

para los concursos, que saben elegir trozos de combustible del grueso conveniente, introducirlos en el hogar de cierto modo, y hacer con suma perfeccion todas las maniobras.

Los experimentos hechos durante la esposicion con las máquinas locomóviles, han dado segun M. Faure, resultados que no son la expresion fiel y normal de los que se obtendrán en un servicio continuo, y en las circunstancias ordinarias de los trabajos industriales y agricolas.

Terminado este asunto pasó la Sociedad á ocuparse del analisis de una obra de M. Gaudry, titulada *Traçado elemental y práctico de las máquinas de vapor*; y concluyó la sesion con un ligero discurso de M. Bricogne que se redujo á manifestar el buen resultado, que los esmaltes coloreados de M. M. Fontenay y Mercier, habian producido en los carruages del camino de hierro de Orleans.

Sesion del 20 de Junio de 1856.

EL PRESIDENTE manifestó que M. M. Degouseé y Laurent habian abierto con buen éxito un pozo artesiano en Tamerma (Desierto de la Argelia).

M. LAURENT, leyó una memoria sobre las *observaciones geológicas*, que habia hecho desde Phi-

lippeville hasta las montañas del Aures, situadas al Sud del Desierto de Sahara.

Sesion del 4 de Julio de 1856.

M. CALLA habló del *pilotage ejecutado en Tolon* por medio de una máquina de vapor locomóvil. Despues de recordar como se practica ordinariamente esta operacion; citó el aparato de Nasmyth, é hizo observar, que tanto por su peso como por su coste y demas circunstancias, no es un instrumento de uso general.

Los ingenieros del puerto de Tolon, en lugar de recurrir á él, instalaron sobre un piso de madera una locomóvil ordinaria, que actuaba sucesivamente en seis machinas; y si no han llegado á obtener una celeridad comparable á la del aparato de Nasmyth, la linea de los pilotes se ha hecho con una economia notable relativamente á la que hubiera dado el trabajo de los obreros.

M. FAURE, individuo de la comision encargada de dar su dictamen sobre las máquinas presentadas en el último concurso universal agricola, manifestó que habia estudiado con M. Muller los *aparatos de desecacion*, y hallado que este arte habia hecho grandes progresos en Francia durante los dos últimos años.

CAMINOS DE HIERRO SUIZOS EN 1.º DE OCTUBRE DE 1856.

LINEAS.		CONCESION.	ESPLOTACION.	CONSTRUCCION.
1	Sud-Este.	160,800	"	160,800
2	Saint-Gall-Appenzel.	72,960	72,960	"
3	Glathall.	38,880	12,000	26,880
4	Nordeste.	166,560	116,880	20,400
5	Calda del Rhin.	29,856	"	29,856
6	Zurich-Zug-Lucerna.	39,216	"	"
7	Baetzberg.	50,400	"	"
8	Rheinthal-Badenés.	5,760	5,760	"
9	Basilea-Saint-Louis.	1,920	1,920	"
10	Central.	299,640	82,890	122,640
11	Franco-Suizo.	76,800	"	76,800
12	Jura industrial.	36,768	"	36,768
13	Friburgo.	82,800	"	18,960
14	Oeste.	169,824	45,984	47,040
15	Ginebra.	26,880	"	26,880
16	Valais.	120,000	"	"
17	Tesino, por el Sukmanier y el Rhin superior.	192,960	"	"
		1 569,024	338,100	567,024

Resulta pues de este cuadro que la Suiza tiene concedidos 1 569 kilómetros de via férrea, ó sea aproximadamente 1 kilómetro por legua cuadrada de superficie.

(Gaceta de caminos de hierro.)