

en una rueda comun y en una de las nuevas, dispuesta á recibir el mismo eje y la misma llanta.

Designacion.	Ruedas Russeby y Lacombe.	Ruedas comunes.	Observaciones.
	Kilógs.	Kilógs.	
Peso del cubo.	29	70	Diámetro interior del cubo, 150 milímetros.
Id. de los rayos con sus remaches.	54	44	Id. de la llanta 825 por el interior.
Id. de los aros con id.	55	55	Id. en el exterior, en la superficie de rodadura 955 milímetros.
PESO TOTAL. .	118	149	

Se obtiene pues una economia de 31 kilógramos en el peso ó sea un 20 por ciento. En cuanto á su coste, las ruedas comunes se venden próximamente á 40 francos cada 100 kilógramos; las nuevas cuyo precio aun no se ha fijado podran entregarse á 42 ó 45 francos, de manera que una rueda ordinaria costando

149 francos $\times 0,40 = 59$ francos—60 céntimos una nueva costará

118 francos $\times 0,45 = 53$ francos—10 céntimos ó sea 11 por ciento menos.

Por último las condiciones de circulacion en el aire y de flexibilidad son las mismas que en las demás ruedas.

PUENTE SOBRE EL RHIN EN KEHL.

Segun las últimas noticias acerca del estado de los trabajos del puente sobre el Rhin situado entre Kehl y Strasbourg, se cree podrá inaugurarse á fines del Otoño próximo, enlazándose así la línea del camino de hierro del E. frances con la red alemana.

El camino de hierro de Strasbourg á Kehl se estiende en una longitud total de 11 kilómetros; parte de la estacion actual y se sigue el camino de hierro de Bâle en una longitud de 5200 metros; continúa por Koenigshoffen y se dirige hácia el Rhin. Mas de la mitad de las obras de tierra de la línea de Kehl están concluidas, así como los andenes de carga y des-

carga de la estacion que se situará entre la puerta del Hospital y la de Austerlitz, dos puentes sobre el Mulhlbach de 8^m de luz y tres de 6^m entre el III y Koenigshoffen.

El puente sobre el III tendrá cinco arcos de 12^m de luz y dos mas pequeños de 5^m. El del camino de hierro que debe salvar el pequeño Rhin, estará formado de tres tramos de palastro de 20^m cada uno; un estribo y las dos pilas se acaban de terminar.

Los dos tramos giratorios se han hecho en la fábrica de Graffenstaden y pesan 500.000 kilógramos. Cada uno tiene una longitud de 64^m y dejan entre el estribo y la pila una anchura de 26^m para el paso de los barcos.

El peso total del puente se aproxima á 2.000000 de kilógramos.

En la obra de fábrica de la pila francesa se ha colocado un gran sillar de granito en donde se ha grabado la siguiente inscripcion.

En el año de MDCCCLIX, bajo el reinado de Napoleon III, Emperador de los franceses, y siendo Ministro de Obras públicas S. Exc. M. Bougher, y Prefecto del Bajo Rhin M. Migneret, se construyeron las pilas y estribos por la Compañia de los Caminos de hierro del Este. Mr. el Conde de Ségur, Presidente del Consejo de Administracion, MM. Baignères, Baudé, Duque de Gallieva, Georges, Perdonnet, Roux, miembros del comité de direccion, Vuigner, Ingeniero en Jefe; Fleur-Saint-Denis, Ingeniero primero; Sappel, Ingeniero segundo; de France, Joyant, gefes de seccion, Marchal Inspector del Material.

Por el lado de Alemania se lee en otro sillar análogo al anterior una inscripcion en aleman cuya traduccion es la siguiente:

En el año de MDCCCLIX se han construido los tramos de hierro por cuenta del Gobierno de S. A. Real el gran Duque Federico de Baden, bajo la administracion de S. E. el Ministro de Estado Meysenbourg y por los Ingenieros Jefes de Aguas y Calzadas del gran Ducado, Baer, Ingeniero Director; Kelder, Ingeniero en Jefe; y los Inspectores de Aguas y Caminos del gran Ducado, Offenburger, Fœreubach y Kagencke.