

termédiaires des chemins du Nord (lignes en construction) et des chemins du Midi.

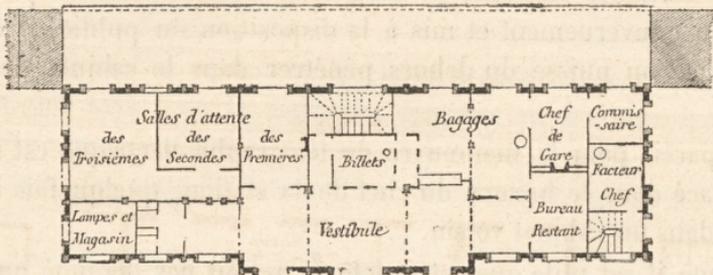


Fig. 502. — Station intermédiaire de 1<sup>re</sup> classe du chemin de Metz à Thionville.

Enfin les fig. 508 et 509 représentent les types des stations de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe du chemin de Paris à Mulhouse, étudiées après l'expérience faite des stations des grandes lignes précédemment construites. Les fig. 510, 511, 512 et 513 représentent les stations de Chelles et de Champigny.

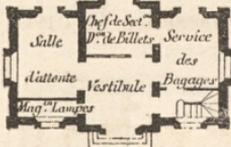


Fig. 503. Station de 3<sup>e</sup> classe.

La disposition des nouvelles stations de l'Est a beaucoup d'analogie, ainsi qu'on peut le voir à l'inspection des plans, avec celle des anciennes. On a seulement changé l'emplacement des salles d'attente, qui, se trouvant à gauche du bureau des billets, ne permettaient pas d'établir une communication facile entre le bureau des billets et la salle des bagages.

Le bureau du chef de gare a été placé de manière que l'on puisse y arriver aisément du dehors, soit directement, soit en traversant seulement le bureau du sous-chef. La lampisterie a été transportée dans le bâtiment des latrines et remplacée par un bureau de la voie.

Quand ces nouvelles stations ont quelque importance, on a ménagé à l'extrémité du bâtiment un couloir pour la sortie, et on a couvert les deux trottoirs jusqu'au-dessus des voitures.

La distribution intérieure du bâtiment principal et des annexes du chemin de l'Ouest (ligne de Cherbourg) (fig. 514 à 526), nous paraît fort satisfaisante. — Elle diffère peu de celle du bâtiment principal des nouvelles stations du chemin de fer de l'Est.

Nous remarquons seulement :