

cod, y D. Práxedes Mateo Sagasta.

Presidente efectivo, D. Eusebio Pago y Albareda.

Secretarios, D. Ignacio Despujol y D. Narciso Puig.

La Comisión se compondrá durante el año corriente de los Sres. Ingenieros Senadores:

Excmo. Sr. D. Eusebio Page (Presidente efectivo).

Ilmo. Sr. D. Salustio González Regueral.

Excmo. Sr. D. Alberto Bosch.

Excmo. Sr. D. Rafael de Mazarredo.

De los Ingenieros Diputados:

Excmo. Sr. D. Rafael Clemente.

Excmo. Sr. D. Miguel Martínez Campos.

Sr. D. Ricardo Galbis.

Excmo. Sr. D. Rafael Monares.

Excmo. Sr. D. Francisco Santa Cruz.

Sr. D. Teodosio Alonso Pesquera.

Excmo. Sr. D. Amós Salvador.

Ilmo. Sr. D. Enrique Fernández Villaverde.

Sr. D. Fernando Landecho.

Sr. D. Ignacio Despujol (Secretario).

Y de la Redacción de este periódico.

ANDEN TRANSPORTADOR

Una de las curiosidades que han de llamar la atención en la próxima Exposición Universal de Chicago, es el ensayo de un sistema de plataformas ó andenes transportadores (traveling sidewalk), contruidos para hacer ver la practicabilidad del sistema, por la compañía que explota el privilegio de invención.

Consiste en un ferrocarril sin fin, cuya vía describe una curva cerrada de 274 metros de desarrollo, sobre la que circulan dos andenes continuos, que forman dos fajas anulares concéntricas cuyo bordes se tocan, y animados de velocidades de 9.656 metros el interior y 4.828 el exterior. Este ferrocarril, construido á cierta elevación sobre el terreno, permite al público pasar directamente desde un andén exterior fijo, al primero de los movibles, y una vez en éste al segundo, cuya velocidad relativamente al primero es la misma que la de éste con respecto á la parte fija.

Para mayor seguridad y comodidad de los viajeros hay en el andén exterior montantes á 3^m,60, á los que puede asirse, y en el exterior bancos transversales á la vía que se suceden sin interrupción.

Este sistema, que permite entrar y salir siempre que quiera á una gran masa de gente en el andén, que circula con velocidad de 9 656 metros (6 millas), se presta al transporte del público que visita las exposiciones.

El modo como están dispuestos y movidos estos andenes es el siguiente: Sobre una vía ordinaria sentada sobre traviesas, circulan una serie continua de vagones formados por bastidores compuestos de dos largueros y dos traveseros de pino, y unidos por enganches de pasador. Debajo de los largueros van las cajas de grasa, en las que se alojan los ejes de las ruedas de 0^m,457 de diámetro y del lado exterior, sobre los traveseros que sobresalen de los largueros en la longitud suficiente, se apoya el andén exterior, enlazándose el correspondiente á un vagón con el del siguiente por

medio de planchas de palastro, con lo que se consigue un andén continuo.

La fuerza motriz es la eléctrica, suministrada por un dinamo-generador Thomson-Houston de 107 caballos, haciendo de conductores los carriles de la vía y un alambre situado entre la vía y debajo de los vagones. Tres de los vagones llevan cada uno dos motores Thomson-Houston de 15 caballos, arrastrando cada uno otros 24 vagones de 3^m,60 de longitud; la corriente se transmite á los dinamos receptores desde el alambre citado por una polea que al extremo de una varilla va constantemente apoyada en aquél y vuelve por las ruedas á los carriles.

Apoyándose en la parte superior de las dos ruedas de cada eje, hay dos flejes de 0^m,10 $\times$ 0^m,0125 de acero laminado, sobre los que, por intermedio de piezas en forma de U invertida, se apoyan otros bastidores que, unidos de un modo análogo á los descritos, constituyen la segunda plataforma continua.

La presión ejercida sobre los flejes por el peso de las plataformas hace que participen del movimiento de las ruedas, y como la periferia de éstas está animada de una velocidad absoluta doble de la de traslación del eje, esta será la relación de velocidades entre el primer andén y el fleje continuo ó la segunda plataforma arrastrada en su movimiento.

Las piezas en forma de U invertida que abraza el fleje, solo le sujetan por presión y dejan un huelgo de 0^m,003 para que pueda amoldarse á las curvas.

El coste de un ferrocarril de este género sería menor que el de un fe-

rocarril ordinario elevado sobre la población, y como no hay paradas, la fuerza necesaria para la locomoción se estima en la mitad de la que se requeriría con el sistema actual para el mismo volumen de tráfico.

NOTICIAS

PAVIMENTOS DE MADERA EN LONDRES

Según una Memoria publicada por Mr. William Weaver, Ingeniero Jefe Inspector de Kensington, de los 135 kilómetros á su cargo, todas las cailes principales, exceptuando unos 800 metros cuadrados de asfalto, están pavimentadas con madera sobre una fundación de hormigón de cemento Portland de 0^m,152.

Se ha empleado este afirmado en más de 160.000 metros cuadrados, y las maderas usadas son el pino, haya y jarrah. Los mejores resultados se han obtenido con tarugos creosotados de 0^m,225 de largo, por 0^m,075 de ancho y 0^m,125 de espesor sobre una fundación de 0^m,152 de hormigón. Las juntas dejan un hueco de 0^m,009, que se llena con asfalto hasta una profundidad de 0^m,006 á 0^m,012, completándose con cemento de Portland. Algunas veces también se han puesto los tarugos en contacto sin dejar huecos en las juntas, y si se hace la operación en tiempo seco, se obtienen buenos resultados.

Con motivo de la última Exposición de electricidad y refiriéndose á la notable transmisión eléctrica desde