

CALZOS-PLANCHAS PARA ENCARRILAR WAGONES.

Conocidos son los medios usados para encarrilar los wagones, cuando se han salido de la vía, y que consisten en emplear los crics ó gatos que siempre llevan las locomotoras para su encarrilamiento, ó en el establecimiento de planos inclinados, hechos con maderos, trozos de carriles ó cualesquiera otros materiales, para guiar las ruedas del wagon al carril, efectuándose toda la maniobra á mano ó por la máquina.

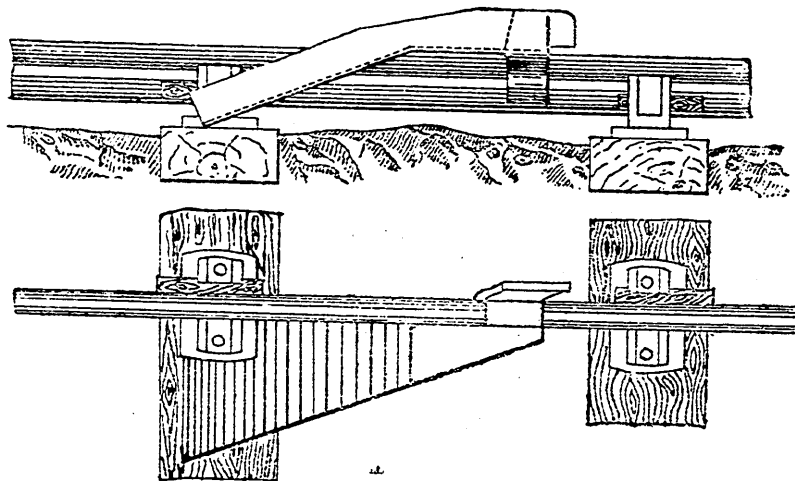
Los crics, contruidos para levantar el gran peso de la máquina, son de movimientos lentos y además muy cortos; así es que hay que calzarlos las más de las veces con maderos que no siempre se encuentran á mano; es tardía la operacion y hay que repetirla con frecuencia para elevar las ruedas del wagon á la altura de los carriles. Sucede tambien en algunas ocasiones que las ruedas se entieran en el balasto y hay que cavar un agujero para poder colocar el cric. Todas estas operaciones son pesadas y se dificultan en tiempos de helada ó cuando la vía se halla muy cubierta de nieve.

La fuerza de tiro de la máquina se emplea tambien para arrastrar el wagon á la vía, y para ello se establece un plano provisional que guie á las ruedas. Este plano no hay más remedio que formarlo con traviesas, trozos de carriles, etc.; pero á más de no encontrarse á veces en el lugar del descarrilamiento el material necesario, estos planos son muy inestables y suelen faltar en el momento preciso, teniéndose que comenzar de nuevo la operacion.

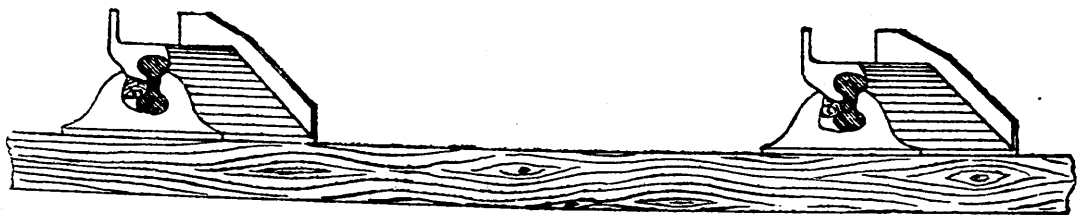
De todas maneras estos medios son siempre largos y embarazosos, y ocasionan retrasos á los trenes que pueden perturbar todo el servicio de la línea y de las que en ella empalman, con perjuicio del público.

A evitar estas faltas va encaminada la idea de Mr. Williams Strondley, jefe de traccion y material del ferro-carril Highland (de las altas tierras) en Escocia, donde ya se encuentra en uso con satisfactorio éxito.

Se reduce la invencion á unas planchas de hierro que forman plano inclinado, que por su parte superior se enganchan en el carril y por la inferior se clavan en una traviesa, para lo que va provisto de unas puntas ó clavos.

Figura 1.^a

La figura 1.^a las muestran en elevacion y planta, dando una idea tan exacta de ellas, que no requieren mayor explicacion.

Figura 2.^a

La figura 2.^a es un corte trasversal de la vía, en que están dispuestos los calzos-planchas para encarrilar.

ricular un wagon que ha salido por el lado derecho de la via; pues como es natural, se necesitan otros dos de forma simétrica respecto al eje del carril, para el caso de descarrilamiento por el lado izquierdo.

Figura 3.^a



La figura 3.^a es el corte de un calzo por su parte más alta.

En las pruebas hechas para adoptarlos en la compañía citada, se encarrilaron dos wagones con su carga máxima, en el corto intervalo de tres minutos y con solo el empleo de dos hombres.

La idea es tan sencilla, su coste tan ínfimo y sus resultados tan provechosos, tanto por el poco tiempo que se perderá por accidentes de esta clase, como por no haber necesidad de fatigar á la gente que se emplee en estas faenas, que creemos que están llamadas á generalizarse su empleo en todas las líneas de ferro-carriles.

Bastará para un buen servicio que en todo tren, sea de viajeros ó de mercancías, se lleven en el furgon, juntamente con los demás útiles que es de

costumbre, cuatro de estos calzos, dos para los casos de descarrilamiento para un lado y dos para los del lado contrario. Llegado el caso de usarlos, se engancharán á los carriles los convenientes, según el lado á que hayan quedado los wagones, se unirán estos al último del tren que haya quedado encarrilado, y arrastrándolos subirán las ruedas por las planchas, cuyos rebordes guiarán á los de aquellas hasta poner estas en los carriles. Si los wagones descarrilados fuesen muchos, se subdividirá la operación para poder encarrilarlos todos con la fuerza de tiro de la máquina, efectuándolo separadamente con cada uno ó dos wagones.

P. CLAIRAC.

PARTE OFICIAL.

16 de Marzo. Real orden autorizando á D. Vicente Martinez Manescau para que aproveche las aguas del rio de Nerja, en una fábrica de azúcar que posee en el término de la villa del mismo nombre, provincia de Málaga.

Idem. Autorizando á D. Antonio Navarro para que pueda iluminar aguas en la rambla de Levor, término de Totana, en la provincia de Murcia.

Idem. A D. José Ricart y Gera! para que pueda iluminar las del cauce del arroyo de la Carrasquilla, término de Totana.

Idem. A D. Luis Marqués y Arcas para que ejecute las obras necesarias á fin de iluminar aguas en la rambla de Levor, jurisdicción de Totana.

12 de Marzo. *Ultramar*.—Real decreto autorizando á D. Juan y D. Sebastian Serrallés para tomar 120 litros de agua por segundo del rio Juabon, en el sitio denominado de los *Barros* en la jurisdicción de Ponce, con destino al riego de 157 hectáreas y 21 áreas de la hacienda *Teresa* y terrenos colindantes.

SUBASTAS.

3 de Abril. De la madera necesaria para pilotes y emparrillados en las obras de prolongación del Canal Imperial de Aragón. Presupuesto 1.803 escudos 448 milésimas.

Idem. De 4.000 quintales de cal hidráulica de las fábricas de Zumaya, en la provincia de Guipúzcoa, con destino á las obras de prolongación del

Canal Imperial de Aragón. Presupuesto 5.598 escudos 200 milésimas.

Idem. De 2.000 quintales de cal hidráulica de las fábricas de Morata de Jalon ó de Tardienta, en las provincias de Zaragoza y Huerta, con destino á las obras de prolongación del Canal Imperial de Aragón. Presupuesto 2.099 escudos 900 milésimas.

NOTICIAS VARIAS.

Se ha nombrado de Real orden una comisión compuesta del Director de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, D. Lucio del Valle, que hará las veces de Presidente, y de los profesores que en la misma enseñan las asignaturas de Física, Química y Puertos, D. Manuel Peironcely, D. Manuel Pardo y D. Pedro Perez de la Sala, para que, valiéndose de los medios que tienen á su disposición, y poniéndose en comunicación con las autoridades, Ingenieros, corporaciones y personas de ciencia en la materia, así dentro como fuera de España, que estimen dignas de consulta, proceda á hacer experiencias y ensayos de los sistemas de combustible conocidos para el alumbrado marítimo, sus aparatos y servicio, estudiando la parte relativa al suministro de efectos, así como los demás extremos que con la mejor organización de este servicio se relacionan, no solo en la parte facultativa, sino en la administrativa y económica.

* * *

Se ha dispuesto que los Inspectores generales que forman la sección 4.^a de la Junta Consultiva de Ca-