

nados por el ingeniero, sueco Claes Adeiskold en una carta publicada por el periódico inglés *The Engineer* (1866).

Tiene esta línea 25 millas (57 kilómetros) de longitud, y se enlaza con el ferro-carril real sueco. El ancho de la vía es de $5\frac{1}{2}$ pies (1,607) y el de la explanación 3,96 (15 pies). Los carriles pesan 18 $\frac{1}{2}$ libras por metro (57 libras por yarda). Van sobre traviesas de 2,057 ($6\frac{1}{2}$ pies) de largo, 0,203 (8 pulgadas) de ancho y 0,027 (3 pulgadas) de grueso. Las inclinaciones máximas son de 10 milésimas y el radio mínimo de 504 metros (1.000 pies). Hay seis estaciones. El material móvil se compone de 5 locomotoras y 50 carruajes de viajeros y mercancías. Las máquinas construidas en Suecia, como el resto del material, pesan 15 toneladas, y llevan cilindros de 0,228 centímetros (9 pulgadas) y ruedas de 3 pies, 6 pulgadas (1,067) de diámetro. Costaron 15.500 escudos, (1.400 libras) cada una. Los wagones pueden cargar 6 toneladas, y costaron 427,5 escudos (43 libras). Los coches de viajeros son de dos clases solamente. El coste total de esta línea asciende a 11.452 escudos por kilómetro (1.940 libras por milla).

La velocidad ordinaria efectiva de los trenes es de 23,6 kilómetros (16 millas) por hora, pero se han hecho viajes a más de 50 kilómetros por hora.

Además de este ferro-carril hay otros en Suecia con vía de 1,219 (5 pies), componiendo una longitud de 254 kilómetros (158 millas). Dos de estas líneas, Heryanga a Borås, 41,8 kilómetros (26 millas), y Wenesborg a Uddewalla, 90 kilómetros (56 millas), empalman con las líneas del Gobierno, efectuándose los trasbordos de las mercancías con el pequeñísimo gasto de 40 a 50 milésimas de escudo (un penique) por tonelada.

El coste de las líneas del Gobierno ha sido de 6.500 libras por milla (58.577 escudos por kilómetro), y el de las construidas por empresas con el ancho de 1,453 (4 pies 8 $\frac{1}{2}$ pulgadas) 4.500 libras por milla (26.568 escudos por kilómetro).

Según el ingeniero Claes, la línea de Uttenberg a Koping puede, duplicando el material de transporte, bastar en sus condiciones actuales para un tráfico de 100.000 viajeros anuales y 150.000 toneladas de mercancías. Temiase que las locomotoras, por su poco peso, no podrían funcionar convenientemente en la temporada de invierno, en que el país se cubre con frecuencia de nieve, pero la práctica ha hecho ver que este temor era completamente infundado.

INSPECCION DE FERRO-CARRILES EN FRANCIA.

Aplicado a la Península casi exactamente el sistema de inspección de ferro-carriles que rige en el vecino imperio, sistema defectuosísimo, no solo por lo complicado, sino sobre todo porque en él falta la unidad de acción, nos ha parecido oportuno insertar en nuestro periódico el decreto aprobado por el Emperador en 15 de Febrero próximo pasado, en el cual se reconoce este último defecto y trata de remediarlo, si bien no tan radicalmente como sería de desear. He aquí la disposición citada:

«Artículo 1.º Queda a cargo de los Ingenieros

Inspectores generales el servicio de inspección de los ferro-carriles.

Art. 2.º El Inspector general tendrá a sus órdenes ingenieros e inspectores comerciales, centralizando aquel el trabajo de unos y otros.

Art. 3.º El Inspector general tendrá voz y voto por lo relativo al servicio de ferro-carriles que le esté confiado, en las juntas consultivas de caminos, de minas y de ferro-carriles.

Art. 4.º El Inspector general formará anualmente una Memoria sobre el servicio que le está confiado, la que dirigirá al ministro de Fomento, haciendo constar en ella:

El estado de la vía.

El estado del material fijo y móvil.

El número de empleados dedicados al servicio de la vía, del movimiento y de la tracción, y los reglamentos del personal con las observaciones que sobre ellos juzgue oportunas.

Las causas y circunstancias de los accidentes ocurridos durante el año.

Los adelantos y mejoras de la explotación técnica.

Art. 5.º La expresada Memoria será examinada por las Juntas que se citan en el art. 3.º, las que emitirán su opinión sobre los diferentes asuntos que en ella se comprendan.

Estas consultas serán publicadas en el *Monitor* y también si así se juzga conveniente los informes que las han motivado.

Art. 6.º Queda el ministro de Fomento encargado de la ejecución del presente decreto.»

PARTE OFICIAL.

6 de Febrero. Real orden disponiendo que el tipo menor admisible para el arrendamiento de los barcajes *no en déficit*, se forme en lo sucesivo del producto líquido que hayan rendido durante el último año, más la tercera parte de los gastos que haya originado su administración; y que, con arreglo a esto, y observándose las demás disposiciones vigentes en la materia, anuncie la Dirección general el arrendamiento en pública subasta de los barcajes de Fuentidueña, Amposta, río de las Piedras, y de Tuy a Valenza.

13 de Febrero. Real decreto nombrando una comisión compuesta de los Inspectores generales del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos D. Jacobo Gonzalez Arnao, Presidente; D. Eugenio Barron, D. Andrés Mendizábal y D. Juan Moreno Rocafull; y de los Ingenieros Jefes D. Manuel Peironcel y D. Eduardo Saavedra, Catedráticos de Derecho administrativo y de construcción de carreteras en la Escuela especial del mismo cuerpo, Don Angel Camon, Jefe de la provincia de Madrid, Don Juan de la Cruz Fuentes y D. Gabriel Rodriguez, que ejercerá las funciones de Secretario, a fin de que, con la mayor urgencia, y partiendo de la base de contratar la construcción de las obras de carreteras por un tanto alzado, estudie y fije todo lo relativo a este sistema, proponiendo cuantas reformas juzgue necesarias para llevarlo a efecto con el mejor éxito, y redactando los formularios correspondientes para los proyectos, los nuevos pliegos de condiciones y los reglamentos de ejecución.