

GACETA MINERA  
  
 Y COMERCIAL.

SUMARIO.

—o—

Suscripción á favor de la viuda de Manuel Bartual Verdejo.—*Seccion doctrinal:* Ferro-carriles en pendiente.—*Cuestion legal.*—*Seccion oficial:* Gaceta de Madrid.—*Miscelánea:* Correos para Filipinas.—Mástic para pegar objetos rotos.—Los Alcázares libres.—El Instituto de Fomento del Trabajo Nacional.—Ferro-carril y Minas de Morata.—Linares.—Di-que á las inundaciones.—Arbol de azúcar.—El Minero de Almagrera.—Noticias varias.—*Movimiento del Puerto de Cartagena:* Importacion y Exportacion.—*Seccion Mercantil:* Marcha de los mercados.—Observaciones meteorológicas.—Bolsa.—*Seccion de anuncios.*

SUSCRICION á favor de la viuda é hijos de Manuel Bartual Verdejo.

	Pesetas.
Suma anterior.. . . .	271.
D. Juan Sanchez Pedreño. . . . .	5
» Manuel Perez Lurbe. . . . .	5
La estudiantina infantil formada por los niños del Colegio de la SSma. Trinidad: Manuel Lopez, Angel Villas, Manuel Bas, Juan Bas, Abdon Bas, Alfredo Llamusi, Antonio Marin, Antonio Garay, Eduardo Pico, Jose Martinez, Ricardo Lara, Nicanor Soria y José Sanchez; colecta hecha en los dos últimos dias de Carnaval. . . . .	84'26
D. M. M. . . . .	25'00
» V. I. T. . . . .	25'00
» J. L. Z. . . . .	5'00
Total. . . . .	420'26

Sigue abierta la suscripcion hasta el 31 del actual.

SECCION DOCTRINAL.

FERRO-CARRILES EN PENDIENTE.

En muchos paises se utilizan los saltos de agua para los ferro-carriles de pendiente rápida, por un procedimiento muy sencillo. Un wagon descendente se carga de agua, y su peso hace subir otro wagon. Un periódico inglés dá la siguiente descripción de uno de estos ferro-carriles instalado últimamente y que funciona en la colina de Falcon, situada en Castle, isla de Man.

«Este ferro-carril consta de una linea ascendente y otra descendente respectivamente de cuatro piés de anchura, siendo paralelas en una distancia de cincuenta metros sobre una pendiente del uno por tres. Los wagones, que son dos, impelidos por el agua echada en un tanque sobre el cual descansa el coche; el movimiento se regula por medio de un freno de mano. El tanque es de seccion rectangular, y descansa sobre cuatro ruedas de la forma usual de los coches de ferrocarriles con un solo reborde en la llanta. Debido á la estructura del tanque, dos de la ruedas se colocan más bajas que las otras dos, descansando el cuerpo del wagon sobre la línea horizontal del ángulo; esto permite que se mantengan en perfecto nivel, aunque corran sobre una pendiente tan inclinada. Un cable permanente fijo a cada extremo de los wagones, corre por el centro de la via y al rededor de una rueda de dos metros de diámetro fija en la parte superior del pendiente. El freno que hemos mencionado actúa sobre esta rueda. La longitud del cable está calculada de modo que cuando uno de los wagones se encuentra en la parte superior de una linea, el otro se halla en la parte inferior de la otra, Los tanques sobre los cuales van colocados los wagones, son alimentados por agua en la parte superior de la pendiente, y vaciados en la parte inferior de la misma; el peso del agua en el tanque lleno es suficiente para hacer correr el wagon hasta el fondo de aquella, al mismo tiempo que, por medio del cable el otro wagon es arrastrado hácia arriba. El mecanismo para llenar los tanques lo puede hacer funcionar el mismo operario á cuyo cargo está el freno de las ruedas en las cuales el cable gira y por medio del cual se regula la velocidad de los wagones.»

En la cascada de Giessbach, en Suiza, hay un ferro-carril análogo. Ascende desde el desembarcadero del lago Brienz hasta el hotel, situado á una altura de 103 metros, y la longitud de la línea es de 403 metros, con una anchura de un metro. La via es simple, excepto en la mitad de la subida, que tiene un desvio automático. El cable está instalado de una manera análoga á la que hemos descrito. Los coches, de una cabida cada uno de cuarenta y seis pasajeros, están construidos bajo el mismo sistema, con tanques debajo del piso. La ascension dura seis minutos. La via pasa por un viaducto de hierro de 200 metros de longitud, que se eleva más alto que los árboles del despeñadero que cruza. Para mayor seguridad, en el centro de la via hay un rail dentado como en los ferro-carriles de Rigi y Mount Washington.

