á los viajeros pasar fácilmente de un edificio á otro.

Al exterior de cada uno de los edificios se prolongará la vía de placas en una longitud de 18 metros, y en esta vía, prolongada, se colocará, tanto á la llegada como á la salida, el coche correo.

Como se ha dejado, segun ántes dijimos, dos pequeños patios, exclusivamente destinados al servicio del Correo, y en los cuales penetran los extremos de esta vía, los coches de la Administracion de Correos entrarán en ellos y harán su servicio en las mejores condiciones, sin estar en comunicacion con el público. Esta disposicion, adoptada actualmente en casi todas las grandes Estaciones de Alemania é Inglaterra, da los mejores resultados y proporciona mayor rapidez y seguridad para el servicio de Correos.

La planta baja del edificio para salida de viajeros se ha distribuido de la manera siguiente:

En el cuerpo central se ha establecido un espacioso vestíbulo, que ocupa toda la longitud de dicho cuerpo, ó sean $35^{m},70$, al que se han dado $13^{m},50$ de latitud, obteniéndose así una superficie de 481,95 metros^{2}: este vestíbulo se comunica con el patio por las siete puertas que tiene el cuerpo central en la fachada y las dos de los costados.

(Se continuará.)

ONDICIONES Y COSTE

DE ESTABLECIMIENTO DE LAS VÍAS DE ACERO DE LOS CAMINOS DE HIERRO DE PARÍS Á LYON Y AL MEDITERRÁNEO.

Al finalizar el año 1879, la Compañía de los caminos de hierro de París á Lyon y al Mediterráneo contaba en su red una longitud de 4.913 kilómetros de vía de acero, correspondiente á dos tipos de carriles que pesan respectivamente 38,40 y 33,30 kilógramos por metro lineal, habiéndose empleado el primer tipo en una extension de 1.844 kilómetros, y el segundo en los 3.069 kilómetros restantes.

Los dos tipos de carriles están sentados sobre traviesas con juntas al aire, y las barras tienen seis ú ocho metros de longitud.

El movimiento de avance de la vía, debido al paso de los trenes, está contrarestado en el primer tipo por medio de escarpias introducidas en agujeros practicados en la base del carril. A esta base se le ha dado $0^{m},130$ de ancho, con cuya disposicion se hace innecesario el empleo de placas de asiento, y se obtiene ademas la ventaja de que cada traviesa contribuya á que no se verifique dicho movimiento.

En el segundo tipo el movimiento de que se trata está contrarestado por medio de la brida, á la cual se ha dado la forma de una escuadra, y que se apoya contra una placa colocada sobre la traviesa inmediata á la junta. El empleo de esta brida especial, que data de 1874, ha dado excelentes resultados; responde perfectamente á su objeto, y ademas refuerza la junta, que con las bridas ordinarias es un punto débil de la vía.

El tipo de vía con carril es de 38,40 kilógramos de peso se ha aplicado únicamente en los puntos de la red en los cuales la circulacion es más activa, y en todos los demas se han empleado los de 33,30 kilógramos. La Compañía ha renunciado definitivamente al empleo de los carriles de hierro, y no hace ya ningun pedido de carriles de este material.

En el año de 1879 el precio á que ha resultado el kilómetro de vía de acero es de 28.000 francos para la vía con carriles que pesan 38,40 kilógramos por metro lineal, y de 24.400 francos para los de 33,30 kilógramos de peso.

A continuacion damos á conocer á nuestros lectores los elementos de estos precios, calculados para una longitud de 6 metros en el primer caso, y de 8 metros en el segundo.

		Francos.	Francos.
1.° 8 traviesas	á 5,30		42,40
2 carriles de 6m que pesan	38,40 el metro á 250,00 la tonelada		115,20
4 bridas	una á 180,00		3,82
8 pasadores	una á 310,00		1,66
32 escarpias	una á 375,00		4,92
TOTAL para 6 metros de vía			168,00
O sea por metro lineal			28,00
2.° 9 traviesas	á 5,30 la pieza		47,70
2 carriles de 8 m.s que pesan	33,30 el metro á 250,00 la tonelada		133,20
2 bridas ordinarias que pesan	5,30 cada una á 180,00		1,91
2 id. de topo	á 180,00		2,75
8 pasadores	á 310,00		1,66
8 placas de asiento	á 220,00		3,22
36 tirafondos	á 375,00		4,86
TOTAL para 8 metros de vía			195,30
O sea por metro lineal			24,40

(Revue générale des chemins de fer).