

modo, construídas todas al mismo tiempo, durante la estación siguiente.

El hormigón de las bóvedas fué también vertido entre dos moldes de madera, y cuidadosamente apisonado. Para la parte inferior de las bóvedas este apisonamiento se ejecutaba con facilidad á brazo, pero para la parte superior, en donde el espesor era insuficiente para que un hombre pudiera penetrar entre las dos paredes del molde, se contentó con producir el apisonamiento del hormigón golpeando contra las paredes de las formas con la ayuda de mazos apropiados.

El taller estaba servido por un transportador funicular, tendido á través del valle. Otro transportador funicular llevaba á pie de obra las piedras partidas. La fuerza motriz se suministraba por una estación de vapor establecida al pie de la presa y que proporcionaba el aire comprimido necesario á las herramientas empleadas para la explotación de la cantera de donde se extraían los guijarros que servían para la preparación del hormigón. El herramental comprendía también una hormigonera mecánica, unos transportadores de arena, una bomba de vapor, etc.

La arena se cogía en el lecho del río y hubo bastantes dificultades para reunir la cantidad necesaria.

Todos los cimientos descansaron directamente sobre la roca viva.

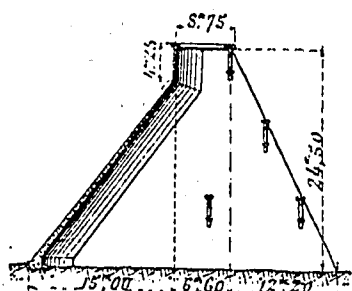


Fig. 5.ª

El depósito creado por esta presa tiene una capacidad total de 105 millones de metros cúbicos. La obra no ha costado, gracias á la ligereza de su construcción, más que 700.000 francos, próximamente, mientras que la antigua, que sólo proporcionaba una capacidad tres veces menor, había costado, próximamente, 630.000 francos. Por otra parte, el precio de construcción de la nueva obra hubiese sido sensiblemente menor, sin la dificultad de los abastecimientos; en efecto, la mayor parte del material y de los aprovisionamientos se tuvieron que transportar, por medio de carros, desde Victorville, que está á casi 90 kilómetros de distancia de la presa. Según las *Engineering News* de las que M. P. C. toma los datos precedentes que publica en *Le Génie Civil*, el precio de este transporte variaba de 100 á 125 francos la tonelada.

La reglamentación de la circulación por las vías públicas en Prusia.

La reglamentación de la circulación ordinaria por las vías públicas del Estado prusiano, está consignada en ordenanzas de policía cuyo campo de aplicación es muy variable: las unas son aplicables en el territorio de provincias enteras, otras en el interior de un mismo Gobierno, algunas no rigen más que en un pequeño espacio.

Las prescripciones más importantes de estas ordenanzas se refieren al alumbrado de los vehículos por la noche, á la parada

prolongada y al hecho de adelantar ó pasar un coche á otro. El primero de estos objetos ha adquirido una importancia particular en nuestros días con la intensidad del tráfico, y singularmente con la de los transportes automóviles en la proximidad de las grandes poblaciones.

Las prescripciones especiales en las diferentes provincias pueden resumirse como sigue:

De una manera absolutamente general, todos los vehículos de tracción animal deben estar provistos, por lo menos, de un farol encendido; ciertas ordenanzas (Silesia, Schleswig-Holstein, Wiesbaden) prescriben el empleo de dos faroles, uno á cada lado del carruaje, cuando éste sirve para el transporte de personas.

Cuando es obligatorio un solo farol, éste debe, en general, colocarse sobre el mismo vehículo en el lado izquierdo y en la parte anterior.

Ciertas ordenanzas (Prusia oriental, Brandeburgo, Pomerania, Hannover) admiten que este farol pueda también colocarse á la izquierda del arnés del animal de la izquierda, cuando la construcción del vehículo ó la carga no permitan que se fije sobre el mismo carruaje. En Sajonia y en Westfalia, esta facultad no existe para los vehículos destinados al transporte de viajeros.

En fin, en caso de imposibilidad de fijar el farol sobre el carruaje, se puede, en ciertas provincias (Prusia occidental, Silesia y Hannover) colocar el farol en el extremo de la lanza ó engarcharlo al eje anterior bajo el carruaje (Prusia occidental, Cassel).

En muchas provincias (Prusia occidental, Brandeburgo, Posen, Hannover, Sajonia, Schleswig-Holstein, Westfalia) existen prescripciones especiales para el caso de cargas voluminosas (grandes vigas de madera ó materiales análogos) que sobresalen mucho del carruaje: entonces es obligatorio un segundo farol que debe colocarse detrás del vehículo (Sajonia, Schleswig-Holstein, Westfalia) ó en el extremo posterior de la carga (Prusia occidental y Brandeburgo) ó en el lado izquierdo del eje posterior (Posen y Hannover).

La ordenanza de Cassel preceptúa que el farol es obligatorio hasta para los vehículos estacionarios; la de Sajonia se aplica explícitamente á los carruajes de perros.

De una manera general, los transportes agrícolas entre la casa de labor y el campo no están sometidos á las disposiciones de estas ordenanzas; de una manera general también, y á fin de evitar confusiones con las señales de los ferrocarriles, se prohíbe usar para los faroles de los vehículos y de las bicicletas cristales coloreados de rojo ó de verde.

Finalmente, las disposiciones que deben observarse cuando se para un carruaje ó se adelanta á otro, son idénticas en todas las provincias. Desde la ley del 29 de Mayo de 1901, la estancia de un vehículo debe ser á la derecha, y para pasar á otro ha de hacerse por la izquierda, en todo el territorio del Estado.

Los transportes por carruajes de tracción mecánica se rigen por la ordenanza del Imperio de 3 de Febrero de 1910.

Tomamos esta nota de la que publican recientemente los *Annales des Travaux Publics de Belgique*.

La electrificación de los ferrocarriles alemanes.

Redactamos esta nota teniendo presente un extenso artículo que sobre este asunto publica la *Industrie Electrique*.

Se dice en él que la tracción por corriente alterna simple tan combatida en los Estados Unidos encuentra, por el contrario, gran número de partidarios entusiastas en Alemania. Los ferrocarriles bávaros, badenses y prusianos han decidido adoptar el