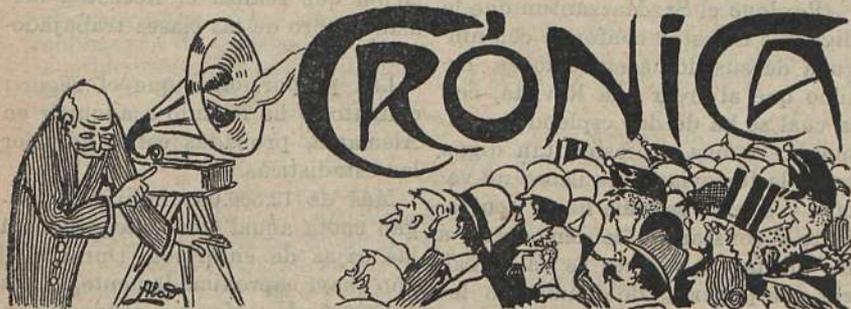


CRÓNICAS Y ACTUALIDADES



El tema de más palpitante actualidad y al propio tiempo de grande interés para el personal de ferrocarriles, ha sido y continúa todavía siéndolo la reunión que, convocada por la Junta directiva de la Unión ferroviaria, se celebró en el teatro Barbieri, de esta corte. En dicha reunión se protestó contra la existencia de unas Cajas de Pensiones establecidas por las Compañías de Madrid, Cáceres, Portugal y Oeste de España y la de los ferrocarriles Andaluces, y al propio tiempo se protestó también contra el incumplimiento por parte de la Empresa del Oeste de España del compromiso contraído de abonar á su personal el 5 por 100 de los productos brutos que excedieran de los obtenidos en 1901.

Esta cuestión de la Caja de Pensiones no es nueva; data de 1905, fecha de la creación de dicha Caja, que no ha llenado, ni mucho menos satisfecho, las justas aspiraciones de los empleados. La Dirección de la Compañía, á la que no se ocultaba el modo de pensar de aquéllos, tenía en estudio el problema que está en pie, y había procedido á la constitución de un organismo ó Junta que lo estudiara y pudiera proponer lo que se le ocurriera acerca de él.

El mitin se celebró en estas circunstancias, planteando ante el público y ante el Gobierno la cuestión, que hasta entonces era privativa de la Compañía y parte de sus empleados.

A nosotros, en nuestro papel de imparciales cronistas de sucesos, no nos incumbe apreciar la oportunidad de la forma dada á la protesta; menos aún hemos de estampar censuras para elementos que, ajenos á los ferroviarios, bien cabría sospechar si pudieran buscar el río revuelto que las violencias producen, para proceder á cómoda y quién sabe si productiva pesca. Nos limitaremos á invocar la sensatez en todos y á aconsejar un desapasionado estudio de la cuestión para resolverla cual convenga á todos los intereses, sin que nunca aparezcan esas amenazas, ya desmentidas, de recurrir á procedimientos de violencia que, afortunadamente, nada hay por ahora que justifique.

Hemos de creer que la Compañía, de buena fe, con laudables y desinteresados propósitos, sin duda alguna, procedió á crear esa Caja, que lleva hoy seis años de existencia. Con ella nada gana. Los empleados, en ese lapso de tiempo, han apreciado su funcionamiento y creen que no satisface sus aspiraciones.

El fondo de la Caja, del que no se lucra la Compañía ni en un solo céntimo, está depositado en valores en el Banco de España; de modo que nada hay perdido, y el problema tiene una fácil solución que indudablemente ha de llevarse á la práctica.

Ya que los empleados renuncian á las ventajas que á cambio de descuentos en sus haberes habrá de proporcionarles la Caja de Pensiones,

disuélvase y procédase á su liquidación; á eso habrá que ir á parar en cuanto la Compañía compruebe que tal es la voluntad de los empleados que á ella pertenecen.

Nosotros abrigamos la convicción de que, lo que en un principio parecía pavoroso problema, por la forma de hacerse público, quedará reducido á un incidente sin importancia, que ha de resolverse, y en plazo no lejano, en la forma apuntada.

Y mucho nos complacería no equivocarnos, en bien de unos y de otros, que por comunidad de intereses de ben marchar siempre de perfecto acuerdo. Atender los deseos de los empleados, en esta ocasión, es obra de justicia, y por serlo la esperamos, sin que aparezcan por ningún lado prejuicios que no tienen razón de ser.

Es justo, justísimo, reconocer que la Compañía de Madrid, Cáceres, Portugal viene dando pruebas de patriotismo y de desinterés grande. Los 94 millones que los accionistas metieron en esa Empresa están improductivos y no les han rendido interés alguno. A los actuales obligacionistas les rinde sólo el capital un uno y cuarto por 100. Si el dinero que han empleado en la explotación lo hubieran invertido en papel del Estado, les rendiría un 3 ó un 4. Quienes arriesgan su capital para no obtener interés, bien merecen todos los respetos. Por eso los tenemos, y grandes, para esas Compañías en esta cuestión.

Pero como les sobra razón también á los empleados, y creemos atendible la pretensión que tienen de que esos la pretensión que tienen de que esos esos Montepíos, que sólo son para mos y abogaremos por que tal sea un hecho rápidamente, en bien de las relaciones armónicas que deben existir entre dos elementos que no pueden vivir aisladamente.

★

De otro orden de aspiraciones vamos á ocuparnos brevemente. Nos

referimos á las justas que mantienen los Interventores del Estado en los ferrocarriles, quienes siendo como son funcionarios puramente administrativos, están bajo la tutela incomprensible de los Ingenieros de las divisiones, que en los asuntos técnicos de su profesión tienen ancho campo donde desenvolverse sin necesidad de inmiscuirse en cuestiones ajenas á ella.

Aspiran los Interventores del Estado á que se les reconozca personalidad propia, á que se les conceda autonomía para cumplir su delicado cometido sin trabas, que, al fin y al cabo, vienen á redundar en perjuicio del servicio.

Y ya que exteriorizamos un legítimo anhelo de esos meritísimos funcionarios, hemos de aprovechar la ocasión para poner de manifiesto una necesidad hondamente sentida, y que habría de traducirse al implantarse, como es de razón, en inmensas ventajas para el público, en primer término, y para las Compañías. Nos referimos á la conveniencia de dar amplias atribuciones á los Interventores para resolver de plano, en una especie de juicio rápido ó sumarísimo, ciertas reclamaciones que podríamos llamar de menor cuantía.

Hoy se formulan por el público reclamaciones por causas insignificantes, de poca monta, y el trámite lento y fatigoso impuesto perjudica á quien las presenta y á quien las resuelve, tras un expediente inútil, ó, por lo menos, supérfluo. Concédanse esas atribuciones, estudiando previamente los casos á que podrían aplicarse; determinense bien los asuntos que podrían ser de la exclusiva competencia de esos funcionarios, y convertidos en jueces fallarían por sí, con arreglo á lo que se dispusiera, facilitando la acción del público, la de las Compañías, y dignificando cada vez más un cargo á que hoy embarazan trabas que no tienen razón de ser.

Claro es que no hacemos más que esbozar el asunto, que no puede desarrollarse en los límites de una crónica, que, por otra parte, no tiene más pretensiones que poner de relieve algo que estimamos habría de resultar altamente beneficioso para todos.

LUIS MAZZANTINI

Muchas gracias Los seguros obreros en Alemania

El periódico *La Asociación*, boletín oficial de la Asociación general de empleados y obreros de los ferrocarriles de España, dedica unas cariñosas líneas á la aparición de ¡ADELANTE!... y el autor del artículo dice, entre otras cosas:

«Perdone el Sr. Mazzantini que le diga que no estoy conforme con ninguna de sus dos aseveraciones. Estimo que al crear una Revista, con la cual se ha de dar esplendor y renombre á una profesión tan digna como la ferroviaria, es llenar un vacío; y si esto se sabe hacer con talento y constancia, se demostrará á los mismos á quienes se va á realizar, al ponerles de manifiesto los frutos de la obra emprendida, que venían padeciendo una necesidad moral que hasta que no la han visto satisfecha no se habían percatado de cuál era aquélla.

Una de las cosas con que ha de luchar la Revista ¡ADELANTE!... ha de ser la indiferencia con que el ferroviario mira su profesión y la misión que le está encomendada. Si nuestros compañeros comprendieran que clase como la nuestra precisa, para su mejor desarrollo, el alimento espiritual, ó, mejor dicho, la importancia cultural que da el tener Prensa profesional buena, no cabe duda, la Revista ¡ADELANTE!... obtendrá un éxito seguro, del cual seremos nosotros los primeros en felicitarlos. Para levantar este espíritu no estará solo el apreciable colega; á su lado estaremos y con nosotros todos los hombres de buena voluntad.»

Los párrafos que anteceden son fiel reflejo del cariñoso afecto con que ha sido recibida nuestra Revista entre el personal ferroviario, para quien serán siempre todos nuestros amores y nuestras campañas.

¡ADELANTE!... procurará, en cuantas ocasiones se presenten, corresponder á este afecto; y al reiterar su saludo á los empleados y obreros de ferrocarriles, agradece muy de veras á *La Asociación* los afectuosos párrafos que dedica á esta REVISTA.

El aperitivo Valdespino es tónico. Pedido en los establecimientos de «El Triunfo».

La ley, de reciente promulgación, de los Seguros obreros, que ha venido á ser un compendio de las prescripciones contenidas en las anteriores sobre seguros de enfermedades, accidentes y vejez, es continuación de la gran obra de legislación que realiza el Reichstag alemán en pro de las clases trabajadoras.

Las proporciones que el seguro obligatorio ha llegado a adquirir en Alemania, probadas están hoy por las estadísticas.

Más de 12.500.000 individuos pagan cuota anual como asegurados á las cajas de enfermos. Durante el año hay, aproximadamente, unos 5.000.000 de enfermos, suponiendo 94.000.000 de días de enfermedad. En total tuvieron dichas cajas que satisfacer un gasto de 270.000.000 de marcos.

En la de accidentes hay 17.000.000 de seguros, de cuyos poseedores 936.491 ocasionaron un gasto de 142.500.000 marcos, como indemnización. Más de 14.000.000 de obreros pagaban seguros de invalidez. En 1907 se pagaron por tal concepto 126.500.000 marcos. Además, 17.500.000 por pensiones de vejez, y 3.500.000 por las de enfermedad.

Estas cifras certifican el brillante éxito obtenidos por los seguros obreros en Alemania.

Advertencia importante

Aunque no son muchos, no dejan de extraviarse en Correos algunos números de los que enviamos á nuestros suscriptores. Como es nuestro deseo que no dejen de recibir ningún número, rogamos á aquellos señores que les falte alguno se sirvan pedirnoslo por medio de una faja respaldada en la forma siguiente:

«Me falta el núm...»

Dicha faja deben enviárnosla en un sobre sin cerrar, franqueado con un sello de cuarto de céntimo y con la dirección nuestra. Con ello se evitan las molestias y gastos de escribir cartas y no se ven privados de ninguno de los números de la Revista.

DE LA VÍA

La Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante ha contratado la construcción de dos mil vagones cerrados para mercancías con destino á sus líneas, al objeto de atender aún mejor el importante aumento de tráfico que viene observándose.

★

Se espera en breve una extensa combinación de personal en una de las principales Compañías de ferrocarriles de España.

En dicha combinación figurarían altos cargos.

★

Como consecuencia del descarrilamiento ocurrido en Torreblanca, la Jefatura de Obras públicas de Castellón de la Plana abrió una suscripción á favor de las familias del maquinista del tren siniestrado y del sargento de la Guardia civil, víctimas del accidente.

El ministro de Fomento, Sr. Gas set, ha enviado 200 pesetas y además ha excitado en un oficio á la Compañía del Norte para que, cuanto antes, se entregue á las referidas familias las indemnizaciones que les corresponden.

El marqués de Rozalejo, senador por aquella provincia, ha remitido 50 pesetas para la viuda de dicho maquinista y otras 50 para la del sargento.

★

Merced á las gestiones realizadas por una Comisión que vino á Madrid al efecto, se aprobó un servicio especial de trenes especiales para los turistas extranjeros los días 10 y 18 del corriente entre Algeciras y Ronda, regresando á Gibraltar en los mismos días, y el 12 y 18 otros dos trenes especiales entre Bobadilla y Algeciras.

Los excursionistas embarcarán después en los vapores «Cleveland» y «Arabie» á su regreso á Gibraltar.

★

La Prensa diaria ha publicado una petición expresiva de los vecinos de Alcalá de Henares, para que los viajeros que vienen á Madrid los días festivos (de las estaciones comprendidas entre esta corte y Guadalajara) con billete especial de ida y vuelta, puedan regresar por el tren correo de Zaragoza, que sale de Madrid á las 7'45 de la tarde, pues de este modo podrán permanecer más tiempo en Madrid.

★

En el ministerio de Fomento se ha recibido una solicitud firmada por las entidades principales de Pravia (Asturias), pidiendo que se combine el servicio de las líneas del Norte con la del Vasco-Asturiano, á fin de que los remitentes de expedicio-

nes no tengan necesidad de facturar en la estación de salida y en la del empalme, sino que se haga directamente la facturación.

★

La Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal acaba de dictar una orden de servicio para que sea elegida entre sus empleados una Comisión, que ha de componerse de 10 individuos, al objeto de que estudie y proponga los medios que crea oportunos para el mejor funcionamiento de la Caja de Pensiones que tiene establecida la mencionada Compañía.

★

Ha sido autorizado D. Galo Valdés para verificar, en el plazo de un año los estudios de un tranvía eléctrico desde Gijón á Oviedo por la carretera de Adanero á Gijón.

★

Probablemente la Compañía de Correos de Africa pondrá un vapor especial semanal entre Algeciras y Tánger, que combinará en el primero de los citados puertos con los expresos de llegada y salida de Algeciras.

★

Ha quedado abierto concurso de proyectos para los ferrocarriles estratégicos de Olot á Rosas (Gerona) y Blanes á Vilajuiga (Gerona).

El plazo, que ha comenzado el 25 del mes pasado, termina el 25 de Mayo.

Nos aseguran que han de ser varios los pliegos que se han de presentar á estos concursos.

★

El día 31 de Enero último, en el túnel de Irura, próximo á la estación de Aguinaga (Bilbao), un individuo desconocido atracó á una joven que viajaba en uno de los trenes de la corte, y la exigió 25 pesetas que llevaba. La pobre joven sufrió un desmayo por efecto del susto.

★

Cuando se esperaba la pronta construcción del ferrocarril de Villadriod á Lugo, que acabará con la crisis obrera, han circulado rumores alarmantes, suponiéndose que la obra no se realizará merced á las gestiones de la Sociedad minera Villadriod, que, mirando sólo por sus intereses, gestiona la variación del trazado para explotar las minas que ha adquirido recientemente.

El asunto tiene apasionados los ánimos en toda la zona.

★

El Real Automóvil Club de España ha gestionado cerca de las Compañías de ferrocarriles que éstas adopten, para el transporte de automóviles jaulas de hierro, semejantes á las que se utilizan para esos efectos en el extranjero, y en los

cuales irán los coches con todas las condiciones de seguridad, cuya falta ha causado tantos disgustos hasta ahora.

Ya se han habilitado cierto número de esas jaulas.

★

Con motivo del furioso temporal de nieves en Aragón, en la decena última quedaron detenidos en la línea de Utrillas (Zaragoza) varios trenes de viajeros y mercancías. Afortunadamente no hubo desgracias personales.

★

La noche del miércoles, día 1.º, quedó interrumpida la vía en Avilá á consecuencia de la gran nevada que cayó aquel día. Se cree que pronto quedará restablecida.

★

De Tortosa (Tarragona) comunicaron el jueves 2 que había cesado el temporal y que ya circulaban trenes por la sección en que había ocurrido la catástrofe ferroviaria de que hemos hablado antes.

★

El mismo día 2 quedó restablecida la circulación en el ferrocarril de Utrillas (Zaragoza).

★

Telegrafía de Tárrega (Lérida) que la noche del jueves 2 chocó un tren discrecional con una máquina de maniobras, resultando lesionado un abogado de Cervera, llamado Puigredón.

★

El día 2 del actual se atravesó una vaca entre las estaciones de Arbó y Nieves (Asturias), descarrilando un tren de mercancías, por lo que tuvo que detenerse el tren correo.

★

Parece ser que el Gobierno, á instancia de una Comisión que del Ferrol ha venido á Madrid, se interesa por terminar rápidamente lo que resta que hacer para que funcione el ferrocarril de Betanzos al Ferrol, que probablemente será explotado por la Compañía del Norte.

★

El sábado 4, á las nueve de la noche, se celebró en el teatro Barbieri un mitin convocado por la Junta directiva de la Unión Ferroviaria.

El teatro se ocupó totalmente, pues hasta los pasillos se hallaban atestados.

Ocupó la presidencia el concejal socialista y presidente de la Unión Ferroviaria Española, D. Vicente Barrio.

El objeto de la reunión fué protestar contra la creación de unas Compañías de pensiones hechas por las Compañías de Andaluzes y Cáceres, y contra el incumplimiento de la Empresa del Oeste de España (Cá-

ceres) del compromiso contraído para abonar al personal el 5 por 100 de los productos brutos obtenidos en 1901.

Al final del mitin se aprobaron las conclusiones siguientes:

1.ª Protestar enérgicamente contra el proceder de las Empresas.

2.ª Recurrir al Gobierno para la sustitución del funcionamiento de las Cajas de pensiones.

★

El Ayuntamiento de Huelva ha celebrado una Junta magna para acordar la forma de protestar contra la declaración de utilidad pública del proyecto de derivación del ferrocarril de Sevilla-Cala, desde las minas de Castillo de las Guardas á Peña de Hierro y á Nerva, contrario á los intereses generales de Huelva.

Después fueron en manifestación al Gobierno civil, para pedir se telegrafiase al presidente del Consejo y al ministro de Fomento.

★

Con motivo de la feria de ganados que se celebrará en Logroño los días 21 al 26, la Compañía del Norte ha establecido un servicio de trenes especiales y de billetes de segunda y tercera clase á precios reducidos.

VIAJERA CON SUERTE

Caso raro

Acaba de ocurrir un hecho sin precedentes en los anales marítimos. Hace pocos días, uno de los más grandes transatlánticos de la «Red Star Line», el «Vaterland», ha zarpado de Nueva York llevando un solo pasajero á bordo. Este pasajero era la esposa de Mr. Pollok, conocido *sportman* de aquella ciudad.

Siendo dicha señora la única viajera, los 150 camareros de la gigantesca nave se hallarán por completo á su disposición.

Para ella sola tocará, durante todo el viaje, una magnífica orquesta, y la señora de Pollok, en sus solitarios paseos sobre el puente, monopolizará la conversación del capitán. Para evitar molestias á este único pasajero han de adoptarse todas las precauciones de rigor en días de borrasca; para ella sola se hará funcionar la sirena que anuncia la hora de las comidas y sólo para ella se preparará diariamente la mesa en el gran comedor del barco.

El «Vaterland» quedará, pues, convertido en un *yacht* particular mientras dure la travesía, y esto mediante el pago de un simple pasaje de primera clase.

Ya ha sido suerte la de la señora de Pollok.

Por el maquinista de Torreblanca

En la iglesia de San Valero, de Ruzafa, se han verificado solemnes funerales por el eterno descanso de D. José María Furió Bau, el infortunado maquinista que murió á consecuencia del accidente ocurrido en las inmediaciones de la estación de Torreblanca, en la madrugada del día 31 del pasado mes de Enero.

Al funeral, que fué presidido por el hermano y el hijo del desgraciado maquinista, asistieron los señores D. Carlos Blanch, jefe de Depósito; D. Arturo Pérez, inspector; D. José Blanco, ingeniero; D. Vicente Sáenz, jefe de estación; D. Joaquín Coloma, jefe de sección de Vía y obras; D. Rafael Ramírez, subjefe de Vía y obras; el Sr. Fichet, inspector; el subjefe de Depósito, Sr. Lisina; el Sr. Brunet, inspector del material móvil, y el personal de todos los servicios de Explotación, Depósito, Vía y obras, Recorrido y muchísimos particulares, que llenaban completamente la iglesia.

La misa de «Requiem» fué cantada con acompañamiento de orquesta.

¡Descanse en paz el infortunado maquinista!

De la Asociación de empleados y obreros de ferrocarriles

Las clases de la Academia de esta Asociación han comenzado el día 10 de este mes, de ocho y media á once y media de la mañana y de dos y media á cinco y media de la tarde.

Continúa abierta la matrícula á la clase de instrucción primaria para niños.

★

El total de lo abonado por la Asociación á sus pensionistas hasta el 31 de Diciembre de 1910 asciende á la suma de 4.501.919'19 pesetas.

★

Con el fin de facilitar las operaciones de contabilidad de esta Asociación, serán devueltos á la misma por la Compañía del Norte, el día 25 de cada mes, todos los libramientos que existan pendientes de pago en dicha fecha.

Por consiguiente, los pensionistas que perciben sus haberes por medio

de la citada Compañía deberán presentarse antes de dicho día á hacer efectivos los libramientos de pago en las correspondientes Pagadurías ó estaciones.

★

El capital de la Asociación de empleados y obreros de ferrocarriles, según el balance realizado en 31 de Diciembre de 1910, que tenemos á la vista, se elevaba á 6.011.000 pesetas nominales, ó sean 5.800.975'18 efectivas.

★

Hasta la mencionada fecha de 31 de Diciembre ha abonado la referida Sociedad por socorros la cantidad de 207.000 pesetas.

★

Las pensiones que abonaba esta Asociación al finalizar el año último se elevaban á 1.848, que representan 815.877'96 pesetas.

MOVIMIENTO DEL PERSONAL

Compañía de M. Z. A.

Han sido trasladados:

Jefes: D. Matías Quevedo á Almagro.—D. Antonio García á Alicante.—Don Cirilo Raso á Aldea del Cano.—D. Ramón Pastor á Córdoba.—D. Diego Martín á Aimodóvar.

Factores: D. Julián Badillo á Mérida.—D. José Linares á Mongíbar.—D. Manuel Moreno á Villanueva de la Serena.—D. José Serrano á El Pedroso.—D. Feliciano García á Huelva.—D. José Montero á Valdepeñas.—D. Roberto Ruiz á Villena.—D. David Tejero á Casetas.—D. Enrique Triana á Vadollano.

Subcapataces: D. Dámaso Bueno á Madrid, P. V.—D. Felipe Irala á Sigüenza.

Guarda-agujas: D. Aniceto Palencia á Buzierca.—D. Simón Ortega á Seseña.—D. Víctor Morchales á Apartadero de Industrias químicas.

Guarda muolle: D. Alfonso Pérez á Alcantarilla.—D. Germán Ortega á Manzanares.

Mozo: D. Manuel Aranda á Mérida.

TRASLADOS

Quando un suscriptor se traslade de residencia ó destino, puede participárnoslo por medio de una faja del periódico enmendada con las nuevas señas. Dicha faja circula por correo con franqueo de un cuarto de céntimo, si se mete en un sobre sin cerrarlo.

De este modo nuestros suscriptores se ahorrarán molestias y gastos.

El ferrocarril eléctrico

Biarritz-San Sebastián-Tolosa

Ante el anuncio de que la Sociedad Anónima de Tranvías Eléctricos Biarritz-San Sebastián-Tolosa emite un lote de 20.000 acciones, con sobre precio, las revistas financieras y ferroviarias vienen haciendo sabrosísimos comentarios.

Dice la *Gaceta de los Caminos de Hierro*:

«La Sociedad Anónima de Tranvías Eléctricos Biarritz-San Sebastián-Tolosa, construída en Bruselas el 21 de Marzo de 1910, con un capital de 70.000 acciones, de á 100 francos cada una, y además, 70.000 partes de fundador, emite ahora un lote de 20.000 acciones, al precio de 112'50 francos.

Como, según dicen los anuncios publicados en periódicos españoles, se reciben suscripciones en Madrid, Barcelona, San Sebastián y Bilbao, es oportuno llamar la atención de nuestros capitalistas acerca del muy problemático resultado de este negocio, pues funda sus previsiones de beneficios en el ilusorio supuesto de que todos los viajeros de las localidades servidas por el tranvía, afuirán á él, abandonando las líneas ferroviarias actualmente en explotación en el Mediodía de Francia y Norte de España, sin que estas poderosas Empresas luchen por conservar un tráfico perfectamente atendido, y al que no puede nunca aventajar el tranvía que se pretende establecer. Además, habla el prospecto de emisión de un tráfico de mercancías, sin decir en qué se basa el cálculo de este tráfico, y viene, en conclusión, á afirmar que se obtendrá un producto bruto de cerca de tres millones de francos, con la misma razón que pudiera haber dicho 30 millones.

Por último, el capital de 7 millones de francos para construir 68 kilómetros de línea sobre carretera, arroja un promedio de cerca de 103.000 francos por kilómetro, coste exageradísimo, que hace sospechar el verdadero objetivo de la Empresa, ó sea, el beneficio en la construcción, á costa de los crédulos accionistas que se dejen deslumbrar por

la promesa de un crecido interés que nada garantiza.

Antes, pues, de acudir á la suscripción de estos valores, se impone un detenido estudio del negocio, procediendo con toda prudencia, para no lamentar después irremediables fracasos.»

Por su parte, *Los Transportes Férreos* dice lo siguiente:

«Y como la línea, que en punto á rendimientos será lo mejor de lo mejor, pues ya se verá que se estiman en 20 por 100, bien ha hecho la Sociedad en mejorar el precio de cada acción en 12'50, y aun nos parece que ante tan espléndido negocio se ha quedado corta. De todos modos, tenemos para nosotros que en Bruselas y en París podrán suscribirse muchas acciones; pero en España nos parece que serán en número muy reducido, á pesar del gran negocio con que es presentada esta Empresa, que entre Tolosa é Irún y Biarritz tendrá enfrente al Norte de España y al Mediodía de Francia, y entre Lasarte é Irún tendrá asimismo enfrente á los ferrocarriles vascongados, prolongados hasta la frontera, para cuya prolongación hay efectiva concesión otorgada y se está trabajando en ella, y entre San Sebastián y Rentería tendrá enfrente al actual tranvía eléctrico de San Sebastián, en el supuesto de que éste no es un asociado de la nueva Empresa Biarritz-San Sebastián-Tolosa.

El caso es que la referida nueva Sociedad de los tranvías eléctricos no es concesionaria hasta ahora, que nosotros sepamos, de concesión alguna. Por más que hemos leído y releído las explicaciones que se dan en el prospecto de la emisión del lote de las 20.000 acciones, nada concreto hemos hallado acerca de aquel particular.»

Cuestiones del día

Dividendos á repartir

A falta de temas más interesantes, ocúpense con preferente atención los periódicos financieros de hacer cábalas respecto de la cuantía de los dividendos que repartirán al celebrarse las correspondientes Juntas generales, las dos principales Compañías de ferrocarriles.

Es un poco aventurado basar el juicio en lo que se refiere á los ingresos, pues si bien éstos han superado en el año anterior á los de 1909, no es menos cierto que los gastos han sido también mayores.

Ninguna de ambas Compañías han tratado, hasta ahora, del tipo que ha de señalarse á los dividendos, por ser prematuro este asunto, cuando aún faltan cuatro meses por lo menos para someter á las Juntas de accionistas las Memorias en que se ha de tratar de cuestión tan interesante.

Desde luego cabe suponer que el dividendo que ambas Compañías repartirán, será un poco mayor que el del año pasado, y quienes suponen que el Norte señalará un tipo de 18 pesetas por acción y de 20 el Mediodía, se aproximan bastante á la realidad.

Las modificaciones de la ley de accidentes del trabajo

Caso de prosperar el proyecto de ley presentado por el ministro de la Gobernación durante la anterior legislatura, y el Gobierno disponer que se discuta en las Cámaras, varias entidades, entre ellas, casi todas las Compañías de ferrocarriles, acudirán á la información previa que ha abierto la Comisión parlamentaria que entiende en este proyecto de ley.

Toda la correspondencia sobre asuntos de Administración de este periódico, debe dirigirse con las siguientes señas:

Señor Administrador de la Revista Ilustrada de ferrocarriles ADELANTE.

Apartado d Correos núm. 445, MADRID.

Igualmente en la que sobre otros asuntos se dirija al Director, se pondrá también, para evitar extravíos, la indicación:

Apartado de Correos, núm. 445,

MADRID.



Guerra á los pinchos

Budapest ha sido la primera ciudad de Europa que ha tenido el buen acuerdo de declarar guerra sin cuartel á esos descomunales y terribles alfileres que las señoras usan para sujetar los descomunales sombreros y que constituyen una perpetua amenaza para nuestros ojos.

Para obligar á que desaparezca ese peligro, la jefatura de Policía de la aludida población, ha publicado una orden severísima prohibiendo que la dimensión de los tales alfileritos exceda al diámetro de las alas del sombrero que sujetan; además se exige que vayan provistos de un guardapuntas, que impedirá los pinchazos. Para garantizar el cumplimiento de esta disposición, se impondrá una multa de 100 pesetas á la señora que la costravenga por primera vez, aumentándose el importe en caso de reincidencia.

¡Muy bien por las autoridades de Budapest! ¡Lástima que aquí no tengamos quien vele por la integridad de nuestros rostros!

Retraso productivo

Gallifet, siendo subteniente en la Guardia Imperial, de guarnición en Melun, hallándose una noche con permiso en Paris, perdió el tren que había de llevarle á la ciudad donde prestaba servicio. Aterrado ante la perspectiva de unos cuantos días de arresto, obtuvo del jefe de estación que se formase un tren especial para él solo. El tren no podía salir de Paris hasta las cuatro de la mañana, para llegar á Melun á las cuatro y cincuenta y cinco. Precio, 205 francos. No queriendo esperar en la estación, fuése al Círculo y se puso á jugar desafortadamente, ganando 12.000 francos.

El coronel, enterado de la aventura del tren especial, felicitó al oficial por su exatitud; pero censuróle por el retraso en llegar á la estación que le había costado tan caro.

«Coronel—contestó (Gallifet—el retraso me ha producido 11.795 francos.»

Y ante los compañeros estupefactos, vació la bolsa llena de oro y de billetes dentro de la teresiana.

Huevos caros va hacia su resolución definitiva con pasos agigantados.

En el Jardín de Plantas de Paris existe un huevo que ha costado la friolera de 30.000 francos. Bien es verdad que ese ejemplar es casi único, pues no se tienen noticias de que exista otro igual. Se trata de un huevo de una variedad de «pingüinos», extinguida hace ya más de cien años.

Y no es este el huevo más caro que existe, pues la Sociedad Zoológica de Londres posee también un soberbio ejemplar de huevo, perteneciente á una raza especial de pájaros que habitaban solamente la isla de Madagascar y que fueron destruidos hace ya más de trescientos años. El huevo de que nos ocupamos está valorado en 5.000 francos.

¡Cuántas tortillas podrían hacerse con el importe de este par de huevecitos!

A volar

Después de Weyman, que nos asombró llevando á bordo de su aeroplano á tres personas; después de Enrique Farman, que elevó por los aires á cuatro pasajeros, el célebre aviador Sommer acaba de batir esta clase de «records», llevando consigo á cinco personas, con lo cual parece que el sueño del «aerobus» deja de ser una quimera para irse convirtiendo en realidad.

El aviador, con sus cinco acompañantes, ocupando un biplano, evolucionó en el aerodromo de Douzy, y luego de comprobar la buena marcha del aparato, emprendió el camino de Romilly, distante diez kilómetros del punto de partida, y luego de aterrizar, volvió á emprender el vuelo de regreso, llegando en pocos minutos y sin novedad alguna al aerodromo.

El problema grandioso de volar

Cremación regia

Dicen de Bangkok que se ha fijado ya la fecha en que ha de procederse á la cremación de los restos del rey Chulalongkorn, acto solemne y costoso al mismo tiempo, que tendrá lugar á mediados del próximo Marzo.

Esta ceremonia y los funerales regios en Siam entrañan gastos extraordinarios; cuando murió el último príncipe real se invirtieron, para cremación y funerales, la cantidad de 6.250.000 francos. Chulalongkorn dispuso en su testamento que se redujera mucho la pompa y el aparato habitual de estas cremaciones; pero, sin embargo, los gastos que ocasionará convertir en cenizas al personaje que tanto ocupó la atención del mundo entero, en no muy lejanos días, serán considerables.

La población de los Estados-Unidos

Todo lo que se refiere á los Estados Unidos lleva siempre el sello de lo grande. Así sucede con su población, que aumenta de día en día de un modo maravilloso, como lo acreditan las cifras del censo formado en 1910, que ya se conocen de un modo oficial.

Este censo arroja una población de 91.272.267 habitantes. El censo de 1900 daba un total de 75.994.575; de modo que en diez años aumentó la población de la gran República en un 21 por 100.

Los Estados más habitados son el de Nueva York, que tiene 9.113.276 habitantes; 7.665.111, el de Pensilvania; el de Illinois, 5.638.591, y el de Ohio, 4.763.121.

Sistema económico de limpiar el reloj

Todo el mundo sabe, y muy especialmente aquellas personas obligadas por sus ocupaciones á frecuentar lugares muy polvorientos, la poca gracia que hace encontrar á veces parado el reloj de bolsillo, sin que todos nuestros esfuerzos logren ponerle nuevamente en marcha. En estas circunstancias, se impone llevarle al relojero para su limpieza, pues la detención sólo obedece á haber penetrado por los intersticios de sus tapas algunas partículas de polvo, que, interpuestas en los engranajes ó sobre los pivotes, entorpecen el juego de su delicado mecanismo.

Pero sin necesidad de entregar el reloj en manos ajenas, lo que siempre representa, además de un gasto mayor ó menor, el verse privado de su servicio por algún tiempo, tenemos un medio muy económico de limpiarle, con el solo auxilio de nuestros dedos y sin poseer absolutamente ningún conocimiento de relojería.

Después de levantar el guardapolvo del reloj, de manera que su máquina quede al descubierto, basta volver esta parte hacia la mesa en la cual se ha colocado una hoja de papel blanco, sosteniendo siempre la caja del reloj con la mano izquierda, y entonces, con el dedo medio de la otra, dar varios papirotazos en el cristal, graduando convenientemente su fuerza para que, sin producir la rotura del vidrio, sea suficiente á desprender las partículas adheridas á su mecanismo. Estas caen entonces sobre el papel, donde se queda la cantidad de cuerpos extraños que se alojaban en el ánima del reloj. Sólo cuando no se desprendan ya más partículas, se debe interrumpir esta primera operación.

Si aún no marcha el aparato, es que algún granito de polvo queda prisionero entre sus engranajes. Para eliminarle, se pone en movimiento el volante con la punta de un alfiler, produciendo suavemente la misma oscilación de su marcha normal. Cuando de esta manera todos los engranajes hayan rodado algo, las partículas intrusas se hallarán en mejores condiciones para abandonar su sitio, y casi segura-

mente lo abandonarán sacudiendo entonces nuevos golpecitos sobre el vidrio, como se hizo al principio. Si no, todo se reduce á continuar la operación en la misma forma.

Conviene poner en práctica este sistema de limpieza frecuentemente, sin esperar á que se detenga el reloj.

Los billetes kilométricos

En virtud de la nueva ley vigente desde 1.º del mes de Enero, los billetes kilométricos están recargados con el 15 por 100 en concepto de impuesto de transportes, el cual, si no produce lo calculado, se elevará en Julio al 25 por 100, resultando entonces que algunos casos el Tesoro percibiría una cantidad aproximadamente igual al importe de la reducción que las Compañías hacen en beneficio del público.

Con el aumento del impuesto y la consiguiente elevación de precio de los «carnets» kilométricos, disminuirán los productos para los ferrocarriles, y las Empresas concluirán por suprimir la tarifa, con lo cual el público sufrirá, en primer término, el perjuicio y de rechazo el Tesoro, que en esta, como en todas ocasiones, aplica la fábula de «La gallina de los huevos de oro», y tanto quiere estrujar al contribuyente, que acaba por matarlo.

Los ferrocarriles ingleses

En nuestro primer número nos hemos ocupado de huelgas ferroviarias en Francia y Portugal y de rumores desagradables en Italia.

Hoy nos ocuparemos de los ferrocarriles ingleses, que, lejos de estar en próspera bonanza, como cualquiera creería, parece atraviesan una crisis desde hace algunos años.

De este asunto trata el Libro Azul que ha sido publicado recientemente, y el informe resúmen de las deliberaciones que han precedido á la Conferencia del *Board of Trade*.

El antiguo sistema de aquellas vías férreas, que ha sido estudiado y descrito frecuentemente por los especialistas del continente, estaba

basado casi todo en la iniciativa y sobre el enlace natural de la concurrencia; reducía á la más mínima expresión la intervención del Estado, y proscibía, por decirlo así, esta intervención en lo concerniente á los medios de acción de las Compañías y al servicio que éstas ofrecían al público. Este sistema está en vías de desaparecer, y en un tiempo no lejano tendrá que escoger entre el monopolio bajo la intervención del Estado, solución la más probable, ó la explotación por el Estado mismo.

Hace ya algunos años reina un grave descontento entre el personal ferroviario de aquel país, pues estos empleados se encuentran en posición desventajosa respecto á épocas anteriores.

Los sueldos han sido aumentados y las horas de servicio disminuidas; pero los unos y las otras han sufrido menos modificaciones que en otras industrias, aparte de que el servicio se ha hecho más penoso.

La situación financiera de aquellos ferrocarriles no es ni más ni menos que era antes, y habiendo cedido los dividendos, los accionistas han exigido que se hagan economías, economías que han repercutido sobre el personal en diversas formas. Las locomotoras mayores y más complicadas, los trenes más largos y más pesados, aumentan el trabajo y agravan la responsabilidad del maquinista, de los agentes de trenes y de los de maniobras.

El aumento del consumo kilométrico de carbón impone un servicio más duro al fognero; el cargamento de vagones, más completo, lleva consigo un aumento de trabajo y de responsabilidades para los cargadores.

Los trenes más largos y mejor cargados tuvieron como corolario la reducción del número de trenes, y, como consecuencia, la reducción del número de horas de servicio que ha de llenar el personal de trenes; en otros términos, lleva consigo la disminución del efectivo de agentes de trenes, lo que disminuye las probabilidades de ascenso y las vacantes para los hijos de empleados.

El personal, ó al menos una gran parte de él, no ha cesado de reclamar el aumento de salarios, la reducción de horas de trabajo y la

una huelga general. Finalmente, el presidente del *Board of Trade* convocó á varios presidentes y directores de las principales Compañías, y les dijo que el Gobierno no podía tolerar una huelga general que paralizaría el comercio y la industria del país y que era necesario detenerla. Después de tres ó cuatro días de discusión entre el presidente del *Board of Trade*, los directores de las Compañías y los delegados de los empleados, se anunció públicamente que habían llegado á un acuerdo.

A grandes rasgos, este acuerdo era el siguiente: los directores mantenían su rehusa á reconocer el Sindicato; pero aceptaban que un árbitro desinteresado decidiese en último extremo lo relativo á sueldos, horas de trabajo y condiciones de empleo, salvo en lo concerniente á la disciplina. Para ello debían formarse Comités de conciliación divisionarios, que representarían diferentes regiones y diferentes categorías de empleados, y Comités centrales de conciliación, formados por personal de cada Compañía de ferrocarriles, y estos Comités debían reunirse y discutir con los jefes todas las cuestiones en litigio, y las que no fueran resueltas debían ser sometidas á un tercer árbitro, cuya decisión respetarían las dos partes litigantes.

Añadiremos que los Comités pusieron manos á la obra, y en varios casos han sido nombrados árbitros que han decidido resueltamente. En suma, estas decisiones ó sentencias han concedido á los empleados una gran parte de lo que pedían; pero de ningún modo la totalidad de sus pretensiones, y hasta ahora parece que han sido aceptadas sin protesta.

Pero es el caso que la discusión entre el presidente del *Board of Trade* y las Compañías no se limitó á la cuestión que los había reunido, y que era la del personal, sino que los Consejos de Administración insistieron enérgicamente respecto á las dificultades de su situación, pues se les pidió favorecer de una parte á los empleados y de otra al público.

Como consecuencia, las Compañías, los comerciantes y los delegados del Gobierno formaron una Comisión para tener conferencias, con el fin de buscar soluciones, hacién-

dose estudios de los ferrocarriles de otros países para ver el modo de conciliar todos los intereses.

mejora general de las condiciones de servicio; pero todas esas peticiones estaban resumidas en una sola, general, que tendía á que las Compañías ferroviarias reconociesen los Sindicatos de empleados y permitiesen á los delegados de estos Sindicatos negociar en su nombre.

A esta petición, todas las Compañías, menos una, se opusieron de un modo inflexible, contestando que ellas habían tratado con su propio personal y con éste únicamente tratarían, sin admitir á ningún extraño que mediase entre ellas y sus empleados.

En el otoño de 1907, el descontento pareció haber llegado al colmo. Reuniones borrascosas tuvieron lugar en numerosos Centros, y los Sindicatos de empleados ferroviarios hicieron toda clase de esfuerzos para crear lo que ellos llamaban un movimiento nacional.

Sea que ellos tuviesen realmente aprensiones, sea que quisieran ejercer simplemente una presión moral sobre los que estaban neutrales, los directores de los ferrocarriles tomaron medidas ostensibles contra una huelga posible.

Al efecto, acumularon grandes depósitos de carbón, se formaron listas de auxiliares y muchos empleados en actividad fueron explorados sobre su actitud en caso de huelga.

Inútil es decir que los periódicos hablaron y el público se alarmó ante el temor de que iba á estallar

Un registrador de robos

El director del Banco de Epargnes ha ideado un curioso aparato, que dispuesto convenientemente en una habitación, sorprende cualquier intento de robo, guardando una fotografía del culpable, y anotando también la hora precisa en que se ha cometido.

La sala donde está instalado el eleptógrafo, que tal nombre lleva este aparato, comprende un sistema de contactos ingeniosamente distribuidos en las puertas, en las ventanas, en las cajas de caudales y sobre todos los objetos de valor. Cuando

pretenda introducirse algún extraño, una cámara fotográfica, montada en el circuito, que cierra involuntaria é inconscientemente el intruso, gira hacia el contacto, establecido por éste, es decir, hacia el propio individuo, y después de abierto el obturador, enciende automáticamente el polvo de magnesio destinado á iluminar un instante la habitación, y vuelve á actuar el circuito, una vez obtenido el cliché, para disponer una nueva porción de polos y registrar la hora exacta.

Todas estas acciones del aparato se realizan, claro es, en menos tiempo del que se emplea en decir las, y el sistema queda dispuesto inmediatamente para impresionar una nueva placa, apenas el ladrón cierre otro contacto. El cleptógrafo, como un invisible detective, sigue las maniobras del individuo por la habitación, ofreciendo á la Policía documentos auténticos é irrefutables, que pueden ayudar poderosamente á la busca y captura del ladrón.

Este aparato, por otra parte, no exige grandes gastos, está llamado á prestar grandes servicios, mientras no dé con ladrones ilustrados que entiendan de fotografía y procedan á romper el aparato y las placas antes de marcharse.

ALMANAQUE

SOL		FEBRERO	
Sale H. M.	Pone H. M.	Consagrado á la Purificación de Nuestra Señora.	
7 8	5 56	16	Juev. Stos. Elias, Isaías y Jeremías y San Faustino.
7 7	5 51	17	Vier. S. Alejo de Falconieri y S. Julián de Capadocia.
7 6	5 53	18	Sab. San Simeón, obispo, San Claudio y San Eladio.
7 4	5 54	19	Dom. de Sexagésima.—S. Conrado, abad.
Sol en PISCIS, á las 6 y 20 m. de la tarde.			
7 8	5 55	20	Lun. San León, San Eleuterio, Sta. Irene y Sta. Paula.
7 2	5 56	21	Mar. San Maximiano y S. Félix, obispos, y San Ovidio.
C Menguante en SAGITARIO, á 3 y 41 m. de la mad.—Pasadas las anteriores borrascas deberá disfrutarse por varios días de un hermoso tiempo de primavera, tibio y apacible, inmejorable para los campos; sólo se experimentarán trastornos pasajeros y poco intensos en algunos días anublados y revueltos.			
7 00	5 57	22	Mér. La Cátedra de S. Pedro en Antioquia y S. Pascasio.
6 58	5 58	23	Juev. Sta. Marta, virg. y mrt., patrona de Astorga.
6 57	6 04	24	Vier. San Matías, apóstol, San Modesto y San Sergio.
6 56	6 12	25	Sáb. San Cesáreo y San Valero, confesores, y S. Serapio.

15 DE FEBRERO DE 1911

¡ADELANTE!...

DIRECTOR-PROPIETARIO
Luis Mazzantini

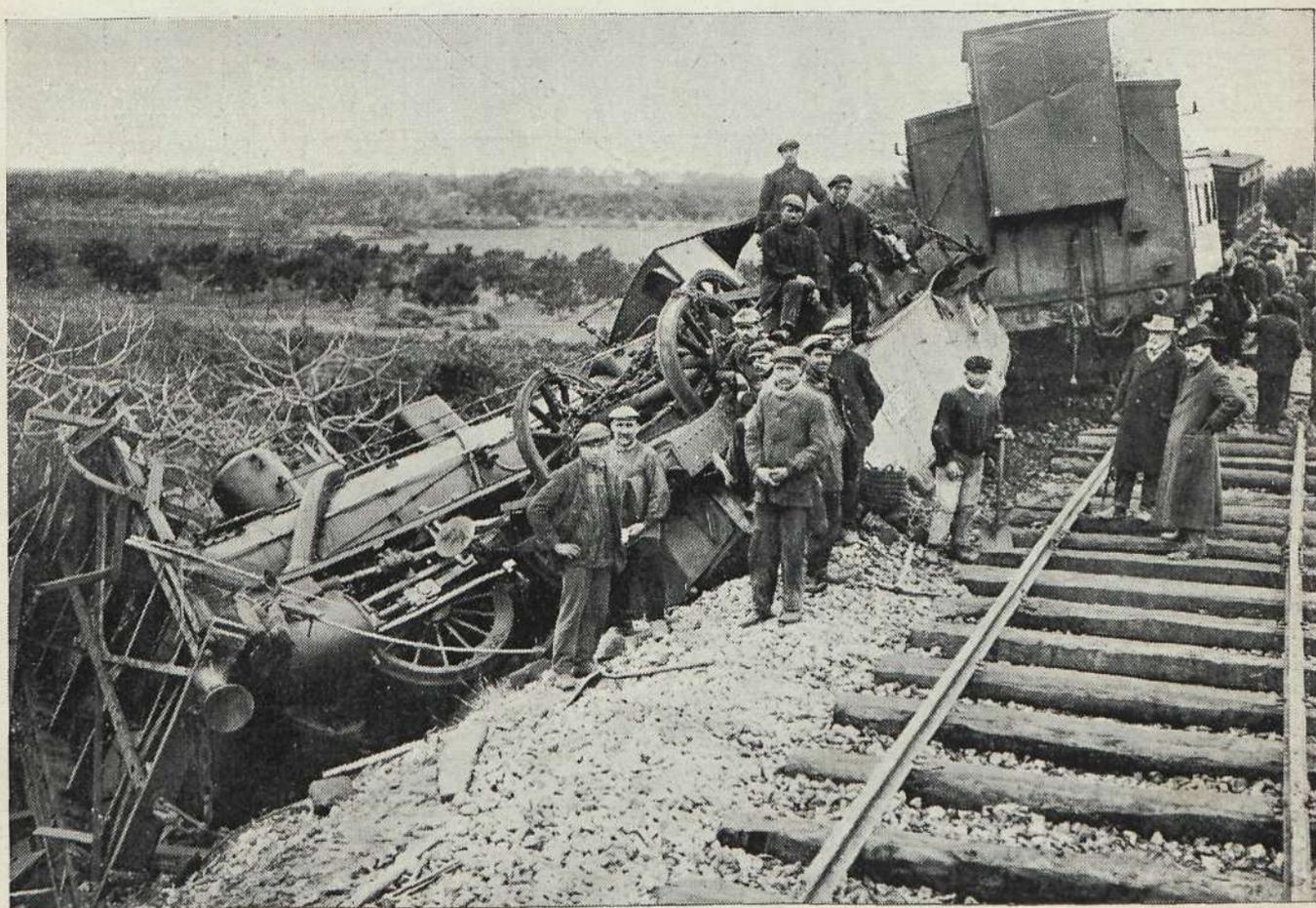
...
Año I

...
Núm. 3.º

EL DESCARRILAMIENTO DE TORREBLANCA

UNA lamentable catástrofe tenemos que registrar. Esta vez el siniestro ha ocurrido sobre la línea de Valencia á Barcelona, en su kilómetro 103 y en el término de Torreblanca, por descarrilamiento del tren correo, que marchaba durante la noche del día 1 de los corrientes hacia la capital de Cataluña.

Los bien informados atribuyen la causa de este descarrilamiento á la interposición de un vagón jaula que, empujado por el viento desde la estación de Oropesa, se deslizó por una pendiente hasta encontrar al tren correo, que avanzaba á gran velocidad en dirección contraria. A consecuencia de esta colisión, la locomotora y varios



EN EL LUGAR DEL SINIESTRO.—ESTADO DEL CONVOY LUEGO DEL ACCIDENTE

vagones abandonaron los carriles recorriendo así unos 600 metros, mientras el maquinista accionaba vigorosamente sobre el freno hasta precipitarse con la máquina por un talud.

Este accidente habría tenido aterradoras consecuencias á no mediar la heroica serenidad de aquel empleado, que pagó con la vida su abnegación en el cumplimiento del deber. Sobre los restos del tren correo, destruído en las más impenetrables tinieblas, llovía torrencialmente, haciendo más angustiosa la situación de los heridos y aun de los otros viajeros que, presos del pánico, no podían apreciar la verdadera magnitud de la catástrofe. Un mozo del tren, José Rubio, marchó á Torreblanca para dar cuenta del suceso á las autoridades y demandar auxilios, tropezando en el camino con los postes del telégrafo derribados por el temporal. Una de las veces cayó y se hirió en la cabeza. A las cinco de la mañana llegaron al lugar de la catástrofe los primeros auxilios de los pueblos inmediatos; después, á medida que las averiadas líneas telegráficas hacían saber la noticia, fueron saliendo trenes con igual objeto de Castellón y Valencia.

Nuestras fotografías pueden dar una idea del aspecto que presentaba el convoy siniestrado. Sólo quedaron

sobre los rieles, con desperfectos de consideración, un coche-cama, uno de primera, otro de segunda y el furgón de cola.

En su puesto de la máquina, junto á la palanca del freno, aparecía suspendido por la blusa el cadáver del infortunado maquinista José Furió, á cuya intervención atribuyen todos los informes técnicos la salvación de los viajeros.

Estos hacen unánimes elogios del inspector y de los mozos del tren, que prestaron los auxilios más inmediatos á los heridos.

Como detalle curioso, merece consignarse que al maquinista José Furió no le tocaba salir en el tren correo donde encontró la muerte, sino en otro de la misma línea de Barcelona; quien debió salir en el descarrilado fué su

compañero Mayendía, hermano de la popular tiple.

Pero éste se hallaba enfermo ó deseaba encontrarse libre para esperar á su hermana, que llegaba de Madrid en viaje de bodas, á las nueve de la noche, y cambió su servicio con su compañero José Furió.

Nuevamente se ha convertido en héroe un oscuro empleado que sacrificó su vida por salvar la de los viajeros encomendados á su pericia.

Esta vez los demás hombres han sabido hacerle justicia, y toda la opinión demanda para su viuda é hijos una protección eficaz, siquiera como recompensa que no ha podido recoger el infeliz maquinista.



EL MAQUINISTA MUERTO D. JOSÉ FURIÓ



La catástrofe de Torreblanca

ESTADO EN QUE QUEDÓ LA
LOCOMOTORA Y EL TENDER,
CON LA SITUACIÓN DEL IN-
FORTUNADO MAQUINISTA

Caminos de hierro de la Westralia y Transcontinental Australiano

DE los seis Estados que componen la federación australiana, cuatro solamente comunican entre sí por vía férrea (*New South Wales, Victoria, Queensland y South Australia*). Sólo la *Tasmania*, que es una isla, y la *Westralia (Western, Australia, Westralia)* permanecen aisladas. Este mismo aislamiento, y el hecho de que la mayor parte de las líneas han sido construídas allí para el servicio de regiones auríferas situadas sin relación ni uniformidad, han dado á la red westraliana caracteres y trazado sumamente particulares. Desde 1902 se decidió en principio unir con un ferrocarril transcontinental la Australia del Oeste á la del Sur.

La Westralia ocupa una superficie casi igual á cinco veces la de Francia (2.527.633 kilómetros cuadrados) y no está poblada aún más que por 184.124 habitantes, según el último censo. La mayor parte del país, sobre todo al Norte y al Este, está ocupada por el desierto; pero al Sur y al Sud Oeste abundan los pastos poco espesos y las arboledas de eucaliptos. En esta última región es donde se han desenvuelto el cultivo de los cereales, de las viñas, de los frutales, la industria de la madera y la ganadería. Allí se encuentran las ciudades principales: Perth, la capital (36.274 habitantes) y los puertos de Fremantle, d'Albany y de Geraldton. Sin embargo, actualmente la principal riqueza de la Westralia es el oro, descubierto en abundancia, sobre todo desde 1892 á 1893.

Los campos de oro (*Goldfields*), de los cuales son los más célebres los de Coolgardie y de Koolgardia, están diseminados y como perdidos en las soledades del interior, á enormes distancias de la costa; por ellos se han llevado los ferrocarriles á través de temibles desiertos. La explotación de las líneas se resiente, como es natural, de su origen y de sus situación especiales.

La primera vía férrea de la Westralia no fué abierta hasta Julio de 1879, para unir Geraldton y Northampton. Hasta 1881 no se unió la capital Perth al puerto de Fre-

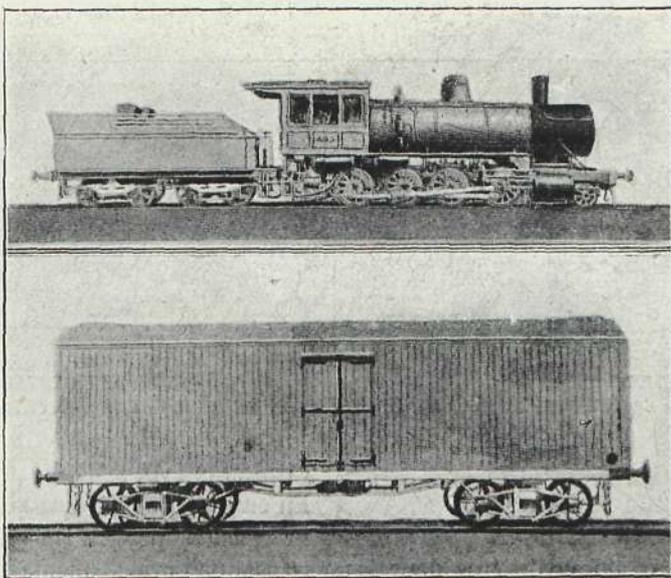
mantle (línea Fremantle-Guildfons). Después los trabajos se han continuado activamente, y han seguido la misma extensión é iguales progresos que la industria aurífera. No obstante, á la hora presente no se encuentran *railways* (ferrocarriles) más que en el Sud Oeste.

Al contrario de lo que ocurre en Australia, país de los ferrocarriles del Estado, la red westraliana debe su establecimiento á Sociedades financieras, que han recibido, sin embargo, ayuda oficial, bajo la forma de *land grant system* (concesión de terrenos). En esta colonia, desarrollada tardíamente, el Gobierno no poseía bastante dinero para emprender trabajos tan costosos, cuyos resultados parecían en principio, antes de descubrir los yacimientos auríferos, un poco dudosos. Verdad es que después el Estado se ha incautado de varias líneas; llegará un día en que poseerá la unión de los ferrocarriles coloniales. Hoy, de las dos grandes líneas que existen, la de Perth á Albany es del Gobierno, mientras que la de Perth á Koolgardia por Coolgardie pertenece á una Compañía particular. (*Midlans Railway Cy, Ltd.*)

La longitud de las líneas explotadas—excepción hecha de las líneas privadas destinadas á la explotación minera ú otras no abiertas al trabajo general—es de 2.180 kilómetros. La cifra es considerable con respecto al número de habitantes; en efecto, hay un kilómetro de vías férreas por cada 83 habitantes.

El material es insuficiente para una comarca que se desenvuelve económicamente de un modo rápido. Westralia sólo cuenta con 231 locomotoras, 343 coches de viajeros y 4.558 vagones para mercancías.

Este material es de fabricación inglesa; pero ha sido transformado para adaptarlo á las condiciones del clima del país. En general, los coches de viajeros están alumbrados eléctricamente. Todas las grandes estaciones están provistas de fondas ó restaurants que dan comidas de un franco 25 céntimos á 2,50.



LOCOMOTORAS EMPLEADAS PARA EL ARRASTRE DE MERCANCÍAS
VAGÓN FRIGORÍFICO PARA TRANSPORTAR VÍVERES

Las tarifas son bastante elevadas: 0,13 céntimos por kilómetro en primera clase; 0,08 céntimos en segunda. La reducción de los billetes de ida y vuelta es de un 50 por 100, y tienen un largo plazo de validez; ocho días *mínimum* y tres meses *máximum*, según el recorrido.

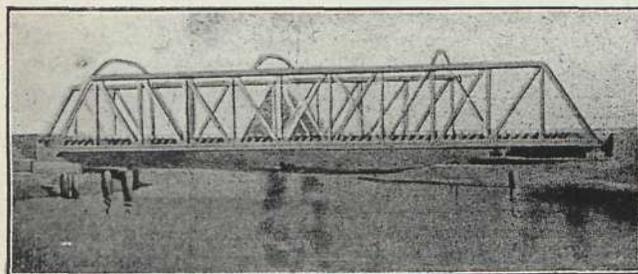
Hay trenes de lujo de baños de mar, de excursiones, de Navidad, de Pascuas, etc.

Las tarifas de mercancías favorecen mucho á la agricultura y á la industria. Los cereales, las legumbres, las maderas, el carbón y los minerales circulan á bajo precio.

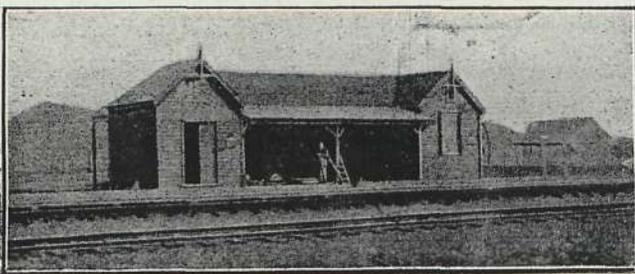
Varias líneas van á través del desierto; los gastos de agua y carbón son mayores que en Europa, pues la hulla no se encuentra en Westralia, y el agua abunda tan poco que hay que transportarla ó destilar el agua salada.

cree que estarán terminados en cuatro años. El coste previsto es de 110 millones de francos, suma demasiado elevada sólo para Westralia, pero que no excede el crédito de la Federación.

A no dudar, la circulación será muy activa en el Transcontinental. Los campos de oro deben estar bien provistos de ganados, granos, legumbres, frutas, cerveza y productos químicos. Por otra parte, cada año circulan sobre 40.000 viajeros de la colonia del Oeste á la del Este, y viceversa. La mayor parte será una clientela segura para la línea transcontinental; son los que van y vienen de las minas del oro. Actualmente emplean un día en ferrocarril entre Koolgordia y Frémantle, y ocho días en barco de este puerto á Sidney. Con el transcontinental



TIPO DE PUENTE DE ACERO
EMPLEADO EN EL FERROCARRIL AUSTRALIANO



TIPO DE LA ESTACIÓN DEL INTERIOR
DE MADERA CON CUBIERTA DE HIERRO GALVANIZADO

Las dificultades técnicas para el desarrollo del ferrocarril transcontinental no serán muchas.

El país es plano, sin ríos; los eucaliptos y los pastos naturales abundan, y no hay allí verdaderos desiertos como hacia el Norte. El único obstáculo será la falta de agua; la de los estanques, y aun la subterránea, son salobres, por lo que tendrán que instalar aparatos de destilación ó transportar el líquido necesario en vagones cisternas, procedimiento molesto y costoso.

Desde luego, el proyecto del ferrocarril transcontinental interesa á la Australia entera, porque cesará el aislamiento de una de las partes asociadas de la Federación.

Comenzando los trabajos por los dos extremos, se

emplearán solamente del primero al último cuatro días. En cuanto á los viajeros europeos, seguirán utilizando la navegación, porque las grandes Compañías marítimas transportan gratuitamente de Fremantle á Sidney los viajeros que van de Europa, y lo mismo al regreso.

Sin embargo, los de primera clase, y tal vez los de segunda, preferirán hacer el trayecto por tierra, tres días más corto, y que tendrá la ventaja de ahorrarles la navegación por el mar del Sur, que es monótona y fastidiosa. En todo caso, la correspondencia irá por la vía terrestre.

No hay duda que el resultado en los primeros años será oneroso; pero los beneficios seguirán al desarrollo de la colonización interior, por lo que el transcontinental es una obra muy deseada.

El doctor Seward Webb, millonario americano, posee un vagón llamado «Elsmere», que es el mejor y más costoso de los que existen en el mundo. Tiene luz eléctrica, cuyo fluído le produce una dinamo colocada en los ejes de las ruedas, y, además, está provisto de biblioteca, escritorio, etc., todo de lo mejor. Su coste fué de más de 680.000 pesetas. Dicho millonario, además de este vagón, tiene todo un tren particular, compuesto de tres co-

ches camas, coche salón, comedor, coche de fumar y un furgón para los equipajes.

En el tren pueden acomodarse perfectamente diez personas.

Los millonarios americanos son muy aficionados á convidar á sus amigos á hacer excursiones en trenes particulares. Dicho deporte fué inventado hace algunos años por la señora de Stuyvesant Fish.

VIADUCTO SOBRE EL CABRIEL

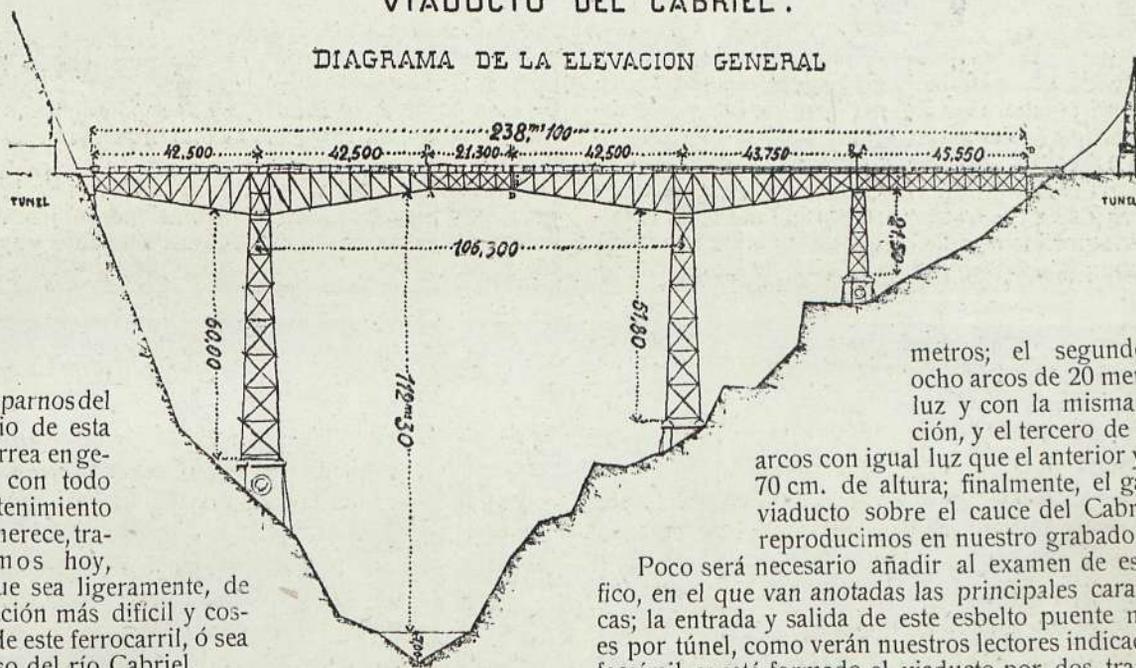
EN EL FERROCARRIL DIRECTO DE MADRID A VALENCIA

OCUPÁBAMONOS en el primer número del notable viaducto de Fades, con que cuentan las líneas francesas, y creemos de actualidad dedicar hoy el poco espacio que nos permite el exceso de original, á la descripción de una obra análoga, que, aun cuando en proyecto, presenta la circunstancia favorable de tener que ejecutarse y emplazarse en España, formando parte de la línea directa que ha de enlazar esta Corte mediante un recorrido rápido y breve con el puerto de Valencia, que antes de cinco años será uno de los mejores de la nación. Dejando para los números sucesivos

nea, y ello lo prueba que, descontada la que hubiere sido insuperable tal vez y á que antes nos hemos referido, para vencer los obstáculos que restan sin alterar las condiciones técnicas del conjunto del trazado, tanto en pendientes y rampas como en curvas, ha sido necesario proyectar en esta sección 12 túneles, que en más de su tercera parte tienen que ser revestidos; algunos muros de sostenimiento y terraplenes, relativamente considerables en una longitud de seis kilómetros; tres grandes viaductos de mampostería con pendiente y curva, formado el primero por 11 arcos de 15 metros de luz y altura máxima de 46

VIADUCTO DEL CABRIEL.

DIAGRAMA DE LA ELEVACION GENERAL



elocuparnos del estudio de esta vía férrea en general con todo el detenimiento que merece, trataremos hoy, aunque sea ligeramente, de la sección más difícil y costosa de este ferrocarril, ó sea el paso del río Cabriel.

Este afluente del Júcar, el más importante de ellos sobre todo en la parte alta de aquella cuenca, en forma que al reunirse por su izquierda en Cofrentes se duda cuál de ambos es más caudaloso, se desliza en las comarcas inmediatas á la alineación recta entre Madrid y Valencia por un profundo valle formado por arcillas gredosas, y, por consiguiente, de terreno muy inestable, lo cual hubiera hecho casi imposible, sin enormes gastos, la construcción de la vía sobre él, á no presentar feliz y aun providencialmente el valle un afloramiento calizo transversal, que si bien es muy estrecho, cuenta con la suficiente amplitud para poderse utilizar, permitiendo todas las condiciones de estabilidad deseables; sobre esta formación caliza se llevará la línea siguiendo todas sus sinuosidades sin abandonarla, ya que las dificultades de cimentación en los terrenos inmediatos agua arriba y agua abajo, serían de tal importancia, que resultaría colosal y ruinoso el empeño en salvarlas.

Durante los 18 kilómetros de recorrido transversal de la cuenca del Cabriel, se encuentran acumuladas las dificultades verdaderas de la construcción de toda la lí-

metros; el segundo por ocho arcos de 20 metros de luz y con la misma elevación, y el tercero de cuatro arcos con igual luz que el anterior y 36 m. 70 cm. de altura; finalmente, el gallardo viaducto sobre el cauce del Cabriel que reproducimos en nuestro grabado.

Poco será necesario añadir al examen de este gráfico, en el que van anotadas las principales características; la entrada y salida de este esbelto puente metálico es por túnel, como verán nuestros lectores indicado en el facsímil, y está formado el viaducto por dos tramos de 42 m. 50, uno central de 106 m. y otro de 44 m., todos ellos metálicos, como lo son las tres pilas armadas de 60 m., 51 m. 80 y 21 m. 50 de altura, apoyadas á su vez en bases de mampostería bastante elevadas para hacer salvar el valle á 119 m. sobre el fondo del río, vertiginosa altura en esta clase de obras no conocida en España, y una de las más elevadas entre sus similares del resto del mundo. Sólo el coste de este viaducto asciende á cerca de 3.000.000 de pesetas, y el tiempo que se tardará en la construcción está calculado sea de treinta y dos meses, al cual se subordina la construcción de la línea proyectada en tres años.

Si moviéramos las piernas con una velocidad proporcional á como mueven sus patas las hormigas, podríamos andar unas 800 millas por hora.

*

En el servicio regular de una línea, la locomotora de vapor da 51 por 100 de tonelaje métrico improductivo, mientras que la locomotora eléctrica sólo da 35.

LOS INTERVENTORES DEL ESTADO

UN BANQUETE

EL Cuerpo de interventores del Estado, en la explotación de los ferrocarriles, celebró el pasado día 2 un banquete para conmemorar el 24º aniversario de su fundación.

Presidió el ministro de Fomento, D. Rafael Gasset, y asistieron, además de los distinguidos funcionarios del Cuerpo, el director general de Obras públicas, señor Armiñán, el ex director, Sr. Gómez de la Serna, el senador Sr. Labra, el diputado Sr. Nougués, y nuestro director, Sr. Mazzantini, en representación de este periódico. A los postres, el simpático funcionario del Cuerpo de interventores, D. Ventura de la Vega, leyó cartas de adhesión del ex ministro de Fomento Sr. Calbetón y de D. Basilio Paraiso.

A continuación se pronunciaron elocuentes brindis.

D. Andrés Caamaño ensalzó y agradeció en nombre del Cuerpo la labor realizada en favor de éste por el señor Gómez de la Serna, durante el tiempo que desempeñó la Dirección de Obras públicas, y solicitó para continuarla el auxilio del Sr. Gasset, defensor de todas las causas justas. El director de Obras públicas, Sr. Armiñán; el vicepresidente del Círculo de la Unión Mercantil, Sr. Zurano; el presidente de la Cámara de Comercio, se-

ñor Prast; el Sr. Nougués y el Sr. Labra, como abogado del Cuerpo desde su fundación, pronunciaron también breves y elocuentes brindis.

Luis Mazzantini dijo que hablaba como «Benjamin de la Prensa». Evocó sus tiempos de empleado de los ferrocarriles, con mil pesetas, primero; de matador de toros, después; de político luego y ahora de periodista.

En resumen—dijo—soy un Quijote, que en vez de enristrar contra los molinos, enristré contra los toros, que me resultaron «más razonables» que algunos hombres políticos con quien tuve que luchar después.

Mazzantini fué muy aplaudido.

El ex fiscal del Supremo, Sr. Gómez de la Serna, fué ovacionado al levantarse á hablar.

Y por último, el ministro de Fomento, Sr. Gasset, hizo un hermosísimo discurso recabando la confianza del Cuerpo de interventores, quienes podrán estar seguros de que hará por ellos cuanto humanamente fuese posible.

En brillantes párrafos trató del problema de la emigración, y sus elocuentes palabras fueron justamente aplaudidas, terminando con ello tan simpática y agradable fiesta.



LOS ASISTENTES AL BANQUETE CON EL MINISTRO SR. GASSET (X)

LA CARICATURA ARTÍSTICA



El presidente Fallieres.



El rey de Grecia.



El ex rey de Portugal.



Fernando de Bulgaria.



El zar de Rusia.

Es la caricatura un arte? A primera vista parece que no, dado el concepto que tenemos de la belleza clásica; pero no cabe duda que lo es, puesto que nos presenta la visión grotesca de la forma, haciéndonos comprender mejor, con realidad deformada, la belleza de la realidad presente.

No es sólo el objeto de la caricatura fustigar los vicios, ridiculizar á las personas. Este aspecto es, desgraciadamente y para mengua de nuestros artistas, salvo honrosas excepciones, el único conocido en España, donde las contadas caricaturas que aparecen van encaminadas al sectarismo político.

Claro está que la caricatura se ha empleado en todo tiempo y lugar como arma política; pero actualmente en el extranjero se busca con ella otra finalidad: fijar en la rápida visión del artista todo lo singular, tomando como tipo lo conocido, aquello familiar para el público, á fin

de que éste pueda saborear el aspecto nuevo en que la calenturienta imaginación de aquél ve la vida.

Son harto conocidas las grandes obras caricaturescas de la legión de dibujantes que desde tiempo inmemorial vienen satirizando los principales personajes de todas las naciones. Un nuevo aspecto presentamos hoy al lector: la escultura en caricatura, que á la gracia de la idea que la engendró, suma la plasticidad de la forma.

No hemos de hacer comentario alguno á la muestra que hoy reproducimos en estas páginas. Las graciosas figurillas que caricaturizan unos cuantos jefes de Estado, seguramente harán brotar la sonrisa de nuestros lectores.

En ellas no se les ridiculiza ni se pone de relieve defecto alguno. Tampoco encarnan ideal político mezquino. Son obras llenas de ingenio y buen humor que arrancan la franca carcajada, de un goce en el que no va diluído el más pequeño átomo de pasiones mezquinas.



El emperador de Austria.



El rey Jorge de Inglaterra.



La reina-Guillermina de Holanda.



El rey Alberto de Bélgica.



El emperador de Alemania.

LA CIMENTACIÓN DE PUENTES

MUCHAS veces ya se ha hablado de la construcción de túneles submarinos á través de los pasos que separan países próximos, y aun á esta misma idea, tan discutida por la opinión inglesa, hemos hecho alusión en nuestro segundo número al hablar del proyecto de los «ferry-boats» para cruzar en tren el Canal de la Mancha.

Esta obra magna de ingeniería ha querido ser sustituida por otros técnicos con la fabricación de un tubo gigantesco, recostado sobre el fondo del mar, y por cuyo interior los trenes circularan cómodamente de las costas francesas á las británicas y viceversa. No ha faltado quien hablase de un puente colosal, tendido de Douvres á Calais, apoyándose en varias pilas de inverosímil solidez si habían de resistir el formidable empuje de las corrientes que circulan por aquel paso.

La opinión más sensata ha desechado estas dos soluciones por las dificultades casi insuperables que ofrece el llevarlas á la práctica. Todo trabajo subacuático requiere, además de mucho tiempo y dinero, el concurso de obreros de resistencia excepcional capaces de trabajar largas horas en un medio mucho más denso que el atmosférico, tarea muy penosa y á veces irrealizable.

Para cimentar las pilas de un puente cualquiera cuando se han de apoyar en el fondo de cualquier masa de agua, se disponen unas cámaras sumergidas que se llenan de aire á la conveniente presión para contrarrestar

la que ejerce exteriormente el peso de agua que gravita sobre ellas. En estas cámaras deben permanecer los obreros, con intervalos regulares de salida, el tiempo necesario para efectuar los trabajos de cimentación; la entrada y descenso, que reproduce nuestro grabado, se hace con todo género de precauciones, pues el aire interior se ha de mantener constantemente á la presión exigida. Esta presión es causa de numerosas enfermedades entre aquellos hombres, análogas á las que padecen los buzos por razón igual; el aparato respiratorio y los oídos sufren los principales efectos del exceso de presión.

Si esto sucede con los trabajos que se llevan á cabo en los ríos de mediano caudal, fácilmente se imagina la magnitud de las dificultades que se opondrían á la instalación ó fundación del tubo ó el puente, cuando

fuera preciso operar en el fondo de un paso agitado por violentas corrientes oceánicas. La gran masa de agua impondría una compresión elevada que haría quizás imposible la vida de los obreros en las cámaras de aire.



OBROS DESCENDIENDO Á TRABAJAR EN LAS CÁMARAS SUMERGIDAS EN EL RÍO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE

Uno de los hombres que más diversidad de empresas hubo de acometer antes de ver asegurada su vida, fué el americano Pedro Cooper. Hijo de un teniente que tomó parte en la guerra de la Independencia, careciendo de todo elemento de cultura, fué, en un principio, sombrerero; después entró en una fábrica de carruajes, y, más tarde, cuando sus re-

ursos se lo permitieron, estableció una para rebajar paños; mas como no prosperase en esta última especulación, abrió un almacén de víveres, en el que ganó lo bastante para sentar la base de su fortuna; además, inauguró una fábrica de cola, otra de alambre, otra de cilindrar hierro y varias pequeñas industrias.

¡ADELANTE!...

A mis amigos y compañeros Marceliano García Núñez y Eloy del Puerto.

POR aquel caminito, que se perdía en el monte con un zig-zag caprichoso, se la llevaron para siempre.

¡Su Adela, que ya no volvería más!

¡Mi negra!, como él decía.

¡Pobre Juanillo!; desde la alborada de su vida no vió más que la desgracia suya paralela á la felicidad ajena.

Y, sin embargo, no era malo; simiente había tenido para ello; pero no dió su fruto.

A su padre, jefe de estación, lo vió morir materialmente deshecho entre las ruedas de una locomotora.

¡Qué odio profesaba á aquellas masas enormes tan negras, tan negras, que parecían llevar luto por aquel crimen!

Las odiaba porque le parecía que cuando ante él pasaban, se burlaban de su pena trepidando, trepidando mucho y arrojando aquel humo, blanco unas veces, y negro, negrísimo otras.

Su madre se fué á mejor vida, por la pena seguramente, y Juanillo quedó sólo.

De un punto á otro, de aquel al de más allá, á otro y otro...

Rodó el pobre chico lo indecible, hasta que amigos y compañeros del que fué su padre le proporcionaron una plaza de obrero.

Pareció entonces, cuando se vió un hombrecito y con un sueldo, aunque escasísimo, la vida algo mejor. Aquellos horizontes que hasta entonces negrearon, tomaban un tinte rosáceo.

Pasó el tiempo y un día le pareció verlo ya todo de otro color de rosa.

Fué cuando conoció á Adela; aquella chiquilla, hija del capataz, chiquitita, nerviosilla, bonita y morena, que cuando clavaba en él sus dos ojos le hacía sentir un escarabajo por todo su cuerpo, proporcionándole una sensación para él hasta entonces desconocida.

Fueron novios, se quisieron con el querer que da fatigas, y al fin, viéndose ya estable, Juanillo casóse con la muchacha.

Hicieron su nido en aquella casilla ante la que no cesaban de pasar trenes y más trenes.

El, muy de mañanita, á la brigada, y al caer la tarde, á casa con su negra de su alma.

La felicidad duró poco.

¡Su sino maldito!

Su Adela para el otro mundo y... alegría mal disimulada en sus vecinos por la llegada del nene tan deseado.

*

Amanecía.

La cama que hiciera una mano amiga aparería intacta.

Juanillo permanecía sentado y soñoliento.

La claridad gris que daba la ventana y que se esparcía por la habitación, aumentaba los tonos tristes de aquel cuadro.

Sonaron unos golpes quedos en los cristales, y Juan, con los ojos húmedos por el llanto, vió al guarda de noche, que desde fuera le enseñaba un papel.

Maquinalmente se levantó y abrió la cristalera.

—¿Qué tal, Juan?

—... Mal... Muy mal, tío Carlos...

—Animo, chico, no desmayes; ya sabes aquello de... Dios aprieta, pero no ahoga.

—¡Pero la pena sí ahoga, abuelo!

—No seas tonto. Mira, esto que me han dado para que os lo reparta; toma uno, te distraerás un poco.

Si maquinalmente abrió la vidriera, maquinalmente cogió lo que el viejo guarda de noche le alargaba.

—¡Adiós!

—Vaya usted con Dios.

.....
¿Qué era aquello?

Cayó á plomo otra vez sobre la silla y allí quedó sujetando aquel papel entre sus manos.

Por fin miró. Era un periódico, vió su portada, y aquellas figuras distrajeran un momento su pensamiento.

Un muchacho corpulento, fuerte, sano, desnudo de cintura arriba, luciendo musculatura soberbia, aparecía á la izquierda de la hoja.

Su mano sujetaba férreo martillo.

—Esto—decía Juanillo para sí—será el trabajo, y



aquel sol que sale tras horizonte tan oscuro, la vida que proporciona el mismo... debe ser eso...; pero ese sol debiera salir para todos. Y seguía.

—Esto, la fuerza, la locomotora, la asesina de mi padre... ¡Siempre á mi vista cosas para avivar la pena! Y este caballo con alas será el Progreso, avanzando siempre, alumbrado por la antorcha que lleva el jinete; por la Luz.

Aunque toscamente no daba mala explicación á aquellos dibujos.

Cerró los ojos un momento, y al abrirlos, velados por las lágrimas, vió encima de los dibujos, que él á su capricho y á sí mismo se explicara, como una culebrilla negra con ondulaciones extrañas.

Se filtró un rayo de sol por la ventana y fué á caer sobre la culebrilla, que no era sino el título de aquel periódico, jugueteando con sus letras y quedando por fin alumbrando sólo las cinco primeras.

—¡Adela!—gritó Juanillo asombrado.

El rayo de sol que jugueteando entró por la ventana por un capricho de la fatalidad, eterna compañera de Juan, sólo tocó aquellas cinco letras que amarilleando decían: ¡Adela...

★

¡Adelante!... Parecía que todos, seres y cosas, fueran contra él.

—¡Adelante!...—le gritaba el título—; ¡no te acobar-des!... ¡Siempre avanzando los obstáculos se salvan!... y... ¡avante, avante, muchacho, siempre avante!

Le distrajo un buen rato su lectura.

Era un periódico que, con tan sugestivo título, publicábase para que á la par que deleitear y enseñar al

empleado y al obrero de ferrocarriles, defenderlo y protegerlo. Su lectura fué alterando su espíritu y voló su pensamiento á desconocidas regiones.

—¿No evolucionan las cosas—pensaba—en tal alto grado?... Puede cambiar mi situación...; ¡pero sin mi Adela!

Abrió la ventana, le faltaba aire; entró éste en abundancia embalsamando la estancia con los aromas puros de la sierra, doró el sol las paredes salpicadas de retratos y estampas...

Allá la sierra moteada de casitas muy blancas; á un lado un caminito vecinal, que en aquel momento cruzaba un muchacho jinete en su asno y canturreando á media voz.

¡Todo era alegría, toda vida!

Hasta el caminito aquel que serpenteaba allá en el monte, por donde se fuera ella, aparecía bañado por el sol y cercado por un verde muy vivo, que parecía decir esperanza.

Allá donde parecía terminar la vía férrea y empezaba aquel túnel que semejaba juguete, se divisó un penachito de humo.

Una bandada de pajarillos asaltaron los alambres telegráficos.

Rasgó el aire un silbido de victoria, y como torbellino infernal, cruzó ante la casilla el tren, haciéndola temblar de un modo que parecía hubiera de desplomarse.

La bandada de pajarillos huyó rauda.

Y Juanillo, conmovido y arrasándosele los ojos de lágrimas, exclamó:

¡Pobre negra mía!

L. ORGADO.
Factor de M. Z. A.

Ariza y Febrero 1911.



EL VAGON PISCINA

Con objeto de asegurar la perfecta conservación de pescados durante los viajes sin necesidad de recurrir á las instalaciones del frío industrial, una empresa californiana ha hecho construir vagones piscina, cuya finalidad principal es trasladar vivos al interior los peces recogidos en la costa.

Trátase de vagones ámplios de más de 18 metros de longitud con depósitos, en los cuales no es preciso renovar el agua, y de tal manera dispuestos, que los peces puedan soportar bien los viajes prolongados, para lo cual uno de los primeros cuidados ha sido el de impedir los cambios de temperatura. Los compartimentos en que va dividido son en número de cien y ocupan toda

la longitud del vagón, teniendo cada uno de ellos una capacidad de 114 litros próximamente. La instalación mecánica ocupa uno de los extremos del coche; se compone de una caldera y un pequeño motor térmico que acciona la bomba de renovación del aire. Aspirándole ésta del exterior, lo envía á las cajas llenas de agua donde están los peces, haciéndole antes pasar por un serpentín rodeado de hielo. De esta forma, la indispensable renovación de aire se realiza con una corriente de aire sumamente frío. En el otro extremo del vagón se encuentra la caseta de los empleados afectos á este servicio provista de un hornillo y batería de cocina para que sus horas de comida no sufran alteración alguna.

Suponemos que también podrán dedicarse á los placeres de la pesca sin salir del vagón.

EL PROGRESO EN CHINA

La importación de las modas y progresos europeos en el Extremo Oriente está cambiando mucho la fisonomía de aquellos lugares. Antes, mientras en Europa la ciencia levantaba grandes construcciones, abría túneles e instalaba tranvías, las ciudades del imperio chino seguían siendo pintorescos países de abanicos; en las grandes murallas que circundan el territorio, se estrellaron durante siglos todas las corrientes de progreso que avanzaban de Occidente, queriendo conquistar el Asia.

El ferrocarril transiberiano que había de unir con Pekín la capital de Rusia, fué el primer triunfo de entidad logrado sobre la tenaz intransigencia amarilla. Penetró la primera locomotora dentro de la gran muralla, y en pos de ella siguieron otras muchas, entre el espanto de los buenos chinitos, amantes como ningún pueblo de sus tradiciones.

Pero como dentro del hombre existe cierto instinto de asimilación y es uno de sus principales caracteres el obtener un beneficio práctico de toda novedad, pronto los golfos chinos esta-

blecieron, paralelamente al servicio de trenes, un servicio de robo de maletas, baúles, etc., del que fueron víctimas no pocos extranjeros al desembarcar en las estacio-

nes mandchúes del transiberiano.

Enseguida han tomado cartas en el asunto las autoridades puestas en conocimiento por las reclamaciones diplomáticas, y juzgando natural que los extranjeros desconozcan las clasificaciones de uniformidad peculiares de la indumentaria china, han dispuesto que todos los mozos matriculados como tales, y á los que pueda ser confiado un encargo, lleven claramente indicada su cualidad con grandes letras que no dejen lugar á duda, eligiendo el inglés como idioma universal. Como se ve, la gran Albion tampoco pierde ripio.

La palabra *Porter* aparece grabada con grandes caracteres en las amplias vestiduras de los mozos de cuerda chinos, dando un



aspecto pintoresco al andén de toda estación, del cual podrán darse idea nuestros lectores contemplando la adjunta fotografía.

CURIOSIDADES

En una rampa de la línea férrea francesa que va desde Liverdun á Frouard, cayó hace poco una bandada de cuervos hambrientos y atacó con gran furia los desperdicios de la cocina del vagón-restaurant de un tren que había pasado.

Poco después se presentó un tren de mercancías, pero los cuervos tenían tanta hambre, que no abandonaron el campo, y el convoy hubo de detenerse porque las ruedas patinaban sobre la sangre y los cuerpos destrozados de las aves. Y no sólo se detuvo este tren de mercancías, sino también otro de viajeros que venía detrás.

★

El roce de la zápata del freno contra la rueda, el desgaste del carril, el mayor en caso de patineo, etc., produce indudablemente una especie de polvo de hierro que caen sobre los carriles y la banqueta de la vía. Pues bien, el doctor Gorge A. Soper, de Nueva York, ha calculado que ese desgaste de hierro equivale á una tonelada cada mes por milla, es decir, 0,564 de tonelada métrica cada mes en cada kilómetro.

LA MUJER Y LA MODA

HAN comenzado á reaparecer las flores de colores vivos en los tocados femeninos al primer asomo de buen tiempo, como si quisiéramos hacer una primavera artificial con nuestros sombreros de transición, pues no podrían llamarse de otra forma estas tocas de terciopelo aun obscuro, sobre el que brillan los primeros colores de la estación florida, Algo cansadas de la

Mientras lucen nuestras cabezas las primeras tocas primaverales, reclaman su lugar las airosas blusas que no hallaron en todo el invierno ocasión de lucirse bajo los cuerpos de hechura sastré. Ahora es precisamente el momento de hablar algo de ellas, indicando á grandes rasgos las características de su corte en este año.

Cualquiera que sea la tela en que se confeccionen las blusas, deben resultar poco ceñidas; las mangas «Kimono» y un ligero fruncido contribuyen á hacer resaltar los encantos de una muchacha. Se han de llevar bastante cortas las mangas, los entredoses anchos atravesando sencillamente el cuerpo de la blusa y los cuellos de encaje plisado vueltos sobre los hombros, completando los detalles una hilera de botoncillos de oro ó acero.

Por su misma sencillez, estas blusas constituyen nuestros más excelentes auxiliares para ataviarnos en casa y en el campo.

*

Cumpliendo mi agradable misión de presentar á las lectoras algunos modelos de vestido, empezaré describiendo á grandes rasgos el primero, propio para visita, en gris azulado, talla y bajo de la falda en paño de seda



PEINADOS NOVEDAD

gris adornado con pasamanerías y cuello estrecho de seda negra.

De terciopelo negro es el modelo número dos, compuesto de túnica de paño de seda gris con grandes vueltas de satén negro y bordados de *soutache* en el cuerpo.

El siguiente, de sarga azul marino, adornado con anchos galones de seda negra y pequeños botones.

Reproducimos en último lugar un vestido sastré de terciopelo verde fronda, rayado de negro; cuello y bocamangas de satén negro con bordes de paño blanco.

Los sombreros que completan estas figuras, sumamente sencillos, no necesitan explicación especial.

MIQUETTE.

sería uniformidad del invierno, las elegantes comienzan á guarnecer sus sombreros con esas flores artificiales cuya fabricación ha llegado á constituir un verdadero arte. Como esta moda, á la vez que más bonita, resulta menos dispendiosa que el adorno con plumas, es digna de recomendarse por todos estilos, y á todas nos resultará más grata.

BROCHAZOS



¡QUE MADRUGUE RITA!

Por muchas vueltas que le doy al magín, cada vez comprendo menos que el invierno tenga partidarios y defensores; soy amante del calor, me gusta el sol canicular, y dar diente con diente me pone de un

téntica carne de gallina no la veamos por ninguna parte, y muchísimo menos en el puchero.

Yo, lector carísimo, que duermo como un santo varón—aunque la noticia te importe un comino—, fui despertado por mi «ujier» á las cuatro de la mañana un día de los pasados, horriblemente destemplado, frío, helador, en el que el aire traicionero del Guadarrama penetraba atravesando la ropa con facilidades de estilete.

—¡Señorito, las cuatro!—dijo mi fámulo con voz desentonada y aguardentosa.

A punto estuve de responderle con cuatro patadas; pero el temor á la devolución—¡menudos puños tiene el tío!—me contuvieron en los límites del prudente silencio.

Malhumorado, refunfuñando, zambullí cabeza y manos en jofaina rebosante de agua helada, y después de imitar á los gansos en lo de zambullir—y hago esta salvedad para evitar interpretaciones más rectas—, vestime deprisa y corriendo para aminorar los rigores de una temperatura propia de Wladivostok.

Ya en la calle, sentí ganas de re-



humor de cien mil demonios.

El calor es vida, el calor dilata los cuerpos y lleva en sus ondas abrigadoras el amor, la ilusión; el frío, en cambio, es la muerte, aterra, entristece, paraliza y hace sucumbir los gérmenes de la vitalidad: entre vivir y morir, la elección no es dudosa.

No negaré que los que pueden vivir con «confort», los que arrebujan sus humanidades entre pieles costosísimas, se arrellenan en cómodos y potentes «autos» y se nutren admirablemente, les puede importar un comino las oscilaciones termométricas; pero á los otros, á la masa, nos pone carne de gallina el invierno, sin que nadie se atreva á desmentirme, aunque la au-



tornar escaleras arriba para zamparme en la cama que, con tibio calor y recuerdos dulcísimos... me atraía; ¡pero qué diantre!, me había propuesto «gozar» de un madrugón madrileño; quería solazarme contemplando el amanecer con todas sus bellezas, y cobardía fuera tocar retirada cuando el cielo, tiñéndose de ópalo, grana, naranja, limón y uvas de moscatel, según cuentan los poetas, empezaba á lucir esplendores desconocidos por los dormilones: despuntaba el día.

Por calles desiertas, resbaladizas por la escarcha, caminé sin rumbo,



encontrado cocheros embutidos en grasientos capotones, durmiendo en el incómodo pescante como en lecho de plumas; serenos gordinflones y de gran talla, portadores de macilento farolillo y chuzo amenazador; perros flacos, de mal pelaje, hociqueando en montones de basura en busca de asqueroso desayuno; golfillos amontonados con horribles tiriteras; portalones metálicos de comercios descorriéndose por herterillas, recubiertos de sabañones, y en el sepulcral silencio de la madrugada agudos toques de cornetas, notas marciales de la diana, despertando á los soldados para las faenas del nuevo día.

Todo esto podrá parecer bonito para el que desconozca este cuadro de la vida real; pero visto desde el arroyo con ocho grados bajo cero, es monumentalmente detestable, y por nada del mundo reincidiré en el madrugón.

El día fué entrando y con él la animación en las calles; encaminé mis pasos al mercado, y aquel guirigay trocó mi malhumor en satis-

facción por encontrar en el ir y venir de gentes, notas llenas de alegría y tipos raros, que sólo se descubren durante la hora de la compra.

—¿A cómo está el cordero?— preguntaba una doméstica.

—A como tú quieras, cordera— contestaba un carnicero.

—Pocas guasas, porque ni tengo lana ni me dejo tomar el pelo.

—Mal genio traes. ¿Has pasado mala noche?

—Vaya usted noramala, que no estoy para perder el tiempo.

Un soldado de aspecto achuladillo se tropieza con la «dama» de sus amores, y lleno de calor, á pesar del frío que se siente, entabla con ella amena conversación.

—¿Por qué me quieres tan poco, negra?

—La pena negra me estás haciendo pasar tú con tu inconstancia y peticiones de dinero.

—Parece mentira que siendo tú la única mujer que me tiene «chalao»,

me echas en cara esas pequeñeces.

—¿Y á eso le llamas pequeñeces?

—Déjate de malas caras; dame dos «riales» y mañana domingo te contentaré en los Cuatro Caminos.

—Toma, y acuérdate de esta criada que se muere por tus pedazos.

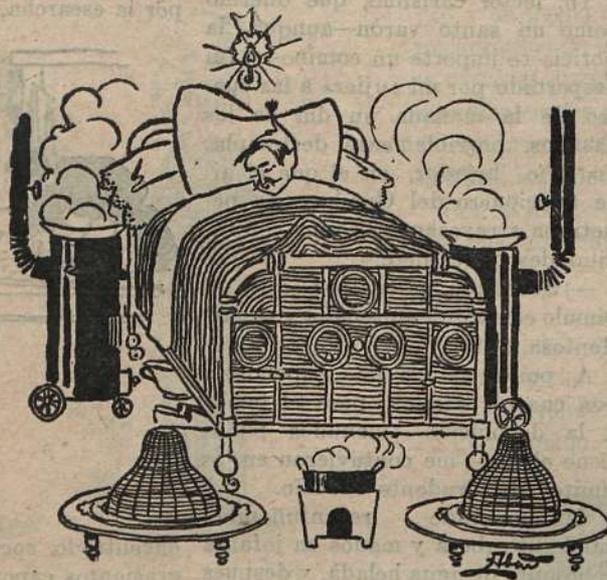
Nunca supuse que entre las hojas de las hortalizas, montones de frutas, comestibles de todas clases, vendedores con gargantas privilegiadas y olores desagradables, pudiera el amor revolotear con tanta constancia; donde menos se piensa salta un gazapo, y puedo asegurar que allí había amor, conejos, etcétera; en una palabra, caza mayor y menor y una algarabía capaz de entontecer la cabeza mejor equilibrada.

El sol fué elevándose sobre el horizonte; las caras, congestionadas por el frío, fueron adquiriendo normalidad; cocineras, pensionistas, cesantes, cumplida la faena de adquirir la diaria alimentación,

iban despejando la plazuela, convertida antes en hormiguero, encaminando los pasos hacia el domicilio para poner el pucherete, que todos detestamos por sus condiciones antialimenticias y embrutecedoras.

Yo también toqué retirada descontento, porque el esfuerzo que hice de levantarme con el alba, me produjo un catarro monumental; ¡y aún habrá por ahí higienistas que digan que es conveniente madrugar!

No hay tal; levantarse tempra-



no siempre na sido de mal tono, y á todos los frioleros, y á todos los que quieran no pasar por plaza de cursis, les recomiendo permanezcan en sus mullidos ó duros, pero calientes lechos; porque ellos son la «gloria» en época de invierno.

¡Qué hermosa es la cama y qué tío tan sabio fué el que la inventó! Que Dios se lo premie y ojalá que en el otro mundo haya encontrado, por lo menos, un buen catre.

Y tú, lector amigo, riéte del refrán ridículo que dice: «Al que madruga Dios le ayuda», por que el día de marras, sólo me ayudó á chuparme los dedos de frío.

CARLOS TOVAR.

(Dibujos de Abad.)

Vea usted en la cubierta de este número el anuncio de la Relojería de Louis Thierry.

BIBLIOGRAFIA

Hemos recibido el primer número de *Floricultura y Jardinería*, Revista mensual ilustrada que, bajo la dirección del Sr. D. Arturo Caballero, conservador del Jardín Botánico de Madrid, ha comenzado á publicarse.

La presentación tipográfica y los asuntos que trata la nueva Revista, le dan derecho á esperar una buena acogida entre los aficionados y profesionales de la jardinería.

Desearnos sinceramente á la nueva publicación larga y próspera vida.

Juan de las Nieblas.—Es ésta una de las novelas más interesantes que ha producido el genio portentoso del gran Charles Foley, y de acierto indiscutible, puede calificarse el de la distinguida escritora doña María de Echarri, traduciéndola del francés y dándonos á conocer sus múltiples bellezas.

Es *Juan de las Nieblas* una novela altamente instructiva é interesante, en que Charles Foley ha sabido describir, con rara perfección, todo un mundo real de sensaciones, excitando la curiosidad del lector con el complicado desarrollo de la acción dramática.

Pocas novelas interesarán más que la presente, y seguramente será leída con verdadera fruición por todos los amantes de la buena literatura.

La distinción de los personajes que intervienen en la obra, su modo correcto y elegante de decir, el medio en que viven y otra porción de circunstancias más, dan á *Juan de las Nieblas* un carácter especialísimo, que le hacen agradable y simpático.

Esta preciosa obra, editada con verdadero esmero por la Casa editorial Bailly-Bailliere, de Madrid, se vende al precio de 2 pesetas y 2'50 en provincias.

Hemos recibido los cuadernos 53 y 54 de la *Crónica de la Guerra de Africa*; en ellas se relata el envío á Melilla de buques españoles de los emisarios del sultán, temporal que arrebató á uno de ellos de la cubierta del cañonero «Bazán», gestiones para la paz, gastos de guerra, traiciones, etc., situación de las tropas en fin de Octubre, fiesta de los difuntos en Melilla, visita del comandante francés Bouquereau y operaciones realizadas hasta el 6 de Noviembre.

Atlas pedagógico de España.—Obra que, por su bondad, adquiere mayor importancia á medida que va siendo conocida, pues constituye un precioso auxiliar de los profesores para la enseñanza de la Geografía. A nuestro poder han llegado los cuadernos 20 y 21, que, lo mismo que los anteriores, están formados por cinco hojas en negro y un mapa de consulta, tirado á nueve tintas, para que sirva de modelo y guía al alumno.

El precio de cada cuaderno es de 50 céntimos de peseta.

Los pedidos de dichas obras pueden hacerse en las librerías, centros de suscripciones ó al editor, Alberto Martín, Consejo de Ciento, 140.—Barcelona.

PRENSA DE MADRID

Proyecto de ferrocarriles

Con este título dice *España Económica y Financiera*:

«Ya no hay solamente plétora de carreteras; también amenaza una plétora de vías férreas: unas, ya conocidas; otras, nuevas.

Entre las antiguas, figura la línea directa de Madrid á Bilbao, ofrecida por la Compañía Vasco-Castellana.

Relacionada con esta idea, se dice que está la concesión de una línea férrea entre Madrid y Torrelaguna; dicha concesión apareció publicada en la *Gaceta* hace algunos meses; pero no sabemos si será la misma que, según se dijo, pertenecía á la Compañía Vasco-Castellana ú otra, paralela á aquélla. En el primer caso, suponemos que los acreedores de la Compañía estarán enterados y conformes con esa cesión. En el segundo, no nos explicamos el fin que se persigue, de duplicar una vía férrea que no se limitará al tráfico con Torrelaguna; sólo se comprenderá en el supuesto, muy probable, que la Compañía Vasco-Castellana esté llamada á desaparecer, dejando el puesto á otra Compañía, llamada, según dicen, The Great Central Railway of Spain Limited, acerca de la cual, dice la Prensa de Burgos que quiere construir la línea directa Bilbao-Madrid, sin pasar por Burgos. Dice también que se construirá un ramal desde Ibeas, que será un trozo de la línea Burgos-Soria-Calatayud, y que se detendrá en las inmediaciones del Dos de Mayo ó del campo de San Isidro, donde se instalara la estación; pero como quiera que la falta de unión con el ferrocarril del Norte sería tan perjudicial á la población como á la Empresa, proyecta ésta un tranvía eléctrico que enlazará ambas estaciones por la carretera de Gamonal y calle de Vitoria, atravesando, por tanto, la ciudad.

El Ayuntamiento de Burgos cedió en otro tiempo á la Vasco-Castellana los terrenos que necesitase en el paseo de la Quinta para el establecimiento de la estación y talleres; pero, según afirman los técnicos, existen dificultades insuperables para que la línea vaya por la Quinta

á enlazar con el Norte, yendo á salir por la parte de San Zoles, lo cual ocasionaría un rodeo inmenso y el considerable retraso en el recorrido Bilbao-Madrid, que la nueva Empresa inglesa se propone efectuar en un número de horas verdaderamente asombroso por lo breve.

Si la expresada línea férrea ha de ser rigurosamente recta, como es ahora la moda, no hay duda que Burgos quedará bastante distanciado de aquélla y no hallará ventaja en acudir á la línea directa para venir á Madrid.

Respecto á las comunicaciones entre la corte y la capital vizcaína, no hay duda que un trazado, «rígido como una barra de hierro», colocaría las dos ciudades á una distancia de 300 kilómetros. Es posible que la técnica de los ingenieros pueda instalar una línea de esas condiciones; pero como una cosa es la colocación del material fijo, y otra la tracción de convoyes, nos quedamos con la duda si ésta será posible en un trazado cuyas pendientes presentarían ciertas dificultades para el arrastre de aquéllas.

Sentimos curiosidad por ver cómo se orilla ese inconveniente, el de más fuerza que encuentra la construcción de la vía «completamente» directa entre Madrid y Bilbao, porque en el caso de hacerla seguir los accidentes del terreno, la diferencia con el trazado actual quedaría reducida á muy poca cosa, especialmente cuando la Compañía del ferrocarril del Norte construya la línea Segovia-Aranda-Burgos, que acortará el recorrido actual.»

NUEVAS TARIFAS

Bases diferenciales

Las bases diferenciales por recorridos que figuran en las tarifas generales de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante (cuaderno número 2), se considerarán aplicables en los dos kilómetros que á dicha Compañía corresponden en la línea de contorno que enlaza la estación de Madrid-Atocha con la de Madrid-Príncipe Pío.

Conservas

Ha quedado modificado el concepto referente á las conservas que

figura en las tarifas B. M. N. número 3, p. v. y N. Z. O. números 5 y 6, p. v., en la siguiente forma: Conservas alimenticias en aceite, en vinagre, en salmuera, en curtidos y vegetales al natural.

Modificaciones é inclusiones

Se han puesto en vigor las siguientes:

La pulpa melazada se incluye en la 6.ª clase de las tarifas B. M. N. A. número 1, N. B. número 7 y N. M. número 21, sin condición de cargamento, y en la 10.ª clase de las mismas tarifas por vagón de 10 toneladas, y además en la 3.ª y 4.ª, respectivamente, según el cargamento, de la tarifa N. M. A. número 5; las cortezas de naranjas se incluyen en la 7.ª clase de las tarifas B. M. N. A. número 1, N. B. número 7 y N. M. número 21, en la 4.ª clase de la N. M. A. número 5, y en la 3.ª de la N. M. A. número 1. La hoja de lata estampada ó litografiada se incluye en la tarifa B. M. N. número 3 con el precio de pesetas 55 tonelada desde Barcelona y Tarragona á Madrid-Atocha, y con el de 60 desde Portbon á Madrid-Atocha, y asimismo, en la propia tarifa, los radiadores con el precio de pesetas 45 tonelada desde Barcelona y Tarragona á Madrid-Atocha y el de 50 desde Portbon; las tripas é intestinos secos se incluyen en la 2.ª clase de las tarifas N. M. A. número 1, N. M. C. número 3 y N. Z. O. número 8, y en la 3.ª clase de estas mismas tarifas las tripas é intestinos salados.

★

El Gobierno ha aprobado una nueva tarifa que la red antigua de las Compañías de Madrid á Zaragoza y á Alicante ha puesto en vigor para la utilización de sus grúas fijas y móviles, incluso las eléctricas, y cuya potencia oscila desde 35 hasta dos toneladas.

Rogamos á toaos nos comuniquen ideas que tengan sobre las SECCIONES que pudieran ser de utilidad en el periódico.

¡ADELANTE!... quiere ser un periódico de utilidad y recreo para los ferroviarios, y su Redacción acepta todas las ideas y todas las iniciativas que se le indiquen, siendo de interés general.

LOS FERROCARRILES DE ESPAÑA

Datos estadísticos de las cuatro primeras grandes líneas al comenzar el pasado año y según las últimas noticias publicadas.

Norie.

Tiene esta Empresa en explotación 3.692 kilómetros, y en construcción 67.

Su capital en 31 de Diciembre de 1909, era el siguiente :

En acciones.	245.100.000
Obligaciones.	785.566.636'32
Subvenciones.	156.662.516'34

Total pesetas. 1.187.329.122'66

Esta Compañía tiene el siguiente material móvil :

Locomotoras.	747
Coches de lujo.	36
Idem de primera clase.	403
Idem de segunda ídem.	417
Idem de tercera ídem.	922
Idem mixtos.	170
Furgones.	669
Vagones y jaulas.	6.921
Plataformas y trucks.	8.947

Total de unidades. 19.232

Posee, además la Compañía 29 cisternas, 27 grúas móviles, 33 coches correos y 21 celulares.

Durante el año 1909 viajaron por las líneas de la Compañía del Norte 11.988.495 viajeros á saber :

746.847 de primera clase.
1.127.511 de segunda ídem.
10.114.137 de tercera ídem.

La recaudación total por este concepto fué de 32.722.133'19 pesetas, de las que corresponden :

8.478.600'34 á primera.
5.265.834'44 á segunda.
18.977.698'41 á tercera.

En el mismo año se transportaron toneladas de mercancías 7.290.067 en pequeña velocidad, con un producto de pesetas 82.102.961'02.

El producto de transportes de mercancías en gran velocidad fué de 11.941.625'69 pesetas, y los productos varios obtenidos fueron de 2.582.031'01 pesetas, ó sea un total de 96.626.617'72 pesetas.

Madrid, Zaragoza y Alicante

Tiene esta Compañía en explotación 3.664 kilómetros, de los que corresponden 2.945 á la antigua red y 719 á la red catalana.

Su capital en 31 de Diciembre de 1909 era el siguiente :

En acciones.	236.077.850
Obligaciones.	689.671.651'50
Subvenciones.	62.406.848'93

Total pesetas. 988.156.349'78

Esta Compañía tiene el siguiente material móvil :

Locomotoras.	614
Coches de lujo.	52
Idem de primera clase.	241
Idem de segunda ídem.	722
Idem de tercera ídem.	722
Idem mixtos.	113
Furgones.	669
Vagones y jaulas.	6.511
Plataformas y trucks.	6.477

Total de unidades. 15.686

Posee, además, la Compañía 11 trucks especiales y 17 coches correos.

Durante el año 1909 viajaron por las líneas de Madrid, Zaragoza y Alicante viajeros 12.572.772, á saber :

621.242 de primera clase.
1.543.537 de segunda ídem.
10.407.993 de tercera ídem.

La recaudación total por este concepto fué de 31.153.158.43 pesetas, de las que corresponden :

9.191.999'46 á primera.
5.133.008'19 á segunda.
16.828.150'78 á tercera.

En el mismo año se transportaron toneladas de mercancías en pequeña velocidad 6.801.815, con un producto de 74.158.971'76 pesetas.

El producto de transportes de mercancías en gran velocidad fué de 7.991.311'40, ó sea un total de 82.150.283'16 pesetas.

Madrid á Cáceres y Portugal y Oeste

Tiene esta Empresa en explotación 777 kilómetros.

Su capital en 31 de Diciembre de 1909 era el siguiente :

En acciones.	47.000.000
Obligaciones.	91.926.225'38
Subvenciones.	19.558.213'59

Total pesetas. 158.484.438'97

Esta Compañía tiene el siguiente material móvil :

Locomotoras.	69
Coches de lujo.	5
Idem de primera clase.	26
Idem de segunda ídem.	36
Idem de tercera ídem.	62
Idem mixtos.	31
Furgones.	45
Vagones y jaulas.	682
Plataformas y trucks.	588

Total de unidades. 1.544

Posee, además, la Compañía tres coches celulares y tres coches cuadras.

Durante el año 1909 viajaron por las líneas de Madrid, Cáceres, Portugal y Oeste 866.075 viajeros, á saber :

44.245 de primera clase.
104.518 de segunda ídem.
717.312 de tercera ídem.

La recaudación total por este concepto fué de 2.605.321'17 pesetas, correspondiendo :

448.621'35 á primera.
487.860'27 á segunda.
1.668.839'55 á tercera.

En el mismo año se transportaron en pequeña velocidad 673.199 toneladas de mercancías, con un producto de pesetas 5.355.057'92.

El producto de transportes de mercancías en gran velocidad fué de 659.022'55 pesetas, y los productos varios obtenidos fueron de 41.264'71 pesetas, ó sea un total de 6.055.345'18 pesetas.

Andaluces

Tiene esta compañía en explotación 1.083 kilómetros.

Su capital era en 31 de Diciembre de 1909 el siguiente :

En acciones.	41.500.000
Obligaciones.	152.207.962'33
Subvenciones.	8.301.086'75

Total pesetas. 202.009.049'08

Esta Compañía tiene el siguiente material móvil :

Locomotoras.	147
Coches de lujo.	45
Idem de primera clase.	78
Idem de segunda ídem.	105
Idem de tercera ídem.	256
Idem mixtos.	32
Furgones.	126
Vagones y jaulas.	1.082
Plataformas y trucks.	1.830

Total de unidades. 3.701

Durante el año 1909 viajaron por las líneas de la Compañía 2.997.224 viajeros, á saber :

245.689 de primera clase.
430.548 de segunda ídem.
2.320.987 de tercera ídem.

La recaudación total por este concepto fué de 6.308.876'72 pesetas, de las que corresponden :

1.660.539.47 á primera.
1.254.296'35 á segunda.
3.394.040'90 á tercera.

En el mismo año se transportaron en pequeña velocidad 1.521.175 toneladas, con un producto de 13.039 pesetas.

El producto de transportes de mercancías en gran velocidad fué de 1.903.072'79 pesetas, y los productos varios obtenidos fueron de 441.156'44, ó sea un total de 15.383.264'40 pesetas.

Rogamos á cuantos tengan noticia de algún acto meritorio realizado en el ejercicio de sus funciones, ó fuera de él, por cualquier empleado de ferrocarriles nos lo comuniquen para hacerlo público.

Queremos que en ¡ADELANTE!... aparezcan todos aquellos rasgos de la benemérita clase que representamos y que hoy quedan por falta de órganos de publicidad desconocidos.

Informaciones

La explotación de un ferrocarril

Se asegura en los Círculos bur-sátiles, no sabemos con qué funda-mento, que un diputado por un dis-trito marítimo ha celebrado una lar-ga conferencia con el director de una importante Compañía ferrovia-ria, para conocer las condiciones en que dicha Compañía podría encar-garse de la explotación de un ferro-carril construido por el Estado, que pone en comunicación algunas pla-yas y puntos abundantes en pesca, con el interior.

Hemos procurado averiguar lo que hay de cierto en estos rumores, y se nos dice que la noticia tiene algún fundamento; pero sin que esto sea afirmar que se llegue a un acuer-do entre la Compañía ferroviaria de referencia y el Estado, á pesar de que los elementos principales inte-resados en el mencionado ferroca-rril verían con gusto que fuese di-cha Compañía la encargada de la explotación.

Nueva Compañía

Se ha constituido en Madrid, con un capital de cinco millones de pe-setas, la Compañía minera ferrovia-ria extremeña.

El objeto principal de esta enti-dad es la explotación de unas mi-nas de hierro y construcción de un ferrocarril á Zafra, pasando por Jerez de los Caballeros, Burguillos, Oliva y Alconera.

Aparte del acortamiento de dis-tancia que representa este nuevo trazado para trasladar el mineral á Huelva por Zafra y llevarlo después al extranjero, representa una con-siderable mejora para aquella re-gión, bastante abandonada en lo que á comunicaciones ferroviarias se refiere.

El Consejo de Administración de la referida Compañía ha quedado constituido en la siguiente forma:

Presidente, señor marqués de Cer-vera.

Vicepresidente, D. Luis Bronsour

Vocales: Conde de la Corte, don Sebastián Esteller, D. Jesús Ca-rasco, D. Antonio Alvarez, D. Ka-món Manjarrés, D. José López Ru-bio, D. Joaquín Ordóñez y D. Die-go Palacios. El gerente de la Em-

presa es D. Antonio Fernández de la Rosa, y secretario, D. Pascual Arias Vázquez.

El ferrocarril de Cinco Villas

Se espera el anuncio de la subasta del ferrocarril de Sádaba á Gallur para los últimos días del próximo mes de Marzo.

DE FUERA DE ESPAÑA

Francia

La Cámara francesa de diputados ha aprobado varios artículos de la ley de Presupuestos, relativos á la reorganización financiera de los ferrocarriles del Estado.

*

El Ministro de Hacienda, señor Klotz, manifestó durante el debate que para la explotación de la red se emitirán paulatinamente y con ar-re-glo á las exigencias que se produz-can, obligaciones amortizables en un plazo mínimo de treinta y cinco años y reembolsables á la par.

Para la garantía de estos títulos, serán considerados como valores del Estado.

Estados Unidos

La Sociedad ferroviaria The Chi-cago Milwaukee and Saint-Paul Railay C.^o, ha construido un cier-to número de vagones de mercan-cias, para carga de 50 toneladas.

Tienen 12'80 metros de longitud, y su anchura es de 2'62 metros. Cada uno de ellos está provisto de cua-tro tolvas, cuyas puertas de cierre pueden ser maniobradas por un sen-cillo mecanismo. El armazón infe-rior es de acero, y la cubierta y las paredes de madera, yendo el con-junto montado sobre bogias. El peso total de cada vagón es de 18.824 kilogramos.

Rusia

El Gobierno ruso ha dado princi-pio á la reconstrucción del ferroca-rril transiberiano. El coste total de la línea, después de concluidos los trabajos en 1915, llegara, próximamente, á 1.000 millones de duros.

NECROLOGÍA

Han fallecido:

En Aranjuez, doña Gila Carran-

que, madre de D. Antonio Sánchez Carranque, vicepresidente de la Co-misión auxiliar de líneas varias.

En Madrid, doña Josefa del Ala-mo, madre de D. Gil Rodríguez del Alamo, vocal de la Comisión au-xiliar de líneas varias.

En Ujo, D. José Suárez Tamayo, Guardaaguas del Norte.

En Zamora, D. Juan Manuel Pé-rez, guardafreno de M. Z. O. V.

En Aranjuez, D. José María Mon-tesinos, fogonero de M. Z. A.

En Valencia, D. Manuel Avés Gó-mez, maquinista del Norte.

En Leon, D. Francisco Carrión, maquinista del Norte.

En Valladolid, D. Marcelino Pei-nador, marino, almacenes generales del Norte.

En Alora, D. Francisco Fernán-dez Díaz, guardafreno de Andalu-ces.

En Córdoba, D. Manuel Aliaga Barberá, maquinista de M. Z. A.

En Minateda, D. Juan Muñoz Mo-lina, obrero de M. Z. A.

En Pedroso, D. Francisco Barro-so Molina, de M. Z. A.

En Aldea del Cano, D. Francisco Yadino, jefe de M. Z. A.

En Cogolludo, D. Isidoro Cuadra-do, padre de D. José y D. Emilio, conserje y empleado, respectiva-mente, en las oficinas de la Aso-ciación de empleados y obreros de ferrocarriles.

En Osmá, el niño Marcelino Nia-rra, hijo de D. Jacinto Niarra García, obrero de la Compañía de M. Z. A.

En San Juan de Aznalfarache, la niña Nieves Gómez, hija de D. Vi-cente Gómez Calleja, maquinista de los ferrocarriles de Cala.

En Bilbao, doña Juana Corres de Bujanda, madre política del delega-do de la citada Asociación en los ferrocarriles Vascongados, D. Fran-cisco Girón.

En Madrid, doña María Francis-ca Nieto Vallejo, hermana de don Antonio Nieto, empleado principal en la oficina del Material Móvil del Norte.

¡ADELANTE!... se asocia á tan do-lorosas pérdidas, y desde sus colum-nas envía el testimonio de su más sentido pésame á las familias de los finados.

Concesiones, Prórrogas, Caducidades

Por reales órdenes del 25 de Enero último se dispone se abran concursos de proyectos para la construcción de ferrocarriles estratégicos de Olot á Rozas y de Blanes á Vilajuiga, que serán de vía única, de un metro de anchura.

Por virtud de disposición de la Dirección general de Obras públicas, publicada en la *Gaceta* del 7 del actual se ha anulado todo lo actuado acerca del proyecto de ferrocarril secundario con garantía de interés por el Estado, de Salamanca á Ledesma, porque de la confrontación hecha sobre el terreno resulta el proyecto inadmisibles por ser inexacto y erróneo.

SERVICIOS DE VIAJEROS

Comunicaciones directas entre Barcelona y París (Quai d'Orsay)

Los horarios que han empezado a regir en los trenes que establecen comunicación entre Barcelona y París (Quai d'Orsay) para los billetes directos de 1.^a, 2.^a y 3.^a clases, sencillos y de ida y vuelta, por distintos itinerarios, son los siguientes:

IDA

Barcelona.—Salida, á las 18'46 y á las 9'40.

Cerbère.—Llegada, á las 22'30 y á las 13'22.

Cerbère.—Salida, á las 23'09 y á las 14'07.

Narbona.—Llegada, á las 0'54 y á las 16'10.

Narbona.—Salida, á las 1'12 y á las 16'47.

Tolosa.—Llegada, á las 3'36 y á las 19'46.

Tolosa.—Salida, á las 3'48 y á las 20'45.

Burdeos.—Llegada, á las 7'39.

Burdeos.—Salida, á las 8'28.—El otro tren va por vía Limoges.

París.—Llegada, á las 17'25 y á las 8'56.

REGRESO

París.—Salida, á las 8'20, 9'46, 12'16, 19'00 y 20'35.

Tolosa.—Llegada, á las 19'16, 23'10, 6'05 y 8'38.

Tolosa.—Salida, á las 23'20, 6'28 y 9'27.

Narbona.—Llegada, á las 1'25, 9'24 y 12'17.

Narbona.—Salida, á las 1'47, 9'53 y 13'00.

Barcelona.—Llegada, á las 7'53, 18'55 y 19'26.

La disminución de trenes que se nota entre los que salen de París y llegan á Barcelona, obedece á la fusión de algunos de ellos en el trayecto.

Acciones y Obligaciones

Compañía del Norte.—En los sorteos celebrados los días 30 y 31 de Enero último de las obligaciones correspondientes al vencimiento de 1.^o de Abril próximo, han resultado amortizadas las que se detallan en la «Gaceta» del 7 del actual, correspondientes á la línea del Norte, de Tudela á Bilbao y de Asturias, Galicia y León.

★

Sur de España.—Por acuerdo del Consejo de Administración, el 23 del corriente se procederá en sus oficinas (Lealtad, número 11), á la amortización de seis obligaciones de la línea de Moreda á Granada.

En la «Gaceta» de 8 del actual se publica el plazo y condiciones.

BALANCE DE NOTICIAS

Día 26.—Preséntase al ministro de Marina en Madrid el contralmirante ex jefe de la escuadra, Sr. Puente.

—Se registra el atropello número diez mil de los apuntados á la cuenta de los automóviles en esta capital.

Día 27.—Estalla otra bomba en Barcelona frente al despacho de Lerroux en la Casa del Pueblo. No os apuréis, que hay para todos...

—Se celebra un brillante cotillón en el Palacio Real de Madrid en honor de los archiduques de Austria.

Día 28.—Los empleados de ferrocarriles, residentes en Madrid, conmemoran con un banquete el vigésimo tercero aniversario de su Asociación.

Día 29.—Un guapo de profesión, herido en lo más sensible de su gentileza, recurre al desacreditado procedimiento del revólver para conseguir el amor de una mujer.

—La Real Academia de Ciencias Morales y Políticas recibe en sesión solemne á D. Javier Ugarte.

—Se verifica la ceremonia de tomar la almohada ante S. M. la Reina varias damas con grandeza de España.

Día 30.—Llegan á Madrid noticias inquietantes de la situación en Fernando Póo.

—Realiza un brillante desfile ante el Real Palacio la división reforzada que manda el general Tovar.

Día 31.—Ocaso de las cajetillas de 45 céntimos, por encarecimiento de la leña.

—Se despide del público de Madrid el gran barítono Stracciari.

Día 1.^o de Febrero.—Descarrila el tren correo de Valencia á Barcelona, perecien-

do el maquinista y un sargento de la Guardia civil.

Día 2.—Se inaugura en Madrid el nuevo Círculo Literario.

—Conmemoran el 24 aniversario de su Sociedad los interventores del Estado en los Ferrocarriles.

Día 3.—Se descubren importantes estafas practicadas con los seguros de quintas por la «Previsión andaluza».

Día 4.—Celebra la Diputación de Cádiz con una solemne velada el aniversario de la guerra de Africa.

—Intentan robar la Caja del Ministerio de Hacienda.

—La Unión Feroviaria celebra su anunciado mitin en el teatro de Barbieri.

Día 5.—Los marineros de todos los Cuernos de la Armada se reúnen en fraternal banquete, bajo la presidencia del ministro.

Hay que economizar el hierro

El hierro, que para el hombre es casi tan indispensable como el pan, está á punto de agotarse en el mundo.

Así lo ha expresado al ministro de Fomento, Sr. Gasset, una Comisión de miembros del Congreso Geológico celebrado últimamente en Stockholm.

La Comisión, en efecto, dió cuenta al ministro de que en dicho Congreso se han dado á conocer, con la aquiescencia unánime de los representantes de la Ciencia mundial, prolijas y concienzudas estadísticas y un estado general de la existencia probable de mineral de hierro que queda en todo el planeta que habitamos, superficie y subsuelo.

Según estos datos, cotejados y sancionados por las mayores eminencias geológicas del mundo civilizado, de no restringirse su explotación, el hombre carecerá de hierro para los múltiples usos á que ahora lo aplica.

En varias naciones, donde estos estudios son ya conocidos y donde las industrias á base de hierro constituyen la principal riqueza del país, las aterradoras estadísticas han causado extraordinaria alarma, y casi todos los pueblos han empezado á adoptar medidas conducentes á la mayor conservación del utilísimo mineral.

Los españoles seremos quizá los últimos en quedarnos sin hierro, pues no solamente tenemos grandes filones en la Península, sino enorme cantidad de dicho metal en el Rif.

Descarrilamiento del expreso de Barcelona

En el recodo denominado «Los Castillejos», situado entre las estaciones de Sigüenza y Cutamilla, ha descarrilado en la mañana del día 13 el tren expreso procedente de Barcelona.

Según referencias, el accidente ocurrió por haber chocado el tren expreso con un bloque de tierra y piedras, desprendido de una trinchera á consecuencia de las recientes lluvias.

La impresión de los viajeros fué enorme en los primeros momentos, pues la máquina recorrió 400 metros con las ruedas fuera de la vía y atravesando un puente, á la terminación del cual existe una trinchera, con un gran terraplén sobre el río y con curva pronunciadísima.

La serenidad del maquinista ha evitado un día de luto. Valentín Lamarta, que así se llama el referido empleado, sin inmutarse, movió el freno del vacío automático y los de husillo del ténder, consiguiendo que el tren parase ante el terraplén.

Algunos frenos del tren no funcionaron, por estar destruidos á consecuencia del accidente.

Como el suceso se desarrolló á dos kilómetros de la estación de Sigüenza, salió inmediatamente un tren de socorro con brigadas de obreros, que en algunas horas consiguieron reparar la vía, á fin de que el tren continuara á Madrid.

Las brigadas trabajaron con rapidez extraordinaria, rivalizando el personal en diligencia y acierto.

A consecuencia del accidente ha resultado levemente herido el inventor de ruta, D. Sebastián Vileña, á quien dió una piedra en un dedo.

En el tren descarrilado regresaban á Madrid desde Zaragoza los Sres. Azcárate, conde de Santa Cruz de los Manueles, Romeo, Dicenta, Martos (D. Cristino), Catena y Gante.

Los viajeros felicitaron cariñosamente al maquinista é iniciaron una suscripción, cuyo producto le fué entregado inmediatamente.

A Madrid llegó el tren expreso descarrilado en el kilómetro 127 con tres horas de retraso.

SECCION OFICIAL

La desinfección del material empleado para el transporte de los animales domésticos.

Algunas Compañías de ferrocarriles han circulado entre su personal la siguiente circular:

Por real orden del Ministerio de la Gobernación, de fecha 3 de Julio de 1904 (*Gaceta* del 12 de Diciembre del mismo año), fué aprobado y publicado el «Reglamento de Policía sanitaria de los animales domésticos», de igual fecha.

Dicho Reglamento impone á las Compañías de ferrocarriles la obligación de desinfectar los vehículos que hayan servido para transportar animales de cualquiera especie que sean; los cobertizos, muelles y demás lugares destinados á su recepción; las vías ó caminos que recorren en el interior de las estaciones; los puentes móviles y todo el material de embarque y desembarque; las camas y estiercos extraídos de los vagones, y las deyecciones recogidas en los lugares ocupados ó en las vías recorridas por los animales. También autoriza á las Compañías para percibir en cada caso diversas cantidades, á fin de subvenir á los gastos que origine la desinfección.

La tarifa que por dicho concepto habrá de aplicarse será la siguiente:

0'40 pesetas por cada animal solpedo (ganado caballar, mular y asnal).

0'30 pesetas por buey, toro vaca ó novillo. Los toros de lidia, transportados en cajones, no están sujetos al pago de cantidad alguna.

0'15 pesetas por ternera ó cerdo. Los cerdos de cría ó lechones pagarán 0'05 pesetas por cabeza.

0'05 pesetas por carnero, oveja, cordero ó cabra.

0'40 pesetas por cada ciento de aves de corral ó por cada manada cuyo número no llegue á ciento.

Este precio sólo se percibirá cuando se trate de aves formando manada, ó sueltas, y no cuando vayan en cajas ó jaulas, ni cuando vayan atadas entre sí.

Los precios anteriores tienen, sin embargo, como límite máximo por vagón los siguientes, cuando todo el cargamento pertenezca á «un mismo remitente», sea cualquiera el número de animales y el recorrido que efectúen:

2 pesetas por vagón de un solo piso.

3 ídem por ídem de dos pisos.

4 ídem por ídem de tres pisos.

Si en un solo vagón se cargan animales de «diferentes remitentes», la tasa de desinfección cobrará por separado en cada expedición, y con arreglo á los precios por cabeza.

La tarifa indicada anteriormente no podrá aplicarse más que una vez á cada expedición, sea cual fuere el número de Compañías que intervengan en el transporte, salvo el caso en que por necesidad hubiese transbordo; pero esta operación no se considera reglamentariamente indispensable más que en las estaciones fron-

terizas ó en las de empalme con ferrocarriles de vía estrecha. Si fuera de estos casos es necesario verificar algún transbordo durante el transporte de un vagón de animales, no se podrá cobrar una nueva tasa de desinfección.

En los transportes combinados, las percepciones por desinfección corresponderán por entero á las Compañías en cuyas líneas radique la estación de destino, entendiéndose que dicha Compañía sufragará los gastos que la desinfección del material origine, tanto si el vagón fuese de su pertenencia como de una línea extraña. Cuando en un transporte combinado sea necesario efectuar un transbordo á consecuencia de alguna avería, la desinfección suplementaria será á cargo de la Compañía responsable de la avería.

Los derechos de desinfección se percibirán siempre á la llegada, aunque los portes se abonen en el acto de la facturación; mas si la expedición fuese destinada á una línea de vía estrecha que admita estos transportes en servicio combinado, ó se exportase con destino al extranjero, el importe á que ascienda la desinfección se cobrará en los siguientes puntos:

«En la estación de empalme con la línea de vía estrecha», bien del conductor de la remesa, si ésta fuese acompañada, bien figurando como desembolsos la cantidad que corresponda en caso de no hacerse efectivo el cobro, á fin de que sea abonada por la línea consignataria.

«En la estación fronteriza», cuando se trate de tráfico internacional.

RECETAS ÚTILES

Para quitar las manchas de tinta de la ropa blanca sin usar sales de limón, se humedecen las manchas con leche, después se cubren con sal común, y antes de lavar la tela se frota con una raja de limón. También pueden frotarse las manchas con una disolución de ácido oxálico, en la proporción de una cucharada pequeña para una copa de agua caliente. A veces, el ácido oxálico deja una mancha rojiza; en este caso, debe aplicarse una solución débil de cloruro de cal, lavando las prendas á un mismo tiempo.

★

Un excelente engrudo de papalista puede hacerse añadiendo una cucharada de alambre pulverizado á cada medio kilo de harina, haciendo el engrudo del modo ordinario.

Los millares de cartas que recibimos estos días, felicitando, dándose de alta, enviando leales advertencias y consejos, se agradecen profundamente y oportunamente serán contestadas. Rogamos á todos perdonen si tardamos en ello y no vean en nuestro silencio descortesía.

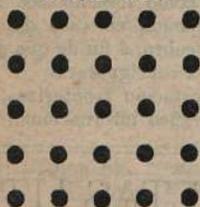


CHARADA

Es Antonio tan *dos-cuarta*,
que aunque *tres-cuarta* no vale,
en un *prima-cuarta* ha entrado
por lucir sus facultades;
pues con el *cuarta-tercera*
cree llegar á ser notable
y ha comprado *tercia-dos*
para alumbrar á una imagen,
abogada de imposibles,
como el que intenta de grandes.

El todo sale á caballo
y se vende, y ni de balde
lo quieren los que una vez
hacen con él amistades.

CUADRO



Sustituir los puntos por letras, de modo que, horizontal y verticalmente, se lea:

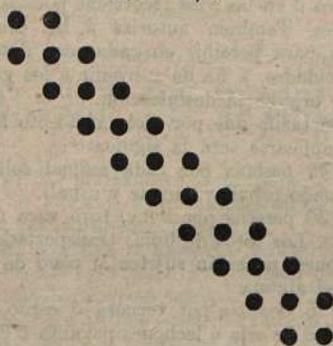
- 1.—Marisco.
- 2.—Ciudad.
- 3.—Infinitivo.
- 4.—Mártir de la libertad.
- 5.—Sacerdote hebreo.

Adivinanza en logogrifo

Me escriben con ocho letras,
soy una parte de España
y de mí pueden sacarse
fácilmente estas palabras:
Parte del hombre, y también
de animales de mil castas;
lo que el monedero falso
hace; una parte de un arma
de fuego; cosa que emplea
aquel que maderas raja;

lo que se hace con la orden
que del superior emana;
cosa que hace el agresor;
una goma; cierta planta;
lo que hace el que compra vinos;
persona que no da nada;
operación en los árboles;
fíndole de alguno; grapa
de metal; cierto pronombre,
y aún muchos más se sacaran;
pero creo que lo dicho
para acertarme ya basta.

CADENA



Sustitúyanse los puntos por letras, de manera que, horizontal y verticalmente, pueda leerse: 1, nota musical; 2, letra; 3, letra; 4, pronombre; 5, animal; 6, metal; 7, en el mar; 8, verbo; 9, en las aves; 10, interjección.

Soluciones del número anterior

A las charadas:

Mandamiento.—Caracol.—Incapaz.

A la fuga de consonantes:

- ¿Para abrazar á la Clara, marchas á Granada, Blas?
- Para hablarla nada más hasta la Habana marchara.

Al triángulo de sílabas:

ES CA PA RA TE
CA RA VA NA
PA VA NA
RA NA
TE

CHASCARRILLOS

—Ten presente, decía Gedeón á su hijo, que la exactitud y la precisión son dos grandes virtudes de la vida. Imita en la puntualidad al sol, que siempre sale al rayar el día y se pone al anochecer, y nunca antes ni después.

En una guantería:

Un cochero de punto entra y pide un par de guantes.

—¿Qué número tiene usted?

—El 259.

En un examen:

—A ver, niño, un ejemplo de reptiles.

—Un... ejemplo de reptiles...

¡Una serpiente!

—Muy bien. Otro ejemplo:

—¿Otro?... ¡Dos serpientes!

CANTARES

Una lágrima le dijo á un suspirillo de amor:
—Yo he sido lo que tú eres y tú serás lo que soy.

Hombres como carretas
conozco muchos,
que solamente chillan
por falta de unto.

Dime si tienes calor
y te daré un abanico,
que ya me lo cobraré
el día que tenga frío.

