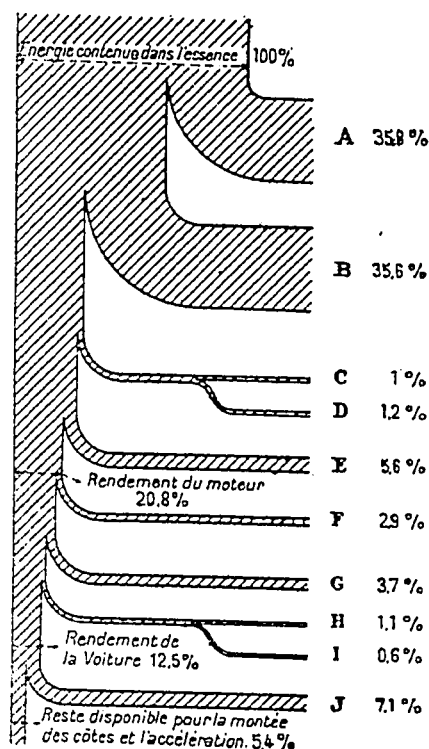


tros de longitud, con juntas de dilatación. Un dren, colocado en el terraplén á 60 centímetros por encima de la marea alta, recogerá las aguas que tenderán á acumularse detrás del muro.

Extractamos lo anterior de un artículo que publica el *Engineering Record*.

La apreciación científica del valor de los automóviles.

Después de haber hecho resaltar las dificultades que presenta la apreciación imparcial del valor de un automóvil, la *Schweiz. Banz.*, expone el método empleado por el profesor Riedler, de la Escuela Técnica Superior de Berlín, para agrupar en monografías sumarias los principales datos que interesan al comprador de un automóvil, para fijar su elección. Estas monografías se reúnen en volúmenes que aparecen á razón de un tomo cada año; dos de estos volúmenes se han publicado en 1911 y 1912, y encierran cada uno cinco monografías de automóviles, de motores y de instalaciones de ensayo.



La figura que forma parte de una de esas monografías representa el diagrama del reparto de la energía contenida en la esencia quemada por el motor, entre los diversos órganos de un tipo de automóvil de 30 caballos, marchando á la velocidad de 60 kilómetros por hora.

El transporte de los equipajes por un subterráneo en la estación de Paris-Nord.

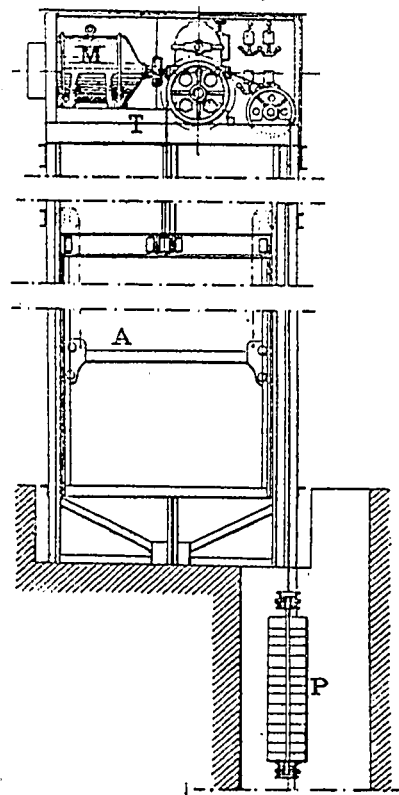
El transporte de los equipajes á los furgones de los trenes es sumamente embarazoso, en las grandes estaciones, á las horas de afluencia de viajeros. En la estación del Norte de París se han desembarazado los muelles de embarco de la circulación de los triciclos, transportadores de los equipajes de los trenes de las grandes líneas; al mismo tiempo se ha acelerado esta circulación, haciéndoles pasar por un subterráneo que termina en la proximidad de los puntos en que se estacionan los furgones de cabeza. Esta disposición tiene también por efecto una mayor rapidez en la conducción de los equipajes á los furgones.

MM. Sabourin y Théry describen esta instalación en la *Revue Générale des Chemins de Fer*. Para bajar y subir los equipajes en las dos extremidades del subterráneo se emplean unos montacargas en cuyas cajas se introducen los triciclos con su cargamento.

El servicio de los trenes de las grandes líneas se hace por las

cinco primeras vías al Oeste de la nave cubierta; debajo del sitio de los despachos y de las básculas se ha establecido una sala subterránea de 38 metros de longitud por 6,50 de anchura y 2 metros de altura; un subterráneo dispuesto bajo el muelle de la vía núm. 1, y pasando en seguida por debajo de las cinco primeras vías, está unido á las plataformas de tres muelles por montacargas. Los triciclos vacíos se llevan á una segunda sala subterránea de 34 metros de longitud, de donde se les vuelve á subir al punto de llegada de los carruajes en la estación de salida.

Los montacargas se han establecido para una carga útil de 1.000 kilogramos, con una velocidad de 50 centímetros por segundo. Están constituidos por una caja *A* con contrapeso *P* para equilibrarla y un torno *T* con motor eléctrico *M*. El contrapeso equilibra el peso de la caja más 500 kilogramos, mitad de la carga normal. El motor Shunt, abastecido á 110 voltios, tiene una potencia de 10 caballos y una velocidad de 1.250 re-



voluciones por minuto. La parada al final del recorrido se obtiene automáticamente. En fin, se han tomado las disposiciones convenientes para evitar las falsas maniobras y para limitar las consecuencias.

El desarrollo del puerto de Estrasburgo.

Según una estadística referente al tráfico por las vías navegables de Alsacia-Lorena, durante el año de 1910, que acaba de publicarse, el movimiento de barcos sobre el Rhin en el puerto de Estrasburgo ha pasado, de 11.513 toneladas en 1892, á 1.201.213 toneladas en 1910. Tan largo tiempo como Estrasburgo ha estado servido por el barco de 300 toneladas, limitándose á la pequeña navegación interior, su movimiento no ha podido menos de ser eminentemente precario. Se ha más que centuplicado desde que el barco rhenano se remonta hasta Estrasburgo y sirve al tráfico de este puerto. El ejemplo es típico y puede invocarse en favor del aumento del tonelaje de los barcos.

Desde ahora se prevé—dicen los *Annales des Travaux Publics de Belgique*—una actividad muy intensa en el puerto de Estrasburgo, á menos que dificultades de orden político vengán á poner trabas á los progresos económicos de la capital alsaciana.