

Aparte de las redes de que acabamos de hablar, existe en proyecto en otras colonias cierto número de estaciones radiotelegráficas.

Por diversos motivos, principalmente por la cuestión monetaria, no puede afirmarse que queden construidas dentro de un plazo próximo.

La Guayana.—Estación costera en *Cayena*, comunicando con la red internacional por la Martinica.

La Guadalupe.—Estación costera de 500 kilómetros de alcance en *Pointe-à-Pitre*, comunicando con la Martinica y pequeñas estaciones que unen las islas del grupo á *Pointe-à-Pitre* (*La Deseada*, *San Martín*, *San Bartolomé*).

San Pedro y Miquelón.—Estaciones pequeñas capaces de alcanzar el Cabo Race y de comunicar con los barcos costeros provistos de aparatos radiotelegráficos.

La Reunión.—Estación costera que la une á Madagascar.

En las *Nuevas Hébridas* (dominio franco-inglés), va á construirse una estación costera en *Puerto-Vila*. Podrá comunicar con Nueva Calédonia y con las islas próximas. Potencia 5 kilo-

vattios, motor de aceites pesados, antena en forma de red sostenida por dos postes de 50 metros.

*
* *

El balance de nuestra telegrafía sin hilos colonial, sin hablar de la red intercolonial, es el siguiente: 35 estaciones en servicio ó en construcción, de las cuales dos de potencia superior á 400 caballos y 27 en proyecto, varias de las cuales quedarán instaladas en un breve plazo. Esto indica, por parte de nuestras Administraciones locales, una gran actividad y un considerable espíritu de progreso.

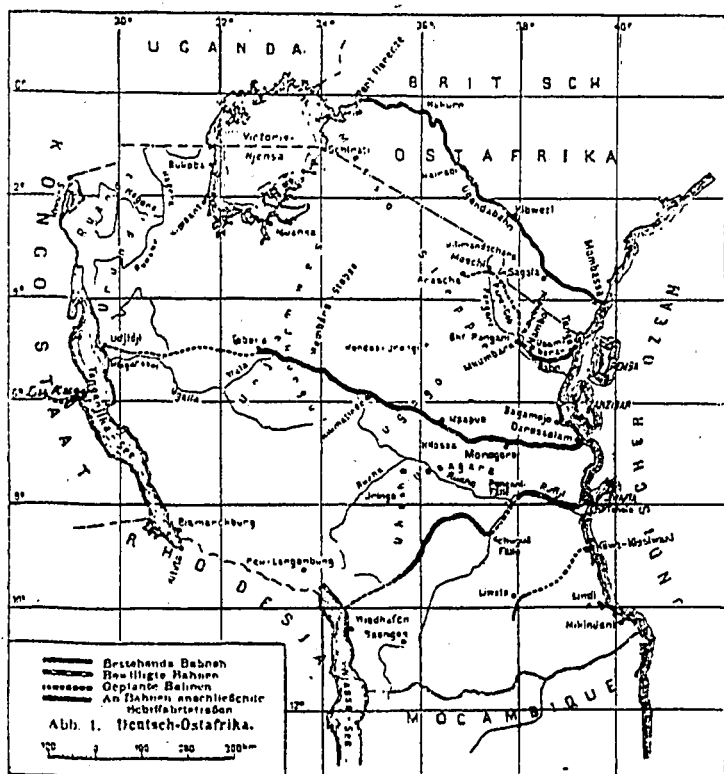
Por lo demás, los gastos han sido muy moderados y frecuentemente muy inferiores á los de las organizaciones europeas semejantes, debido al sacrificio y competencia de los Ingenieros, tanto civiles como militares, que han sabido desempeñar las más variadas especialidades: Arquitectos, organizadores de transportes, constructores, electricistas y mecánicos telegrafistas sin perder jamás el tiempo y sacrificando, desgraciadamente, con mucha frecuencia..... su salud!

H.

Revista de las principales publicaciones técnicas.

El ferrocarril central alemán del Africa oriental.

El carril de la vía férrea que parte de Daressalam y atraviesa toda la colonia alemana con un recorrido de 1.250 kilómetros, pasando por Morogoro-Tabora, para terminar en Kigoma (Udjidi) en el lago Tanganika, ha llegado á este lago el 1.º de Fe-



brero último; dentro de algunos meses el tráfico podrá realizarse en toda esta línea, cuyo desarrollo corresponde casi al trayecto de Berlín á Milán. Mientras que las caravanas empleaban más de cuarenta días en recorrer esta distancia, se podrá en lo porvenir realizarlo en dos días.

La construcción del ferrocarril se comenzó en 1905, y hace dos años llegaban ya los trenes hasta Tabora. La prolongación

de la línea hasta el lago Tanganika se decretó por el Reichstag en 1911, y su conclusión se ha verificado un año antes del término previsto en el contrato. Existe el propósito de establecer todas las instalaciones de un puerto en Kigoma, y se han concedido ya los créditos necesarios para organizar un servicio de vapores en el lago. Orientando este servicio hacia la orilla occidental, el Africa oriental y su costa se encontrarán unidas al Alto Congo por el ferrocarril del Lukuga, que debe terminarse en el transcurso de este año.

La línea de transportes por agua Kabalo Bukama establecerá, por otra parte, una comunicación con el Katanga, muy rico en minerales; esta vía constituirá, con el ferrocarril del Tanganika, la unión más corta con el mar. La terminación de este ferrocarril es, por lo tanto, de una gran importancia económica para el desarrollo futuro de la posesión alemana del África oriental, como lo hace notar en un extenso artículo el *Deutsche Bankzeitung*.

Empleo de las máquinas semifijas en algunas estaciones centrales.

Se ha conseguido obtener en estos últimos tiempos, con motores semifijos que emplean el vapor recalentado, resultados económicos semejantes á los de los mejores motores fijos, y de aquéllos se sirven en la actualidad algunas estaciones centrales. Un ejemplo muy interesante de estas instalaciones se halla en los *Annalen für Gewerbe und Bauwesen*, que describen la aplicación hecha en Wiborg (Finlandia) para el suministro de alumbrado y fuerza motriz simultáneamente con una fuerza hidráulica.

Se compone la instalación de tres máquinas semifijas Compound y de vapor recalentado del tipo de la Casa Wolf, de Magdeburgo. Durante el día funcionan los motores hidráulicos y una de las máquinas semifijas que desarrolla de 450 á 680 caballos, es decir, funciona en las condiciones más económicas desde el punto de vista del consumo de combustible. A la caída de la tarde se pone en marcha la segunda semifija, y por la noche la carga total se eleva á 1.200 caballos, quedando todavía las máquinas en límites de trabajo muy favorables; sin embargo, para el caso de sobrecarga, la tercera semifija está bajo presión, pronta á ponerse en marcha en caso de necesidad.

Hacia media noche se para una de las dos máquinas que están en servicio y queda la otra con el motor hidráulico encargada de suministrar la energía necesaria para el alumbrado público y lo que pueda quedar del privado.

El material eléctrico se compone de tres generadores polifá-