

NOTICIAS

VIII Congreso internacional de ferrocarriles.

Se celebrará en Berna el año 1910.

El cuestionario contiene las cinco grandes secciones siguientes: Vías y Obras; Tracción y Material; Explotación; Orden general; Ferrocarriles Económicos. Estas cinco secciones se subdividen en grupos, en número de veinte.

VÍAS Y OBRAS

I. *Juntas de los carriles.*—A. Disminución de las juntas por el aumento de longitud de los carriles. Longitud máxima para los rieles de vía corriente. Soldadura de las juntas de los carriles.—B. Refuerzo de las juntas de los carriles.

II. *Refuerzo de la vía y de los puentes para aumentar la velocidad de los trenes.*—A. Refuerzo de la vía en relación con el aumento del peso de las locomotoras y de la velocidad de los trenes. Medios de aumentar la velocidad en las curvas sin que el peralte del carril exterior se acreciente en proporción. Economía de entretenimiento como resultado de empleo de una vía más robusta. Perfil y calidad del carril. Espaciado y superficie de apoyo de las traviesas de madera. Substitución de otros materiales a la madera para las traviesas. B. Refuerzo racional de los puentes metálicos fijos en relación con el aumento del peso de las locomotoras y de la velocidad de los trenes.

Se han designado para los temas de este interesante grupo 11 ponentes: uno de ellos es el Sr. D. Rafael Coderch, ilustrado Ingeniero jefe de Vía y Obras de la red catalana de los ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante.

III. *Bifurcaciones y puentes giratorios.*—*Supresión de la disminución de velocidad.*—Disposiciones de los aparatos de la vía que adoptar, por el paso, en gran velocidad, en las bifurcaciones y puentes giratorios.

IV. *Largos túneles de ferrocarriles.*—*Construcción, ventilación y explotación.*—Procedimientos para la construcción, ventilación y explotación de largos subterráneos en los caminos de hierro.

TRACCIÓN Y MATERIAL

V. (I de la 2.^a sección.)—*Empleo del acero.*—*Aceros especiales.* A. Empleo del acero en la construcción del material de tracción y de transporte. Coches y vagones enteramente de acero.—B. Empleo de aceros especiales y de alta resistencia para la confección de los diversos órganos del material de tracción y de transporte (llantas, ejes, muelles, enganches, calderas, etc.)

VI. (II de la 2.^a sección.)—*Perfeccionamiento de las calderas de las locomotoras.*—A. Calderas con tubos de humos; condiciones de establecimiento y entretenimiento de los tubos y de las placas tubulares.—B. Calderas con tubos de agua; recalentadores de vapor y distribución del vapor recalentado; recalentado del agua de alimentación.—C. Averías de las calderas, pústulas y corrosiones. Medios empleados para evitar estas averías. Depuración de las aguas y desincrustantes.

VII. (III de la 2.^a sección.)—*Locomotoras de vapor para muy grandes velocidades.*—Locomotoras de vapor para la realización en servicio corriente de velocidades superiores a 100 kilómetros por hora.

VIII. (IV de la 2.^a sección.)—*Tracción eléctrica.*—Tracción por la electricidad en los grandes ferrocarriles. Corriente continua. Corriente alternativa monofásica ó polifásica. Gasto comparativo.

EXPLOTACIÓN

IX. (I de la 3.^a sección.)—*Grandes estaciones.*—A. Grandes estaciones de viajeros.—Mejores disposiciones de las vías para aumentar su capacidad de servicio y afirmar la seguridad de las maniobras. Instalaciones mecánicas perfeccionadas para el transporte de equipajes, etc.—B. Grandes estaciones para mercancías. 1.^o Disposiciones de las vías que permitan: a) Establecer la continuidad del movimiento de los vehículos que maniobren y mantenidos aislados desde la recepción del tren a su llegada hasta la formación del tren para su salida; b) suprimir toda interrupción de este movimiento a consecuencia de la llegada y salida de los trenes; c) detener sin choque los vehículos aislados al final de las diversas fases de su movimiento; d) ponerlos en marcha. 2.^o Nuevos aparatos de maniobras de las mercancías.

X. (II de la 3.^a sección.)—*Maniobra de las agujas y de las señales.*—A. Instalaciones centrales perfeccionadas para la maniobra de las agujas y de las señales. Empleo, como agente de transmisión, del agua, aire comprimido y electricidad. Enclavamientos eléctricos. Palancas de dirección.—B. Dispositivos empleados para impedir que la posición de las agujas abordadas por la punta ó por el talón no pueda ser cambiada prematuramente antes del paso completo del tren.—C. Empleo de un gráfico para facilitar el estudio de la utilización intensiva de las vías de muelle de las estaciones de viajeros y modificaciones de urgencia que aportan que afecten a las vías.

XI. (III de la 3.^a sección.)—*Billetes de viajeros.*—Diversos tipos de billetes de viajeros. Sistemas que permiten la reducción del número de billetes «passe-partout». Modelos de billetes simplificados para los apeaderos. Aparatos que permiten la fabricación de los billetes (y su intervención) a medida que se solicitan.

VII. (IV de la 3.^a sección.)—(2.^a y 3.^a sección reunidas).—*Coches automotores.*—Modo de emplear y gastos de los carruajes automotores.

ORDEN GENERAL

XIII. (I de la sección 4.^a)—*Ferrocarriles y vías navegables.*—Estudio de la influencia de las vías navegables sobre el tráfico de los caminos de hierro como afluentes y como concurrentes.

XIV. (II de la 4.^a sección.)—*Estadística.*—A. Principios de la estadística de los ferrocarriles en explotación.—B. Clasificación uniforme de los gastos de explotación.

XV. (III de la 4.^a sección.)—*Servicios para automóviles.*—Servicios de factaje, camiónaje y de correspondencia por automóviles.

XVI. (IV de la sección 4.^a)—*Mercancías averiadas.*—Medios propios que desarrollar para el transporte de las mercancías averiadas; embalajes, vagones refrigerantes, isotérmicos, etcétera.

FERROCARRILES ECONÓMICOS

XVII. (I de la 5.^a sección.)—(3.^a y 5.^a secciones reunidas).—*Líneas de débil tráfico de las grandes redes.*—Simplificación de la explotación de las líneas de escaso tráfico pertenecientes a las grandes redes.

XVIII. (II de la sección 5.^a)—*Explotación de los ferrocarriles económicos.*—Investigación de los resultados obtenidos por los diversos sistemas aplicados para la explotación de los ferro-

carriles económicos (arriendo, explotación en común con la gran línea correspondiente, explotación por el mismo concesionario, con ó sin garantía ó subvención de la autoridad concesionaria).

XIX. (III de la 5.ª sección).—*Locomotoras y carruajes de las líneas económicas de vía de ancho reducido*.—A. Tipos más recientes de locomotoras en uso en los ferrocarriles económicos de ancho reducido, teniendo en cuenta el trazado de las líneas y la naturaleza del tráfico. ¿Es ventajoso: 1.º, ocultar las ruedas y las piezas del mecanismo motor con envoltura metálica; 2.º, tener una plataforma en cada extremo de la locomotora? ¿Qué reglamentos existen sobre la materia?—B. ¿Cuáles son los tipos más recientes de carruajes y vagones en uso en los ferrocarriles económicos de ancho reducido?

XX. (IV de la 5.ª sección).—*Transbordo*.—Examen de los diferentes sistemas adoptados para el cambio de mercancías entre líneas de anchura diferentes (transbordos á nivel, vías en foso ó en estacada, trucks transportadores, vías de tres ó de cuatro carriles, etc.)

Asamblea de productores.

Los acuerdos tomados sobre vías de comunicación son los siguientes:

Primera: Formular un nuevo plan general de carreteras ajustándose á las necesidades de cada comarca y sin tener en cuenta presiones políticas de ningún género, dando preferencia á los caminos vecinales y teniendo en cuenta para la construcción de éstos, los preceptos de la ley de 30 de Julio de 1904.

Segunda: Para la inmediata ejecución del nuevo plan de carreteras y realización de las obras de caminos vecinales en la parte que el Estado compete, debe procederse á contratar un empréstito destinado al pago de los intereses y amortización de esta deuda, por lo menos las cantidades que en cada ejercicio se vienen consignando para obras de nueva construcción, y apuélas que las necesidades del Tesoro consientan destinar á este mismo objeto.

Tercera: En cuanto se refiere al servicio de ferrocarriles deben tenerse en cuenta las conclusiones formuladas por las Cámaras de Comercio y otros elementos productores en la Conferencia ferroviaria celebrada en el año 1905, siendo aquellas conclusiones fiel expresión de diferentes acuerdos adoptados en Asambleas de Cámaras de Comercio.

Cuarta: Que por cuantos medios estén á su alcance procure el Gobierno que sea un hecho la ejecución del plan general de ferrocarriles secundarios, rectificándole en el sentido más práctico posible.

Torneado de piedras.

Los primeros tornos que se emplearon con éxito fueron en Nueva York hace cinco ó seis años.

Tratábase de redondear 32 bloques de 16 metros de alto cada uno, dando al cilindro un diámetro de un metro ochenta centímetros. Estos monolitos debían convertirse en otras tantas columnas de 460 toneladas cada una, con destino á la catedral de San Juan Bautista de la citada ciudad.

Con objeto de desbastar los bloques rápidamente y que la perfección del desbaste fuese absoluta, inventáronse entonces las máquinas tornos, cuyo uso hubo que abandonar últimamente en Alemania, pues además del coste terrible de ellas, de la continua reposición de buriles, que saltaban como cristal al roce con el granito, se añadía otra dificultad, y era la de que ciertas clases de calizas se quebraban.

En los bloques para las columnas de la catedral católica de Nueva York, los buriles de los tornos dichos comían en cada vuelta de la piedra setenta y cinco milímetros, de modo que en cortísimo espacio de tiempo quedaba redondeada la columna monolítica.

El trabajo lo hacía un torno de 26 metros de largo; pesaba 135 toneladas y lo movía un motor de 50 caballos.

Las industrias en Hungría.

Durante el año 1906 han sido creadas en Hungría 302 Sociedades por acciones, representando un capital total de 133,50 millones de coronas.

Las Sociedades puramente industriales, creadas en dicho año, han sido 103, con un capital de 62 millones.

Entre las más importantes de las nuevas Sociedades constituidas, figuran 12 Compañías ferroviarias con 32,20 millones; 72 Bancos con 20,50 millones, y 58 Cajas de Ahorros con 9 millones de capital.

Esto prueba el gran desarrollo que la vida industrial tiene en Hungría, y prueba además una suma de bienestar el hecho de haberse creado en el año 58 Cajas de Ahorros.

Fusión de Sociedades.

Se anuncia la fusión de las dos importantes Compañías constructoras la Société Générale des Ciments Portland de Sestao y la Compañía Anónima del Hormigón Armado. La nueva Sociedad se denominará en lo sucesivo «Société Générale des Ciments Portland de Sestao», siendo su capital 2 millones de francos en lugar de un millón.

El dividendo que distribuye á sus accionistas sobre los beneficios realizados en 1906 por la Compañía del Hormigón Armado, ha sido fijado por la Junta general últimamente celebrada, al 6 por 100.

Compañía de los Caminos de hierro del Norte.

Los ingresos del tráfico, según su naturaleza, obtenidos en 1906, y su comparación con los de 1905, han sido los siguientes:

INDICACIONES	INGRESOS		DIFERENCIAS
	En 1906. Pesetas.	En 1905. Pesetas.	En 1906. Pesetas.
Viajeros.....	31.937.615,33	31.408.456,91	+ 529.158,42
Gran velocidad.....	10.996.353,67	11.191.055,97	— 194.702,30
Pequeña velocidad...	77.303.255,34	73.732.669,08	+ 3.570.586,26
Varios.....	929.440	677.472,42	+ 251.967,58
Totales.....	121.166.664,34	117.009.654,38	
Igual al aumento en 1906.....			+ 4.157.009,96
Que equivale á 3,55 por 100.			

Traviesas de cedro.

En el Canadá y en los Estados Unidos se están empleando, en grande escala, las traviesas de cedro.

El *Grand Trunk Railroad*, del Canadá, ha empleado traviesas de madera de cedro en los 650 kilómetros que comprende. Tiene el defecto de ser madera bastante quebradiza, pero presenta la gran ventaja de ser imputrescible, aun sin preparación alguna.

Central de 100.000 caballos.

Esta Central colosal, cuya potencia podrá alcanzar á 150.000 kilovatios, es de la *Chicago Edison C.º*, que, en unión de la *Commonwealth Electric C.º*, ilumina y da fuerza á la ciudad de Chicago.

El vapor para las turbinas y las máquinas de las bombas de los condensadores ó de las bombas de aire, lo suministra una batería de calderas de 500 caballos de alimentación mecánica y tipo Babcock y Wilcox.