

cónica; la presión en la cámara de explosión cae por bajo de la presión atmosférica y se introduce una nueva carga de gas y de aire. A su vez, el agua comprime a esta mezcla a la que una chispa eléctrica inflama en el momento oportuno y el ciclo se repite automáticamente a razón de nueve descargas por minuto, aproximadamente.

Para las grandes bombas de Chingford, a cada descarga corresponde un consumo de 15 toneladas, ó sean, por consiguiente, 135 toneladas por minuto. La corriente por el tubo de descarga es continua y prácticamente uniforme. El gas se obtiene por la destilación de la antracita en unos aparatos Dawson instalados en un edificio especial.

Extractamos en esta nota un artículo publicado en los *Annales des Travaux Publics de Belgique*.

El ferrocarril del Furka (Suiza).

Este ferrocarril, que está casi terminado, y que hará que el próximo verano esté Brigue unido a la línea del San Gotardo y

Furka (1.400 metros de diferencia de altitud), baja después 725 metros para pasar a Andermatt, a 300 metros por encima del túnel de San Gotardo. Vuelve a subir todavía bruscamente 600 metros, para salvar el puerto de Oberalp, y vuelve a bajar 900 metros, hasta Disentis, siguiendo el valle de uno de los torrentes de cuya reunión se forma el Rhin. Los viajeros tomarán entonces la línea de Disentis a Coire, y podrán, desde esta última estación, dirigirse ya hacia la Alta Eugadine, por la línea de Albula, ya hacia el Tirol (línea del Ariberg) ó hacia Zurich, por la línea de los ferrocarriles federales.

La línea del Furka tiene 97 kilómetros; está construida por una Sociedad particular que tiene también la concesión de un ramal de Gletsch (ventisquero y fuentes del Ródano) a Meiringen, por el puerto de Grimsel, lo que le dará una nueva desembocadura hacia Lucerna ó Interlaken. En Andermatt, la comunicación con la línea del San Gotardo se obtendrá por un pequeño ramal descendente hasta la estación de Goeschenen, cabeza septentrional del gran túnel de esta línea.

La vía, de un metro de separación, es unas veces de adheren-

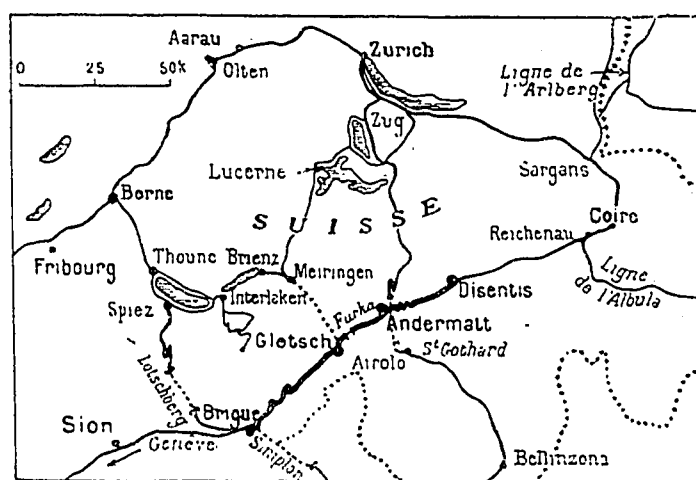


Fig. 1.^a

á la red de ferrocarriles rhético (fig. 1.^a), cuya línea de Coire a Disentis se prolonga por la del Furka. La estación de Brigue en donde terminan las líneas del Loetschberg, del Simplón, de Lo-

cia (pendiente máxima, 4 por 100) y otras veces de cremallera *Abt* (pendiente máxima, 11 por 100), porque, según parece, se ha renunciado al carril central de adherencia suplementario,

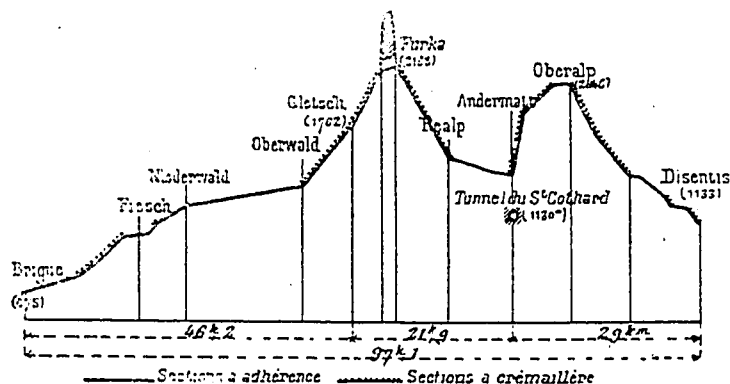


Fig. 2.^a

sana-Ginebra y del Furka, adquirirá, por lo tanto, una importancia cada vez mayor en la red de los ferrocarriles federales.

Como puede verse en la figura 2.^a—que tomamos, así como esta nota, de *Le Génie Civil*—el perfil es largo y muy quebrado: remonta el valle del Ródano desde Brigue hasta el túnel del

que se había proyectado primitivamente. La tracción se verificará, por lo menos al principio, por locomotoras de vapor. El trayecto que exigía hasta ahora, próximamente, diecisiete horas por diligencia y no podía hacerse prácticamente en menos de dos días, se hará en menos de cinco horas.