

demás, y especialmente por los que prestando sus servicios en provincias, están en disposición de ejercer respecto del particular en las mismas una provechosa influencia.

Constantes en el interés que siempre nos ha inspirado el personal auxiliar de Obras públicas y sus legítimas aspiraciones, insertamos á continuación con el mayor gusto las frases que, al presentar una justa petición dirigida á las Cortes por los torreros de faros, pronunció en la sesión del Senado el día 23 del actual nuestro respectable Presidente el Senador Sr. Page.

«He pedido la palabra para tener la honra de presentar al Senado la exposición que á este alto Cuerpo dirigen los torreros de faros, pidiendo para sus viudas y huérfanos los mismos derechos al Montepío que tienen todos los empleados subalternos de obras públicas.

No creo necesario apoyar ahora esta exposición, porque no me parece esta la ocasión pertinente, y además, porque considero que todos los Sres. Senadores conocen perfectamente los inmensos servicios que estos funcionarios prestan, con beneficio de millares de personas, salvando una infinidad de naufragos, y haciendo, naturalmente, una vida de aislamiento, de peligros y riesgos, y sobre todo de incomodidad y perjuicios, que difícilmente podrá haber ninguna clase, ni civil ni militar, dentro de un Estado, que sufra lo que ellos.

Por esto únicamente, me limito á rogar á la Mesa que tenga la bondad de pasar esta exposición á la Comisión de presupuestos, para que se sirva tenerla presente. Al mismo tiempo, ya que tengo la honra de ser escuchado por tantos individuos del actual Gabinete, suplico á todos los Sres. Ministros que la apoyen con

su influencia y los medios que tengan á su alcance. He dicho.

El Sr. **Presidente**: Pasará á la Comisión de presupuestos.»

*Cincuentenario de los caminos de hierro franceses.*—Una de las razones que las grandes Compañías de caminos de hierro de Francia han expuesto en la nota que publicamos en el número anterior de este BOLETÍN para fundar su negativa á cooperar en la celebración del *cincuentenario* de dicha clase de vías en la expresada nación, es que consideraban contrario á la verdad histórica conmemorar en 1887 el quincuagésimo aniversario de su explotación; pero no citaban hechos para probar que se hubiesen explotado ferrocarriles en Francia antes de 26 de Agosto en 1837, fecha de la inauguración de la línea de París á Saint-Germain, considerada como la primera por los iniciadores del cincuentenario.

Sin duda las Empresas no consideraron necesario probar su aserto; para cuya comprobación basta examinar los datos estadísticos publicados por el Ministerio de Obras públicas.

Mr. León Aucoc, miembro del Instituto, ocupándose de esta cuestión, leyó en la sesión celebrada en 12 de Febrero último una nota sobre la verdadera fecha de la inauguración de los caminos de hierro en Francia.

Resulta de dicha nota que en 26 de Febrero de 1823, se hizo la concesión de la línea de Saint Etienne á la Loire (Andrézieux); después se concedieron otras cinco, y la sexta concedida fué la línea de París á San Germain, por ley de 9 de Julio de 1835.

En cuanto á la explotación, figura

la primera también la de Saint Etienne á Andrézieux, en 1.º de Octubre de 1828, con una longitud de 28 kilómetros. Después hubo varias inauguraciones de trozos de la línea de Saint Etienne á Lyon, que fué abierta á la explotación en toda su longitud de 57 kilómetros, en 1.º de Abril de 1833. El camino de hierro de Saint Etienne á Roanne, con 67 kilómetros, fué inaugurado en 5 de Febrero de 1834. El de Epinac al canal de Bougogne, 27 kilómetros, en 1835, y en la ya citada fecha de 26 de Agosto de 1837, la línea de París á Saint Germain.

Los gastos hechos para construcción de caminos de hierro en Francia, ascendían á unos 21.000.000 de francos antes de la concesión de la línea de Saint Germain.

Verdad es que las líneas anteriores á esta última fueron concedidas y construidas para el transporte de mercancías y con tracción animal ó máquinas fijas; pero en la de Saint Etienne á Lyon, se estableció en Julio de 1832 el transporte de viajeros, cuyo número pasó ya de 170.000 en 1836. Desde que empezó dicho transporte de viajeros la tracción se hizo por medio de la locomotora de caldera tubular, para lo que había obtenido ya en Febrero de 1828 privilegio de invención, Marc Seguin.

Resulta de los datos que acabamos de consignar, que realmente no se celebrará en Agosto del corriente año en París el cincuentenario de los caminos de hierro franceses, sino el de la línea de Saint Germain, y Monsieur Aucoc, al terminar la lectura de su nota, observó para gloria de la Francia, que ésta no había sido adelantada sino por Inglaterra y en muy

pocos años, lamentando que los mismos franceses contradijesen esta gloria.

---

*Nuevo mata fuegos.*—Este producto, inventado por un industrial de Munich, consiste principalmente en una disolución de sal común, alumbre, vidrio soluble y fenostato desosa. Ha sido empleado con gran éxito en Austria y en Suiza; se está ensayando en Alemania, y la marina de este país va á estudiar sus efectos y el procedimiento para su empleo.

---

*La Woodita.*—Con este nombre se distingue á un nuevo producto industrial inventado por M. Wood. Es una preparación especial con base de caoutchouc, no inflamable, impermeable, inalterable en el aire y de una gran elasticidad. Es susceptible de numerosas aplicaciones; pero su inventor la destina especialmente á la protección de los buques de guerra. Los ensayos verificados han obtenido favorable informe. Los proyectiles lanzados por la ametralladora *Nordenfeld* atraviesan esta sustancia, produciendo una grieta cuyos bordes se cierran después con tal precisión, que no se altera la impermeabilidad del revestimiento.

---

Se ha suprimido la Jefatura de Obras públicas de Navarra, quedando refundida en la de Guipúzcoa, bajo la denominación de *Demarcación de Guipúzcoa y Navarra*.

---