

i margini sono guerniti di bande di ferro, larghe 1 pollice ed alti $\frac{1}{3}$ - $\frac{1}{2}$ pollice.

Sotto i punti di congiunzione dei due travi, ed alla metà degli stessi, questi poggiano sopra legni traversi, oppure; dove il terreno lo richiede, sopra cassoni di legno ripieni di sassi o sopra pietre; mentre tutto il rimanente è sospeso. Qualche volta tale appoggio viene ommesso, potendo cioè i travi immediatamente poggiare sul terreno.

Da questa breve descrizione del sistema in discorso, (secondo il suo inventore chiamata Lopresti) risulta che anche i carri devono essere appositamente costruiti. Essi consistono in due traini congiunti tra loro ma movibili ognuno per sè, ed hanno per lo più 7 ruote di ferro del diametro di 9-12 pollici, cioè 4 per parte che corrono sulle bande di ferro sopra accennate, aventi una cornice di 4 pollici, colla quale viene impedito il deviamiento del carro.

Sopra tali carri si possono trasportare fino a 50 centinaia, ossia 2 klafter di legna. Essi percorrono la ruotaia in giù in seguito al proprio peso, purchè il declivio non sia minore di $\frac{1}{2}$ e non maggiore di $5\frac{0}{10}$ in complesso, e $8\frac{0}{10}$ in singole sezioni.

Alla parte di dietro del carro (vaggon) è applicato un meccanismo, onde poter diminuire la velocità nei forti declivii, ed all' occorrenza arrestare i carri stessi.

Questo sistema che richiede una spesa di circa 2000 fiorini per ogni miglio italiano di lunghezza, ha il grande vantaggio che il trasporto del legname segue senza impiego di forze animali, o di mac-