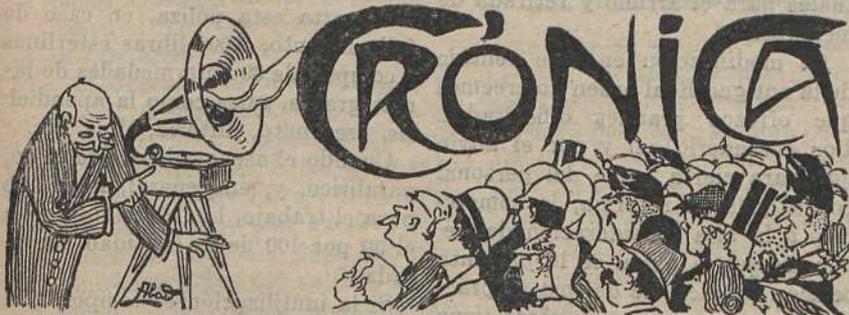


CRÓNICAS Y ACTUALIDADES



Ha nacido, vive y vivirá esta Revista con una independencia de criterio absoluta. Sin estar ligada con las Compañías, sin matiz político alguno, sin que nadie pueda influir en sus campañas, á sus columnas sólo vendrán vientos de sinceridad y la expresión fiel del sentimiento de nuestros suscriptores.

Pocas publicaciones — permítasenos este rasgo de orgullo—habrán tenido la aceptación que ¡ADELANTE!... Contamos ya con bastantes millares de suscripciones, y estamos seguros que cuando vayamos limando esas deficiencias hijas de toda empresa que nace, hemos de encajar por completo en el gusto y en los ideales de los ferroviarios.

Pues bien; si un día la masa de nuestros lectores encaminase sus aspiraciones por derroteros que no considerásemos justos ó dentro de la más estricta legalidad, romperíamos nuestra pluma y ¡ADELANTE!... moriría antes que defender ideales que no fuesen nobilísimos. Con esta manifestación queremos patentizar que en estas columnas sólo han de reflejarse sentimientos justos, y acallar, de paso, suspicacias de quienes, no conociéndonos, pudiesen creer que puede ligársenos á mezquinos intereses mercantiles.

¡ADELANTE!... nació para traer á sus columnas aquello que pueda ser útil á sus lectores; para defenderlos, si el ataque llega; para patentizar sus aspiraciones. Pero en la defensa, como en el ataque, pondrá siempre la mayor corrección y cordura,

sin buscar en el río revuelto de las pasiones pesca alguna.

*

Y hecha esta salvedad, hablemos de la cuestión de la Caja de Pensiones de la Compañía de los ferrocarriles de M. C. P., que continúa dando juego y que no sabemos por qué nos figuramos hay quienes, ajenos á los empleados y á las Compañías, quieren hacer su juego.

En nuestra *Crónica* anterior decíamos que tenían los obreros y empleados razón en pedir que sea disuelta la Caja, si creen que su funcionamiento no satisface á sus intereses. Pero como la razón desaparece cuando se recurre á medios desusados, por eso no nos cansaremos de repetir que la calma, la corrección y el mutuo respeto debe presidir en este delicado asunto.

Hemos de creer, mientras no se demuestre lo contrario, que las Compañías proceden de buena fe al querer que una Comisión libremente nombrada recoja los votos de todos, y de esa especie de sufragio salga el resultado definitivo. Hacer otra cosa sería pecar de ligero, y es preferible pecar por exceso de precauciones que por imprevisión.

Las Compañías han dicho, en notas officiosas facilitadas á todos los periódicos, que no tienen interés en que siga funcionando la Caja, si los asociados no quieren continuar, deseando únicamente que impere la voluntad de la mayoría, pero por los caminos legales: por el de la Co-

misión libremente nombrada y el voto que á ella se envíe individualmente.

Nosotros, que somos seguramente el único periódico que no ha recibido esas notas officiosas, que no hemos cambiado impresión alguna con las Directivas, creemos de buena fe sus propósitos y aconsejamos á todos calma.

Si, llegado el momento, los compromisos hechos públicos no se cumplieran, seríamos los primeros en pedir por todos los medios que la voluntad de la mayoría se cumpliera, poniendo en juego todos los resortes.

Pero, entretanto, calma, y sobre todo no hacer el juego á elementos que nada tienen que ver con los ferroviarios y que, tal vez, quieran presentar el triunfo como suyo para sumarse adeptos.

Si el éxito corona—como estamos seguros coronará—las pretensiones de los asociados de la Caja de Pensiones, que éste sea debido á la firme, pero correcta, actitud de ellos y al buen deseo de las Compañías.

Así no habrá vencidos ni vencedores y el triunfo será de la razón, sin que en él intervengan elementos extraños, que sólo para agriar cuestiones sirven, no olvidándose, además, que las Compañías no pueden vivir sin el respeto y cariño de sus empleados, ni éstos sin la justa correspondencia de aquéllas.

*

Como una de las características de esta publicación ha de ser laborar en favor del sufrido y digno personal que agota energías en servicio de Compañías y público, ha de aparecer aquí todo cuanto sea aspiración noble y legítima.

Vamos recogiendo impresiones; vamos metiéndonos en el alma del ferroviario y aprendemos cada día algo; nos maravillamos ante el ímprobo trabajo que desgasta su organismo, y nos maravillamos aún más al convencernos de que con un poco

de buena voluntad podría llegarse á aliviar en mucho la pesadísima carga que gravita sobre algunos empleados, sin que se ocasionara á nadie el más mínimo de los perjuicios.

Vamos hoy á ocuparnos de uno de estos asuntos, sobre el que llamamos la atención del ministro de Fomento, confiando en que el Sr. Gas set acogerá con simpatía lo que constituye una aspiración general que nosotros no hacemos mas que exteriorizar.

Nos referimos á la vigencia de una arcaica y casi inhumana Real orden de 16 de Enero de 1863, que impone á las Compañías la obligación de tener abiertas las oficinas para el despacho público de 6 á 18 y de 6 á 20 en verano para pequeña y gran velocidad, respectivamente, y de 7 á 17 y 7 á 20 en invierno.

Estas líneas escuetas tienen una elocuencia soberana. Todos conocen y saben lo que representa para el pobre factor estar á las siete de los rigurosos días del invierno en la oficina para ponerse á trabajar con luz artificial, luego de tener en muchos casos que recorrer grandes distancias desde el domicilio á la factoría, donde debe permanecer, sin inte-

rrupción, durante toda la jornada. No conocemos ninguna clase de empleados del Estado ó de grandes empresas que estén sujetos á tamaños sacrificios.

¡Es que tan difícil sería marcar como horas hábiles para las operaciones de 8 á 12 y de 14 á 18, por ejemplo, aunque se dejaran las actuales para el arrimo y retirada de mercancías?

La modificación en este sentido de la antigua Real orden no creemos que ofrezca grandes dificultades. Por entenderlo así y por el alivio que para cierta parte del personal constituiría la reforma, la sometemos á la alta consideración del señor Gasset, á quien se le presenta ocasión propicia de demostrar prácticamente lo que tantas veces tiene repetido y proclamado: el interés grande que le inspira el personal de ferrocarriles y los deseos que tiene de hacer algo en su obsequio.

Acometa, pues, el ministro esta obra, insignificante en sí y grande para los empleados. La gloria la recogerá el Gobierno. Nosotros sólo tendremos la satisfacción de haber cumplido con un deber de justicia al hacernos intérpretes del sentir de dignísimos funcionarios.

Informaciones

Poliza de lujo para enfermedades y accidente

Una importante Compañía inglesa, la «London and Lancashire», ha emitido una nueva póliza de seguro con el título de «póliza de lujo».

Importa esta póliza, en caso de fallecimiento, 2.000 libras esterlinas y comprende 39 enfermedades de las más graves, tales como la apendicitis, escorbuto, difteria, tifus, etc.

Cuando el asegurado quede ciego, paralítico, y, en general, impedido para el trabajo, la Compañía abona el 50 por 100 de la cantidad asegurada.

Si la inutilización es temporal, el asegurado percibirá una indemnización de 12 libras esterlinas semanales durante un año.

Cuando el portador de la póliza de lujo es víctima de un accidente ferroviario ó de un incendio, cobra doble indemnización de la señalada para las enfermedades que arriba mencionamos.

La prima que el asegurado tiene que abonar anualmente á la Compañía para percibir tales indemnizaciones en los casos señalados, se eleva á 10 ó 12 libras anuales.

Regalo de décimos de lotería

Según prometimos, ¡ADELANTE!... obsequiará á sus suscriptores con nueve décimos de la Lotería Nacional de los sorteos de fin de cada mes.

Para el presente hemos adquirido el billete entero número 27.879, serie primera.

El día 20 del mes actual, y entre todos los suscriptores que figuraban hasta tal día, adjudicamos, mediante sorteo, los nueve décimos referidos, que correspondieron á los siguientes señores:

D. Clemente Arroyo, factor de la estación de Corrales (Zamora) M. C. P.; D. Vicente Nuño, factor de la estación de Linares (Jaén) M. Z. A.; D. José Moreno Ossorio, ingeniero jefe de Explotación, Madrid, Norte; D. Justo de Diego, jefe de la estación de San Esteban de Pravia (Oviedo) Vasco-Asturiana;

D. Juan Tello, jefe negociado Tráfico, Málaga, Andaluces; D. Manuel Carrera, factor de la estación de Poñiño (Huesca) Norte; D. Manuel Agero, jefe Sección Comercial, Madrid, M. Z. A.; D. Juan Camacho, jefe de reserva, Bobadilla (Málaga), Andaluces; D. Martín Frechilla, mozo de almacenes, Valladolid, Norte.

Los referidos décimos obran ya en poder de los señores agraciados, á los que deseamos mucha suerte para obtener un buen premio.

Por ser excesiva la correspondencia que llega á esta Redacción nos veremos obligados en lo sucesivo á no devolver los originales aunque no se publiquen.

Tranvías Málaga-Murcia

No se ha ultimado todavía el balance anual correspondiente á 1910 en la Sociedad de Tranvías de Málaga y Murcia; pero los datos que se conocen de los primeros once meses del año acusan un aumento considerable sobre igual período de 1909.

La recaudación obtenida durante el referido período de 1910 se eleva en los tranvías eléctricos de Málaga á 428.228'35 pesetas, correspondiendo á igual período de 1909, s. s. 802'84.

Por lo que se refiere á la red de Murcia, la recaudación ha sido en 1910 de 217.795'30 pesetas, mientras que en 1909 fué de 213.531'20.

Tracción eléctrica en un ferrocarril español

Aunque en España no puede formarse juicio favorable acerca del resultado de la tracción eléctrica aplicada á los caminos de hierro, digna de mención es la Compañía del Sur, que ha introducido en su servicio una mejora de importancia.

Nos referimos á la circulación de trenes implantada por esta Compañía mediante la tracción eléctrica.

El recorrido que por este procedimiento hacen los trenes es el de Gérgal-Santa Fe (Almería).

Aseméjase mucho la instalación hecha por esta Compañía para el nuevo servicio á la del túnel del Simplón; es decir, que las locomotoras hacen el recorrido provistas de trolley de arco.

Mediante esta instalación, compuesta de una central, con dos calderas de vapor y máquina generadora capaz de desarrollar 1.500 caballos efectivos de fuerza, cuya acción está combinada con un alternador capaz de producir 1.500 kilovatios con tensión de 5.000 voltios, podrán funcionar las cinco locomotoras eléctricas adquiridas por la mencionada Compañía.

Estas locomotoras arrastran un peso de 250 toneladas á la velocidad de 30 kilómetros por hora.

Emisiones de valores

Durante el pasado año se han emitido los siguientes valores por Sociedades de ferrocarriles y tranvías constituidas en el año 1910.

Ferrocarriles de Castilla, Madrid, tres millones de pesetas.

Ferrocarril de San Sebastián á la frontera, Bilbao, cinco millones.

Tranvías de Valladolid, Valladolid, un millón.

Ferrocarril de La Carolina á Calancha, La Carolina, dos millones.

Funicular á Covadonga, Oviedo, 100.000.

Tranvía de Villarina á Barcelona, París, diez millones.

Ferrocarriles secundarios y estratégicos de Alicante, París, 4.750.000.

Tranvías eléctricos de Biarritz á San Sebastián y Tolosa, Bruselas, siete millones.

El total de los valores emitidos se eleva á 32.850.000 pesetas.

✱

Por lo que afecta á emisiones durante el mencionado año, hechas por Sociedades constituidas anteriormente á 1910, he aquí el detalle de ellas:

Tranvía eléctrico de Pamplona Sangüesa, dos millones de pesetas.

Ferrocarril de Villacañas á Quintanar de la Orden, un millón.

Tranvía de San Sebastián á Biarritz y Tolosa, cinco millones.

Ferrocarril Cantábrico, seis millones.

Tranvías de Bilbao, 4.400.000.

Tranvías de Barcelona á San Andrés, dos millones.

Ferrocarriles secundarios y estratégicos de Alicante, 19.824.000.

Tranvías de Gijón, 920.000.

Total, 41.144.000 pesetas.

Las locomotoras danesas

Circulan en las líneas danesas trenes de 150 á 200 toneladas; á lo más que alcanzan es á velocidades de 25 á 30 kilómetros por hora en pendientes máximas de un 10 por 100. La velocidad en terreno llano no supera de 45 kilómetros por hora.

Las locomotoras que venían usándose no prestaban los suficientes resultados, y han adoptado aquellas líneas nuevos tipos de locomotoras que concretamente son las siguientes:

Locomotora-ténder, tres ejes-motores. Peso en orden de marcha con provisiones completas, 27 toneladas por 2.950 kilogramos de tracción.

Locomotora de 2/4 ejes-motores. Ejes anterior y posterior articulados á puntos fijos.

Locomotora con ténder separado, de 3/4 ejes-motores, con un eje anterior articulado. Peso, 25'4 toneladas en orden de marcha por esfuerzo de tracción de 2.300 kilogramos.

Locomotora de vapor recalentado, tres ejes-motores. Peso, 27 toneladas é iguales características que la anterior.

UN TREN PAPAL

En la Exposición Internacional Italiana que ha de celebrarse en Roma la próxima primavera, se exhibirá un tren curiosísimo, que se conoce con el calificativo de «Tren de Pío Nono», y cuya historia es la siguiente:

Fué en 1859 cuando se estaban terminando los trabajos del trozo de ferrocarril de Roma á Frascati—que debía formar parte de la línea de Nápoles—por cuenta de una Sociedad de capitalistas, principalmente franceses, que tomó el nombre de «Sociedad Pío Latina».

Para el día de la inauguración la Sociedad quiso ofrecer al Pontífice

Pío IX un tren construído expresamente para él en París, con todo lujo y con las mayores comodidades posibles.

El vagón, en la parte externa, se componía de una plataforma con barandilla de hierro barnizado, con una puerta de ingreso. Sobre la puerta del vagón había esta inscripción: «Ite per mundum univversum» (Id por todo el mundo). A derecha é izquierda de la puerta están las armas de Roma, arranque de la línea, y las del reino de Nápoles, donde termina. La puerta central deja ver la sala del trono, que está dentro. Allí está la Sedia Pontificia, sobre un estrado pintado de azul y con estrellas de oro. Sobre ésta se hallan pintadas las figuras de los cuatro evangelistas. Sobre el trono hay un gran crucifijo, tallado en madera.

En el techo están pintados los escudos de todas las naciones católicas de Europa.

Una puerta que se abre al lado izquierdo del trono, cubierta por una cortina, da acceso á la habitación privada de Su Santidad. El oratorio contiene un reclinatorio de madera negra, sobre el cual hay una imagen de la Purísima Concepción.

Pío IX fué á visitar la línea férrea en 1859, y quedó admirado. Dió un paseo hasta Ceochina, y desde entonces se dió por estrenado su tren é inaugurada la línea, entrando ya al servicio del público.

El tren sirvió muy poco al Pontífice en aquel período agitadísimo que va de 1859 á 1870, en parte, porque los Estados Pontificios habían quedado muy reducidos.

Desde el 20 de Septiembre de 1870 el tren permaneció en la estación de Roma abandonado, hasta que en 1906 se pensó llevarlo á la Exposición de Milán. Entonces componíase de tres vagones: el oratorio, la sala del trono y el salón con balcón. Todos esos vagones estaban deteriorados. Sólo en el salón con balcón había tres butacas, tres grandes espejos, dos divanes, algunos cojines, un escudo papal en madera y otros menudos objetos sin importancia.

Ahora será restaurado para exhibirlo en la Exposición de Roma.

Cuestiones del día

El ferrocarril de Bilbao-Madrid

Vienen ocupándose estos días «El Diario de Burgos» y «El Castellano», de la misma población, de un asunto que ha sido objeto de diferentes comentarios y campañas, y no con juicios muy favorables por cierto.

Pero absteniéndonos por el momento de toda apreciación, daremos solamente á conocer el referido asunto, que abarca dos noticias:

The Spanish Railway Limited se propone construir el ferrocarril Santander-Burgos-Soria-Calatayud y algunos otros.

La Vasco-Castellana, domiciliada en Londres, ha lanzado la especie de que en breve plazo llevará á la práctica la línea directa Bilbao-Madrid y la construcción de la secundaria Castil de Peones á Santo Domingo de la Calzada, la estratégica de Logroño á Pamplona y la secundaria Pamplona á Santisteban, prolongada hasta Irún.

La directa Bilbao-Madrid no tocará en Burgos, sino que construirá un ramal desde Ibes, y para poner en comunicación la estación en Burgos de esta Compañía con la del Norte, tenderá una línea de tranvía eléctrico entre ambas estaciones.

Estos proyectos no dejan de ser interesantes para sostener una campaña en los periódicos; pero, sin duda alguna, están muy alejados de la realidad.

El Ferrocarril de Castillo-Nerva

Apasiona grandemente los ánimos el proyecto de ferrocarril de Peña de Hierro á Nerva y Castillo de las Guardas.

Contra este proyecto se celebró hace días una manifestación por determinados elementos de Huelva.

Inmediatamente, las personas que simpatizan con el proyectado ferrocarril han dirigido el siguiente telegrama al presidente del Consejo y al ministro de Fomento:

«Los firmantes, en representación del vecindario, comercio y Sociedades de Nerva (Huelva), enérgicamente protestan manifestación realizada sábado último Huelva contra proyecto ferrocarril Castillo-Nerva, y suplican á V. E. se interese por concesión para inmediata construc-

ción línea, que, favoreciendo grandemente comarca, dará medios propios de vida á esta villa y resolverá grave crisis obrera, ocultada egoístamente por capital de Huelva.— Tomás Gómez, propietario y ex juez municipal; Antonio Alvarado, industrial y ex alcalde; Andrés Domínguez, propietario, ex alcalde y ex juez municipal; E. Palacián, farmacéutico; Francisco Muriel, médico; Clemente Domínguez, comerciante; Manuel Herrera, farmacéutico; Rafael Iglesias, ex juez municipal suplente; Domingo Iglesias Pérez, banquero; Leopoldo Domínguez, inspector de Sanidad; José Blancos, profesor; Félix Pérez Arroyo, presidente del Centro; Delgado Hermanos, comerciantes; Antonio Cabezas, ex alcalde; Florentino Márquez, maestro de instrucción primaria; José Garrido, cura párroco; Celestino Pablos, industrial y ex juez municipal; Manuel Muñoz Giadanes, médico cirujano; Rafael Espinosa, maestro de primera enseñanza; Manuel Otilio Ruiz; Manuel V. Río, presidente del Círculo Mercantil.»

También ha recibido el presidente del Consejo este otro telegrama:

«Varias Comisiones de representantes sociales de Nerva y de todos los pueblos del distrito han asistido hoy á una junta magna, celebrada en Aracena y presidida por el diputado Sr. Sánchez Dalp.

Se acordó protestar del informe de la Comisión de Huelva en el expediente incoado para establecer un ferrocarril de Peña de Hierro á Nerva y Castillo de las Guardas, y pedir que se conceda otro secundario hasta Aracena.

Suplicamos á V. E. apoye la justa petición que queda consignada.— Por la Junta de defensa: García de León, Muriel, Martínez, Gómez, Pérez, Narbona, Domínguez, Romero, Juan Martínez, Gallego López, director periódico «Frontera»

Los corresponsales de los periódicos madrileños en Sevilla han telegrafiado también á sus respectivas Redacciones en el sentido de que la opinión, las autoridades y los representantes en Cortes por Sevilla, como asimismo los pueblos de la provincia de Huelva á quienes favorece la construcción del ferrocarril de Castillo de las Guardas á Nerva, se muestran preocupados por la oposi-

ción que hace Huelva á la realización de dicha obra, que beneficiaría grandemente á ambas provincias, fomentando á la vez la riqueza minera.

Las Sociedades obreras y las Corporaciones municipales protestan de la demora en la resolución de dicho expediente, pues lograrían trabajo muchos braceros que hoy se hallan desocupados.

Los pueblos perjudicados organizan manifestaciones de protesta y han telegrafiado á los Sres. Canalejas y Gasset en el mismo sentido. Complemento de esta información:

Por el ministerio de Fomento se ha dictado una disposición para que se active el expediente de concesión del ferrocarril de Castillo de las Guardas á Nerva.

OBRAS EN LAS LINEAS

En breve comenzarán las obras de sustitución del puente sobre el río Ebro, en Tortosa, situado en el kilómetro 191 de la línea de Valencia á Tarragona.

★

También en próximo plazo se procederá á la sustitución de los aparatos de apoyo del puente sobre el río Albalá y de las obras metálicas de varios pontones de la línea de Almansa á Valencia y Tarragona.

★

Entre la Compañía del Norte y la Sociedad Electra Popular de Avilés se ha firmado un contrato para el suministro de alumbrado eléctrico en la estación de la mencionada Compañía en aquella población.

★

Asimismo comenzarán próximamente las obras de sustitución del puente Aracaldo, situado en el kilómetro 231'044 de la línea de Castejón á Bilbao, entre las estaciones de Areta y Miravalles.

Son tantas las cartas que recibimos en esta Redacción indicándonos mejoras y felicitándonos por el éxito de ¡ADELANTE!, que nos vemos en la imposibilidad de contestarlas.

Sirvan estas líneas de acuse de recibo á nuestros comunicantes, debiendo significarles la gratitud de esta Redacción por sus consejos, que serán atendidos paulatinamente.

DE LA VÍA

Se ha verificado en Málaga, con asistencia del ministro de Fomento y del director general de Obras públicas, la colocación de la primera piedra del ferrocarril estratégico de Periana á Torre del Mar y de la estación de los suburbanos.

★

Le ha sido concedida á D. Diego Sánchez, jefe de estación en Vitoria, la cruz del Mérito Militar, con distintivo blanco, con motivo del acertado servicio y rápida organización de los trenes militares que salieron de aquella estación cuando la guerra de Melilla.

Esta honrosa recompensa, al propio tiempo que á él, honra á los demás compañeros, por lo que damos al Sr. Sánchez nuestra más cordial enhorabuena.

★

La Junta gestora de Soria para la construcción del ferrocarril estratégico ha tomado en la última sesión importantes acuerdos, encaminados á conseguir cuanto antes la construcción de una línea que abarque el trazado Burgos-Soria-Calatayud, para lo que las dos provincias mencionadas, con las de Santander y Zaragoza, redoblarán sus esfuerzos.

★

Ha llegado á Almería una Comisión de ingenieros, á la que la Empresa del ferrocarril estratégico ha encomendado el pronto estudio y construcción de este ferrocarril.

Dicha Comisión está presidida por el Sr. Briot, ingeniero francés.

★

El día 13 del actual, los obreros de las minas de Cerro del Hierro (Sevilla) se dirigieron á la estación de San Nicolás del Puerto (que es el punto en que empalma el ramal minero del Cerro del Hierro con la línea de Mérida á Sevilla), con intención de viajar en un tren de mercancías.

El jefe de San Nicolás, para que el tren no fuese asaltado, ordenó que se detuviese; viendo que no paraba el mencionado tren, los mineros promovieron un alboroto, ape-

dreando la estación, originando daños en ella.

★

Ha permanecido en Cádiz algunos días el ingeniero autor del proyecto de ferrocarril de Jerez á Villamartín, pasando por Arcos y Bornos, para ultimar los trámites de este proyecto, que produciría beneficio á gran número de pueblos.

Parece que las obras comenzarán en breve, habiéndose hecho ya algunas expropiaciones voluntarias.

★

Por real decreto de 17 del actual se ha autorizado al señor ministro de Fomento para destinar temporalmente á las jefaturas de la cuarta división técnica y administración de ferrocarriles á un ingeniero subalterno de los que prestan sus servicios en las distintas jefaturas de Obras públicas.

★

Durante la permanencia del rey en Alicante se ha celebrado en Villajoyosa la inauguración del ferrocarril de la Marina.

En el acto de la inauguración Su Majestad colocó la primera piedra del futuro ferrocarril.

El acto resultó brillantísimo, con curriendo muchísimas personas, que victorearon al monarca.

★

A instancias de la Cámara de Comercio de Cádiz, la Compañía de los ferrocarriles Andaluces va á poner un coche «sleeping» en el tren expreso de aquella línea.

Los ladrones en los trenes

En los ferrocarriles europeos desaparecen todos los años más de 30 millones de pesetas en joyas. Como se suelen llevar en sacos de mano, que se dejan sobre la rejilla ó el asiento, no tiene nada de extraordinario que exista una numerosa banda internacional de ladrones dedicados al lucrativo oficio de robar alhajas en los trenes.

A lo mejor, un periódico da la noticia de que en tal ó cuál línea han sustraído un maletín con joyas por valor de 20 ó 30.000 duros. El público se consuela pensando que

se trata de un caso aislado que no volverá á ocurrir en algunos meses. Los que así creen no saben que esta clase de robos son frecuentísimos, y por cada uno de que dan cuenta los periódicos hay cuatro ó cinco que los interesados ocultan por no hacer un papel ridículo.

El ladrón que se dedica á esta especialidad ha de disponer de un campo de acción vastísimo, porque después de hacer un robo importante en una línea sería peligroso para él continuar trabajando en ella, al menos durante unos cuantos meses. Un segundo robo, no solamente es arriesgado, sino muy difícil, porque á raíz del primero se redoblan las precauciones, y los viajeros más confiados andan alerta. Por consiguiente, el criminal que da un golpe en Inglaterra se viene una temporada á España ó se marcha á América, y el que ha tenido igual éxito en Francia ó en Alemania se marcha á Inglaterra. La mayor parte de ellos operan solos, aunque hay muchos que lo hacen por parejas. Sus planes están siempre calculados con la frialdad que pudiera poner en sus negocios el más diestro jugador de Bolsa, lo cual no quita que anden siempre á caza de descuidos, y no quiten ojo á las señoras portadoras de saquitos de mano que puedan contener cosas de valor.

No es raro ver á un par de caballeros, en la apariencia, que viven con esplendor en cualquiera de los mejores hoteles, leer durante el desayuno un montón de periódicos, con tanta atención como un político ó un bolsista. Después, encerrados en su cuarto, abren un diario y apuntan nombres y fechas. Son las noticias que traen los llamados «Ecos de sociedad» acerca del día en que saldrá tal ó cuál dama aristocrática y el punto á donde se dirige. Saben muy bien si la duquesa de A ó la marquesa de B acostumbra ó no á llevar joyas cuando viajan, y si no lo saben inventan mil medios para averiguarlo. Este trabajo de investigación les lleva á veces dos ó tres días, pero siempre acaban por enterarse de lo que desean.

Hace tiempo, una señora muy conocida entre la aristocracia inglesa, disponíase á salir de Londres, y llegó al andén diez minutos antes de

LOS GRANDES TRABAJADORES

la hora, acompañada por su doncella, que llevaba en una mano un estuche de tocador y en la otra un saquito de viaje con alhajas. La señora se acercó al puesto de periódicos para comprar algunos, y, mientras tanto, la doncella se quedó esperándola cerca de un banco donde estaba sentado un caballero de levita y sombrero de copa, cuyo aspecto nada tenía de sospechoso.

De pronto, un joven bien vestido, que paseaba muy deprisa por el andén, se acercó á la muchacha diciendo:

—Usted perdóne; pero se le ha caído el pañuelo—y al mismo tiempo se lo entregó.

La doncella dió las gracias sonriendo, y, para coger el pañuelo, hubo de dejar el saquito de joyas sobre el banco, volviendo la espalda al caballero de la chistera.

En el mismo instante, éste sacó de debajo de la levita un saco enteramente igual, lo cambió rápidamente por el de las alhajas, se metió éste debajo del brazo y se quedó tan tranquilo. Pero no contaba con que la señora había sido ya robada en otra ocasión y no viajaba sin tomar sus precauciones. La doncella llevaba el saco de mano atado á una cinta negra, cuyo otro extremo se enganchaba en su cinturón. Cuando quiso echar á andar para reunirse con su ama, sintió que tiraban de ella, y al mismo tiempo el ladrón notó que el saco se le iba de debajo del brazo. Sin esperar á que la gente se apercibiese del caso, dejó caer su presa y salió escapado del andén, sin que fuera posible alcanzarle. Su cómplice, que había empezado por robar el pañuelo á la doncella para poder dárselo luego, desapareció mucho antes.

Los ladrones de tren van, por regla general, bien vestidos y parecen perfectos señores. Suelen ser muy atentos y serviciales, sobre todo con las damas, y tienen agradable conversación y excelentes modales.

Uno de los procedimientos más frecuentemente adoptados por ellos es el de la maleta sin fondo. Un joven bien vestido, con una maleta en la mano, paseando por el andén en el momento en que un tren deja sus viajeros, no tiene nada de alarmante. Pero sucede muchas veces

que un saco de mano, una caja de joyas ó cualquier otro objeto de valor, se deja por un instante en el suelo, mientras se abraza al pariente ó al amigo. El joven bien vestido pone encima del objeto su maleta sin fondo y lo oculta á la vista de todos. En seguida, oprimiendo un resorte y unos muelles que hay en el interior, enganchan el objeto tapado, y el joven sigue andando con su maleta en la mano, como si tal cosa no hubiera pasado.

El último caso ocurrido en Inglaterra demuestra la sencillez y habilidad con que trabajan estos ladrones. Una señora de Londres iba á pasar unos días al campo. Su marido la acompañó á la estación. Ella llevaba un saquito con sus joyas, y apenas encontró un coche á su gusto entró en él y se apropió de un asiento de ventanilla, al lado contrario al andén, poniendo en él como señal el consabido saquito. Después, bajó del vagón y se puso á charlar con su marido, hasta que dieron la señal de salida. Ya en marcha, echó de menos sus alhajas.

A los pocos días la señora volvió á Londres y contó á su esposo lo ocurrido. Naturalmente, se dió parte del caso á la Policía, y el agente que se encargó del asunto preguntó en seguida al matrimonio si, mientras hablaban en el andén, se había acercado alguien á ellos. «Creo que no», dijo la señora; pero el marido, que tenía mejor memoria, dijo: «Sí; recuerdo que un joven se acercó á preguntarnos dónde estaba el despacho de billetes.»

El agente no necesitó oír más para explicar todo lo ocurrido. El robo había sido llevado á efecto por dos individuos. Uno de ellos subió en un coche cualquiera y bajó por la puerta contraria al andén. Fué andando por el estribo hasta llegar á la ventanilla junto á la cual estaban las alhajas, y no tuvo más que meter el brazo para apoderarse de ellas. En el mismo instante, para que el matrimonio no se apercibiese del robo, el cómplice se acercaba al marido y le preguntaba por el despacho de billetes, distrayendo así su atención.

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

Mucho se ha hablado del tiempo que puede resistir un hombre entregado al trabajo sin interrupción, tiempo que en rigor es variable con las condiciones físicas y morales del individuo.

Dícese á este propósito que un médico holandés, llamado Hermann Boerhaare, en cierta ocasión se llegó á enfrascar tanto en el estudio, que pasó seis semanas sin descansar ni dormir.

Edison es uno de los trabajadores más infatigables del mundo. Frecuentemente se pasa trabajando cuarenta y ocho horas, al cabo de las cuales suele dormir diez ó doce. Cuando estaba confeccionando el primer filamento de carbón para lámparas incandescentes, se pasó con su ayudante tres días y tres noches trabajando hasta ver terminada la primera lámpara. La noche misma de su matrimonio, Edison tenía empezados ciertos estudios que le obligaron á olvidarse de su mujer y se entregó al trabajo cuarenta y ocho horas seguidas.

ALMANAQUE

SOL		FEBRERO	
Sale H. M.	P. ne H. M.	Consagrado á la Purificación de Nuestra Señora.	
7 2	5 56	21	Mar. San Maximiliano y S. Félix, obispos, y San Ovidio.
6 55	6 2	6	Dom. de Quincuagésima (Carnaval). San Alejandro.
6 53	6 3	27	Lun. San Baldomero, confesor, y San Lazaro.
6 52	6 4	28	Mar. San Basilio y San Justo —Se cierran las vacaciones.
		MARZO	
		Consagrado al Patriarca San José	
6 50	6 5	1	Miér. de Ceniza.—El Santo Angel de la Guardia.
● Nueva en PISCIS, á las 12 y 31 m. de la madrugada. Se prolongará por alguna hora el temporal benigno anterior, notándose disminución en la humedad del ambiente; los vientos, con rumbo indeciso, se alborotarán al fin y soplarán con impetu del N. y del O., refrescando y trayendo nublados y temporal de borrascas fuertes pero cortas.			
6 49	6 6	2	Juev. San Simplicio y San Pablo, Santa Jenara. Ayuno.
6 47	6 7	3	Vier. San Emeterio y San Cecilio.—Ayuno con abst.
6 46	6 8	4	Sáb. San Casimiro y San Lucas, etc.—Ayuno.
6 44	6 10	5	Dom. 1. de Cuaresma (Cuadragésima) San Eusebio.

DE FUERA DE ESPAÑA

Italia

El presidente del Consejo, señor Luzzatti, al contestar á varios diputados que le han interpelado en la Cámara, dirigió severas censuras á los empleados ferroviarios que de tuvieron un tren por medio de señales de alarma, y ha declarado que serán castigados los culpables, y que el Gobierno estaba prevenido para cualquier eventualidad á causa de la huelga de los empleados de ferrocarriles, lo que no impedía que el Parlamento adoptase las medidas que estimase necesarias para la salvaguardia de los intereses sociales.

China

La *Gaceta de Francfort* dice que el Gobierno ruso tiene intención de construir una línea férrea que se unirá con el ferrocarril Transiberiano, en el lago Baikal, y que llegará hasta Pekin, atravesando el desierto de Gobi.

China ha dado su aprobación al proyecto, que, al realizarse, acortará en un millar de kilómetros la distancia entre Berlín y Pekín, reduciéndole á sólo 9.095 kilómetros, que se podrán recorrer en ocho días y medio.

Suiza

A fines de 1908, los ferrocarriles de la red de Suiza comprendían 126 líneas con 1.486 kilómetros de longitud total, subdividiéndose en 42 ferrocarriles de vía estrecha, con 955 kilómetros; seis funiculares, con 2 kilómetros; 36 tranvías, con 402 kilómetros, y 12 líneas de cremallera, con 97 kilómetros.

De estas líneas, 26, con 582 kilómetros de longitud total, tenían tracción por locomotoras: 78, con 716 kilómetros, empleaban la tracción eléctrica; dos, con un kilómetro de longitud entre ambas, la tracción animal; seis, con 176 kilómetros, una tracción mixta de locomotoras y electricidad; 14, con 10 kilómetros, empleaban la fuerza hidráulica.

El movimiento del tráfico se representaba por 29.533 trenes, que transportaban 115.777.000 viajeros y 1.202.864 toneladas de mercancías.

Respecto á los resultados financieros de la explotación, aparece un ingreso total de 31.389.000 francos,

por un gasto también total de 21.058.000 francos, y un producto neto de 10.330.000 francos. De este producto neto corresponden francos 4.875.000 á los ferrocarriles de vía estrecha, 829.000 francos á los funiculares, 2.858.000 á los tranvías, y 1.767.000 francos á las líneas de cremallera.

Estados Unidos

La mayor estación del mundo será la que se va á construir en la Cuarta Avenida, de Nueva York, que tendrá dos pisos subterráneos y 67 vías, siendo común á tres grandes Compañías de ferrocarriles.

También se va á construir una nueva estación del Pennsylvania Railroad, que será una estación de tránsito, igualmente subterránea, de dos pisos y 21 vías.

El tren de la Costa vasca

El tren de lujo llamado de la «Costa vasca», que fué tan bien acogido el año pasado, en que empezó á circular, funcionará desde el 25 del actual con notables modificaciones.

En efecto, además de tocar en las playas de la costa vasca (Biarritz, San Juan de Luz, Guetaria, Hendaya y San Sebastián), desde Dax seguirá parte del tren á Pau directamente.

El tren saldrá de Paris (Quai d'Orsay) á las 9 de la noche y llegará á Pau á las 7,59 de la mañana, á Bayona á las 7,18, á Biarritz á las 7,36, á San Juan de Luz á las 8,1 y á Hendaya á las 8,59.

El tren llevará un coche «sleeping» directo de Calais, de donde saldrá á las tres de la tarde, enlazando con el servicio de Londres de las once de la mañana.

Al regreso saldrá de San Sebastián á las 8,12 de la noche, de Hendaya á las 9,2, de San Juan de Luz á las 9,19, de Biarritz á las 9,44, de Bayona á las 10 y de Pau á las 9,23, llegando á Paris (Quai d'Orsay) á las 8,15 de la mañana.

Este tren llevará un coche directo á Calais, á donde llegará á las 1,16, enlazando con los vapores que hacen el servicio del Canal, llegando á Londres los viajeros á las 5,4 de la tarde.

Otras noticias

Van á ser juzgados trece periodistas y ferroviarios franceses, con motivo de la última huelga de «che-

minots» en Francia. De ello está encargado el tribunal del Jurado de la Audiencia de Paris.

★

Un constructor inglés acaba de exponer en Buenos Aires un coche de lujo construido para el presidente de la República Argentina.

La caja del carruaje tiene 23'315 metros de largo y 3'2 de anchura y descansa sobre dos bojes de tres ejes.

La entrada está en el centro del coche, que tiene acceso por una escalera de tres estribos.

El interior, cómodo y de lo más lujoso que se ha conocido, se compone de un salón de 5'26 metros, con sillones, sofá, sillas y mesa; el dormitorio presidencial de 3'81 metros; tocador espacioso de 2 metros, con aparato para duchas.

Al otro lado del vestíbulo hay un despacho de 2 metros y dos dormitorios de 2 metros, con un tocador común á ambos de 1'725, provisto, igualmente, de aparato para duchas.

Tiene heladora y horno, caldera de agua caliente, aparatos para la calefacción y otros departamentos para utensilios.

El coche está alumbrado eléctricamente por dos dinamos.

★

Hace unos días ocurrió una explosión de dinamita en las obras del túnel de Puymoreus (Pirineos), resultando muerto un capataz y heridos varios obreros.

★

En la estación de Auch, cercana á la de Tolosa (Francia), ocurrió un choque de trenes el día 7 del actual, produciéndose un descarrilamiento, que resultaron heridos 18 viajeros.

Parece que la causa fué un error del empleado que servía el cambio de vía.

★

En Bethume (Francia) chocaron dos trenes de obreros de una Compañía minera, porque á causa de la niebla no observaron ninguno de los dos maquinistas la proximidad del otro tren, hasta que el choque era ya inevitable.

Resultaron dos obreros muertos y veinte heridos, seis de estos últimos de gravedad.

Dos coches quedaron completamente destrozados.



Una archiduquesa «full».

Hace días llegaba á la ciudad de Roma un automóvil que marchaba á excesiva velocidad. El agente municipal que prestaba servicio en las puertas, fiel cumplidor de su deber, hizo parar el coche para tomar nota del número y de su propietario, á fin de formular la correspondiente denuncia.

Pero en aquel instante asomó por la ventanilla un busto de mujer joven y hermosa y preguntó con acento imperativo la causa de aquella detención.

—Su coche ha contravenido las Ordenanzas—contestó el agente—. ¿Cómo se llama usted?

—La archiduquesa María Luisa—dijo sencillamente la viajera.

El municipal soltó el lápiz con que anotaba y saludó respetuosamente, mientras el «auto» recobraba su marcha hasta perderse á los lejos. Dentro de él, la dama y sus acompañantes reían la ocurrencia, pues sólo se trataba de la baronesa de Laroche, la gentil aviadora.

El record del suicidio.

Desde hace años, Viena es la capital que bate este siniestro record. Pero nunca había llegado el número de suicidios á los registrados en el año 1910.

Nada menos que 567 desesperados, 405 hombres y 162 mujeres han renunciado á la vida. Si á estas cifras se añaden 891 tentativas, 499 de hombres y 392 mujeres, resulta que en total se han registrado, el pasado año, nada menos que cuatro suicidios diarios.

Abril y Noviembre son los que dieron mayor contingente de suicidios, y Septiembre, el que menos. La mayoría recurrieron para librarse de la pesada carga de la vida, al procedimiento de ahorcarse; el revólver y el veneno le siguen en orden. Noventa años tenía el más viejo de los suicidas; el más joven, doce. Las causas determinantes en la mayoría de los casos, fueron contrariedades amorosas.

Viena, la patria de la opereta alegre y de los vales voluptuosos, reputada como una ciudad venturosa, se nos presenta, según estas cifras, en un aspecto macabro.

Las casas por las nubes.

New York, la ciudad de las alturas, va á aumentar sus numerosos edificios elevados, levantando otro mayor aún que los anteriores, lo cual no es extraño, pues en aquella ciudad parece reñirse un enconado pugilato por ganar el cielo á fuerza de ladrillos.

La nueva casa, que será la más alta del mundo, hasta que á otro arquitecto se le hinchen las narices, va á ser construida para la Equitable Life Society. Tendrá la friolera de 62 pisos, alcanzando sus tejas una cota de 260 metros sobre el pavimento. El edificio principal, elevado á 149, tendrá 34 pisos y lo coronará una torre cuadrada de 28 pisos y 134 metros de altura.

No se crea ahora que anidar en las nubes cuesta un grano de anís, pues la Compañía americana va á gastarse 50 millones de pesetas en la construcción de su inmueble. La arquitectura de éste será del estilo Renacimiento y los vanos irán en cuadrados en columnas corintias ó dóricas.

La aviación y la burocracia.

La aviación no es sólo una rama de la ciencia reservada á los técnicos de la ingeniería; muy al contrario; según todas las muestras resulta perfectamente asequible á los sastres de señoras, como nuestro infortunado compatriota Fernández, y á los empleados burocráticos que se lo proponen.

El *Giornale d'Italia* anuncia que un funcionario del ministerio de Instrucción ha inventado un aeroplano que difiere por completo de todos los tipos existentes. El inventor y su familia aseguran que este aparato ofrecerá todas las garan-

tías de estabilidad necesarias y será, por lo tanto, insensible á los golpes de viento, no podrá alterarse su equilibrio, y en caso de un paro del motor, el descenso tendrá lugar con la más seductora de las suavidades.

Lo que no dice es si volará.

La sutilidad de aluminio.

Sir William Ramsay tiene una pajita de aluminio puro, tan fina, que ningún cabello se le asemeja, de cuatro centésimas de pulgada de longitud, y cuyo peso no es más que 1/1.400.000 de onza. Podría hacerse cinco ó seis veces más corta, y en este último caso no pesaría más de 1/8.400.000 de onza; pero entonces ya no sería visible sin el auxilio del microscopio y no tendría valor práctico para las pesadas.

Porque es de advertir que dicha pajita sirve para trabajos de precisión.

Un teléfono múltiple.

El mayor Squier del Signal Corps del Ejército americano, encargado de los servicios de aviación, del teléfono y del telégrafo militares, acaba de inventar un aparato llamado á ofrecer grandes resultados. Trátese del teléfono múltiple.

Merced á este nuevo invento, podrán hablar diez personas utilizando un mismo hilo, sin molestarse unas á otras. El principio de este descubrimiento descansa en la aplicación parcial de la telefonía sin hilos á la ordinaria: los mensajes circulan en el éter próximo al hilo telefónico.

Las principales aplicaciones de este sistema, tendrán lugar en el Ejército y en los servicios de ferrocarriles.

25 DE FEBRERO DE 1911

¡ADELANTE!



DIRECTOR-PROPIETARIO

Luis Mazzantini

...
Año I

...
Núm. 4

UN DIPUTADO FRANCÉS SE HACE FERROVIARIO

EL ejemplo del duque de Zaragoza ha repercutido allende la frontera. Las noticias recibidas de Francia nos lo demuestran con el caso del señor

René Besnard, diputado por Tours, que á semejanza del duque de Zaragoza ha dirigido diferentes veces la máquina de los grandes rápidos de la Bretaña y Normandía.

Así lo ha manifestado el Sr. Besnard en la Cámara francesa, donde se discutía el asunto relativo á los caminos de hierro del Estado.

Era la Cámara, durante este debate, un verdadero desfile de oradores que aportaban al respetable auditorio enormes estadísticas, repletas de números y henchidas de fechas, unos y otras contrarios al ferrocarril del Oeste-Estado.

Así el Sr. Eugerand acusaba á esta Compañía del aceleramiento de sus trenes sobre vías incapaces de soportar el peso y de sufrir la velocidad de los trenes; el Sr. Fournade criticaba la multiplicidad de tarifas con que la Administración agobia á los remitentes; el Sr. Dubois que reproducía las quejas y reclamaciones de los asiduos del «baulieu» que llegan á París con

retraso sistemático; El Sr. Ballande, que recordaba la catástrofe de Saujon, y el Sr. Manaut, que provisto de una interminable lista de números pretendía demostrar las

deficiencias de la explotación de este ferrocarril por el Estado.

Un solo diputado, el Sr. René Besnard, se pronunció en favor del asunto «Caminos de hierro del Estado», haciendo en favor de él un discurso elocuente y decisivo.

Fué el discurso del Sr. Besnard más atendido por ser más documentado.

«Yo—dijo el señor Besnard dirigiéndose á los diputados impugnadores—puedo aducir pruebas en favor de este asunto porque he apreciado de visu la situación de las líneas que combatís.

Vestí, en distintas ocasiones, la blusa del maquinista, su gorra, su tradicional pañuelo blanco al cuello, y monté en una de esas máquinas de seis ruedas acopladas que conducen diariamente los grandes rápidos de la Bretaña y de la Normandía.

Hicetambién el viaje de Mans, de Bernay, de Rouen, un poco, en fin, durante todas las estaciones, así en las frías como



El diputado francés M. René Besnard, que para poder discutir en la Cámara con acierto las cuestiones ferroviarias, se ha dedicado con entusiasmo al estudio de las mismas, siguiendo durante mucho tiempo la vida azarosa y llena de penalidades de los maquinistas. Nuestra fotografía le presenta sobre una locomotora que personalmente conducía como tal maquinista.

en las cálidas, convirtiéndome en un verdadero ferroviario. Por eso, al hablaros, lo hago con conocimiento de causa y no ateniéndome á las estadísticas que os fué fácil encontrar en los escondidos rincones de vuestras bibliotecas.»

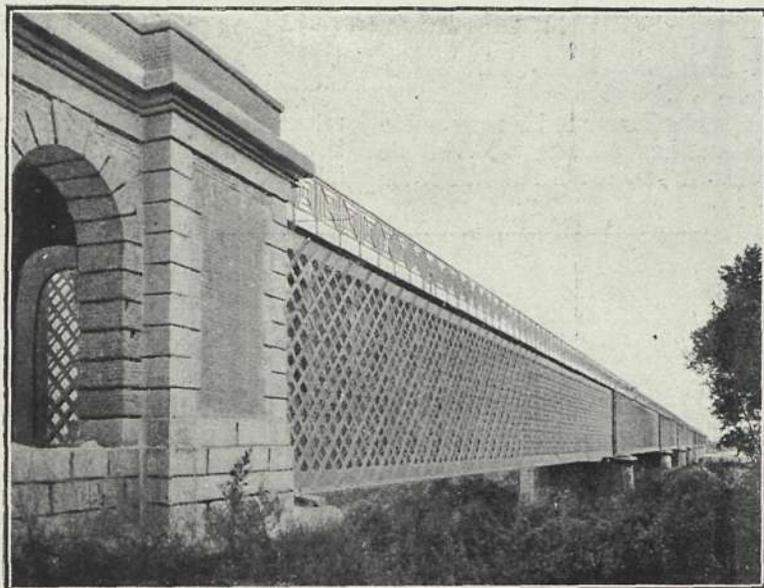
La fotografía que reproducimos en estas páginas representa al Sr. Besnard con el traje de maquinista, subido en la máquina que sale del depósito de Batignolles para ser enganchada al tren que se forma en la estación de San Lázaro.

EN ITALIA

PUENTE SOBRE EL PÓ

En el pintoresco ferrocarril de Génova á Milán, poco antes de llegar á Mezzanacortí, existe una obra de construcción de las más notables que ha levantado la ingeniería moderna.

Se trata de un puente que atraviesa oblicuamente el río Pó, y de cuyas dimensiones se podrá formar cabal idea con saber que consta de diez aberturas, cada una de las



cuales mide 75 metros.

Las vigas maestras, de 7,50 metros de altura, están formadas por doble enrejado muy tupido, de hierros oblicuos, reforzados por sólidos montantes verticales.

Este puente, reproducido en nuestro grabado, fué construído en el año 1866 para abrir á la explotación la expresada línea.

EL CARBÓN PULVERIZADO COMO COMBUSTIBLE

La combustión del carbón pulverizado puede hacerse en condiciones mucho mejores que cuando está el combustible en pedazos, porque puede regularse exactamente la cantidad de aire y obtener así el completo aprovechamiento de sus calorías. Tiene sobre el empleo de gas pobre la ventaja de evitar la pérdida de calor que se ocasiona en el gasógeno al transformar el carbono en óxido de carbono. Además, el polvo de carbón permite obtener llamas muy largas, que no se obtienen con otros combustibles. La introducción del polvo carbonoso en el hogar se hace por medio de inyectores análogos á los de agua, por vapor á presión, empleados en la alimentación de calderas. El aire más ó menos comprimido se hace llegar por toberas provistas de orificios en los cuales cae el carbón pulverizado conducido por transportadores de cualquier sistema.

Los carbones que mejor se prestan á este modo de

combustión son los que tienen una gran cantidad de materias volátiles, como los lignitos, pero se puede también emplear carbones grasos que no se prestan á la gasificación en gasógenos ordinarios. En fin, una de las grandes ventajas del sistema es la de facilitar el aprovechamiento del polvo de cualquier clase de carbón que, de otra manera, no podría ser empleado directamente.

La objeción más seria que puede hacerse contra el empleo del carbón pulverulento es el riesgo de explosiones, pues en algunos locales puede formarse accidentalmente una mezcla explosiva de aire y polvo carbonoso. Los medios preventivos son: ventilación activa, lavado frecuente de las paredes y humectación del aire por medio de chorros de agua ó de vapor.

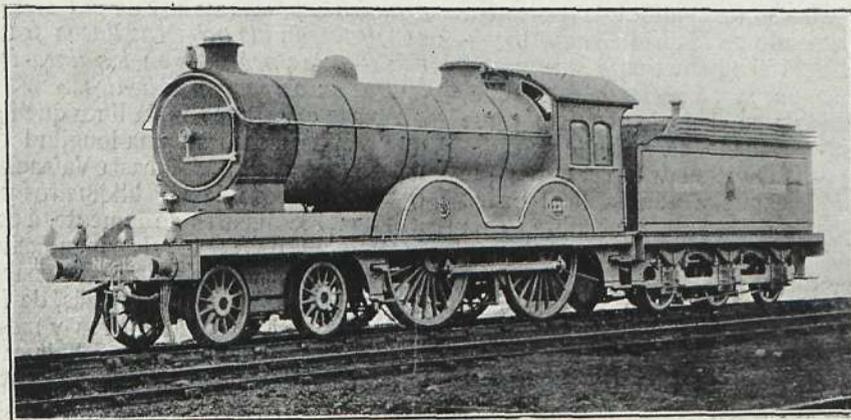
Las cenizas no llegan á molestar sino en caso rarísimo, porque, de ordinario, son arrastradas fuera del hogar por los gases de la combustión.

LOCOMOTORAS INGLESAS

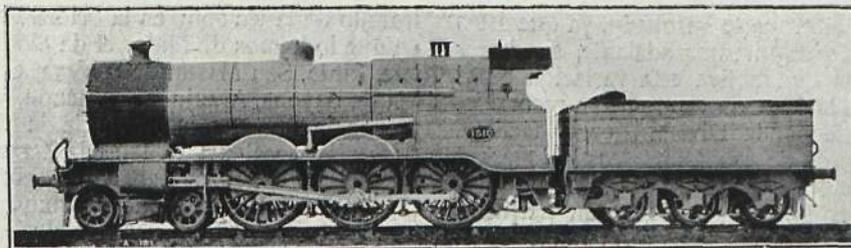
POR los dos grabados adjuntos podrán apreciar nuestros lectores que Inglaterra se ocupa constantemente en mejorar su material de ferrocarriles, no retrasándose, especialmente, en la construcción de nuevas locomotoras de gran marcha y potencia, que puedan competir con las mejores de otras naciones. Estos dos hermosos tipos de máquinas, construídas recientemente para las Compañías de «Lancashire & Yorksire Railway» y «North Eastern Railway» proyectadas por los ingenieros George Hughes y W. Worsdell, respectivamente, están destinadas á conducir los grandes expresos de las mencionadas Compañías y para los trenes que hacen el trayecto de Londres á Brighton en una hora. Esta accidentada línea férrea abunda en curvas de pequeño radio, en las cuales era preciso moderar extraordinariamente la velocidad de las locomotoras antiguas, cuya marcha, además de ser muy irregular, por tal concepto obligaba á emplear mayor espacio de tiempo en recorrer aquella distancia. La disposición asignada á las ruedas de las nuevas locomotoras obvia este

inconveniente, proporcionándoles gran facilidad de movimiento, lo cual permite atacar las curvas con más seguridad. Todas estas máquinas han sido construídas exclusivamente en Brighton y están dotadas del último modelo de frenos al vacío Westinghouse. Tiene seis juegos de ruedas, dos de ellas motrices, y un regulador automático para el tiro forzado. No solamente representan estas construcciones un progreso evidente por la mayor rapidez con que se efectúan las marchas de los trenes, abaratando los transportes, sino que también beneficia grandemente á sus industrias, imprimiéndoles gran desarrollo, puesto que apenas reconocidas las ventajas del nuevo material se reciben ya importantes pedidos, tanto para los ferrocarriles nacionales como para los extranjeros.

Esta aceptación, á la vez que positivos resultados en el orden económico, reporta el triunfo á que se hacen acreedores los pueblos que se sacrifican y desvelan, por medio del trabajo constante, en pro de la Humanidad.



NUEVA LOCOMOTORA EXPRES DEL «NORTH EASTERN RAILWAY»



VISTA DE LA NUEVA LOCOMOTORA ESPRES DE CUATRO CILINDROS DEL «LANCASHIRE AND YORKSHIRE RAILWAY»

El caracol no es precisamente el animal que más se distingue por su velocidad.

De creer á algunos naturalistas que vienen haciendo detenidos estudios respecto de la velocidad en el andar de los caracoles, resulta que cualquiera de estos animales tarda siete días en recorrer un kilómetro.

El camino de hierro más alto de los Alpes es el del puerto *de la Bernina*, en Suiza. Su vía estrecha parte de una altura de 1.839 metros en Saint Moritz, sube á 2.330 en el puerto, y desciende luego á 572 cerca de Tirono. La tracción es eléctrica y vence una pendiente de 7 por 100. Sólo tiene trece túneles poco importantes.

TRAZADO DEL FERROCARRIL DIRECTO DE MADRID Á VALENCIA

CUANTO pueda decirse acerca de lo que dentro de breve plazo ha de ser definitivo, entra hoy en el terreno de las hipótesis si se tiene en cuenta que al aprobarse por Real orden de 28 de Noviembre último el proyecto presentado por el Sr. Carbonell, se adelanta que el replanteo tendrá que modificarse la primera sección del trazado, partiendo de Madrid en una longitud cuyo máximo será de 150 kilómetros y que podrá muy bien reducirse á 78, por ser, á partir de este punto, donde la línea que se señala en el citado proyecto, y que es la indicada en nuestro grabado, se extiende paralelamente á una trazada por la División de ferrocarriles que estime como factible. Más explícita aún la Real orden que se inserta en la *Gaceta* del 14 de Diciembre, y en que se anuncia la subasta, expresa que el concesionario tendrá que sujetarse en dicho replanteo al trazado que de acuerdo con la División se establezca como más conveniente á partir de Madrid, pasando por los términos de Uclés, Saelices y el Hito, para seguir íntegra desde Villar de Cañas la línea del proyecto Carbonell hasta llegar á Utiel.

Es, pues, hasta llegar á Villar de Cañas, donde resultaría aventurado todo cuanto pudiéramos decir como hecho indudable, y en toda esta sección indicaremos los dos recorridos que, sin riesgos de grandes errores, pueden seguirse, y en cuanto á lo que resta desde Villar de Cañas hasta Utiel, que es la parte más larga de las dos en que queda por este motivo seccionada la línea, únicamente figurarán en este artículo los datos que se deducen del examen del proyecto aprobado, ya que éstos han de prevalecer. No seguiremos adelante, sin hacer observar que la razón que motiva esta variación en el trazado no obedece á la idea de economizar recorrido, pues la línea señalada por la División, como factible, sólo reduce en poco más de dos kilómetros la longitud de la traza del proyecto aprobado.

También es de oportunidad desvanecer un perjuicio que acerca de la línea aprobada se ha formado, y es el de que, haciéndose observar en el proyecto que si se uniera Titubia con Illescas por un ramal de sólo 25 kilómetros de fácil construcción, se conseguiría una comunicación muy directa y rápida del Mediterráneo con el Atlántico, se ha hecho creer que esa línea fué estudiada con el objeto de unir Valencia con Lisboa y no para ligarla con la capital de España por el camino más corto. Nada de eso; al efectuar en 1885 el ingeniero francés Lamartinière el meditado trabajo en el que invirtió dos años, llevando á sus órdenes numeroso personal, lo hizo en cumplimiento del encargo que se le confió por algunas personalidades de Valencia de prolongar la línea Valencia Utiel, que ya se construyó bajo la misma dirección para seguir la traza más directa de Valencia á Madrid, y las instrucciones dadas eran de acortar todo lo más posible el recorrido de ambas capitales; si al entrar en la provincia de Madrid se inclinó algo hacia el Sur, motivos de orden técnico debieron obligarle á ello, y cuando se efectúe ese ya próximo replanteo será ocasión de ver si se equivocó ó no; por lo pronto, el trazado de M. Lamartinière, con sólo ligeras variantes introducidas por el Sr. Carbonell para ajustarse á la Real orden de concurso, ha sido elegido al cabo de 25 años,

lo cual es prueba fehaciente de que sus investigaciones fueron hechas á conciencia y tal vez inspiradas en el criterio seguido por sus compañeros de profesión y nacionalidad, también definido en la mencionada Real orden de 28 de Noviembre, que dice: «...no existirían los grandes expresos de hoy en día si los ingenieros que construyeron las primeras líneas francesas no hubieran sido tan pródigos en las lineaciones rectas, como avaros en curvas y pendientes...»

Aparte esta digresión, la línea que figura en el croquis que publicamos tiene una longitud de 283 kilómetros hasta Utiel, ó sean 370 hasta Valencia, mientras que la carretera excede de 347 kilómetros y medio, ó sea menos de 24 kilómetros de aumento, á que obliga el que la locomotora no puede salvar pendientes ni el tren recorrer curvas que en las carreteras vencen corrientemente los vehículos ordinarios; es más, de Madrid á Utiel tiene la carretera 266 kilómetros y medio, ó sean únicamente 16 y medio menos que la línea proyectada, pues no conviene olvidar que si en la línea nueva se ha de salvar el difícil paso del Cabriel, según dijimos en nuestro número anterior, en el trozo de Utiel á Valencia hubo que vencer el paso de las Cabrillas, que ofreció también serios obstáculos.

Con este indispensable alargamiento resulta una economía considerable de recorrido si se compara la longitud de la línea en proyecto con la de Madrid á Alicante, que tiene más de 455 kilómetros.

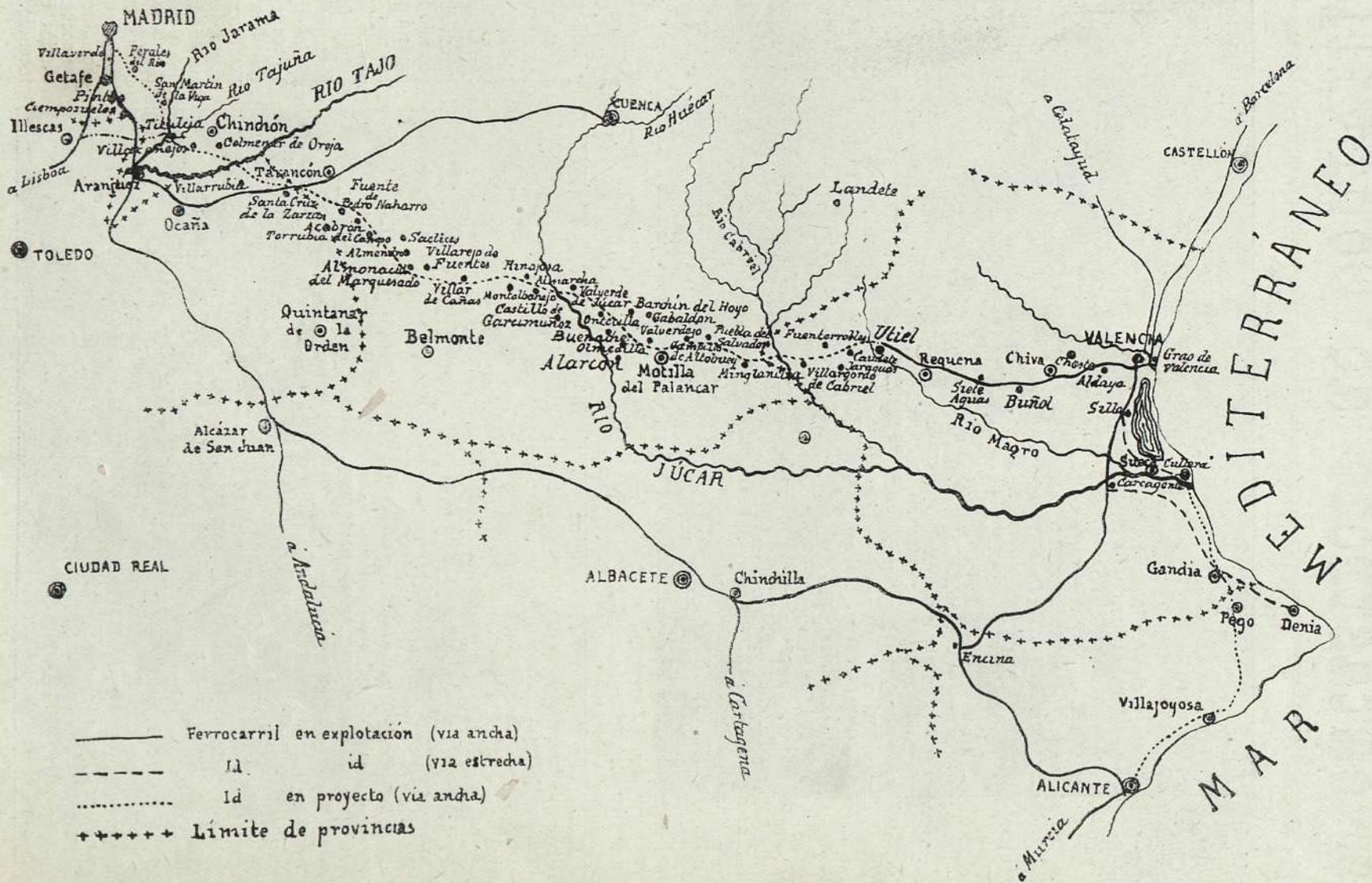
Los términos municipales que cruza en el proyecto el trazado de la vía son: en la primera sección de las dos en que lo hemos dividido, el de Madrid, Villaverde, Jetafe, Pinto, San Martín de la Vega, Ciempozuelos, Titubia de Bayona, Aranjuez, Chinchón, Villacanejos y Colmenar de Oreja en la provincia de Madrid; Villarrubia de Santiago y Santa Cruz de la Zarza en la de Toledo, y Fuente de Pedro Naharro, Acebrón, Torrubia del Campo, Almendros, Saelices, Almonacid del Marquesado y Villarejo de Fuentes en la de Cuenca.

En el trazado que llama factible la División de ferrocarriles se podrán cruzar los de Madrid, Vallecas, Ribas de Jarama, Vaciamadrid, Arganda, Morata de Tajuña, Perales de Tajuña, Tielmes, Carabaña, Villarejo de Salvanés, Valdaracete, Fuentidueña y Estremera en la provincia de Madrid, y Belindrón, Tarancón, Tribaldos, Uclés, Villarrubio, Saelices, Almendros, Almonacid, El Hito, Montalvo, El Congosto y Villarejo de Fuentes en la de Cuenca.

Desde Villar de Caña, pasa fijamente la línea, además, por los términos municipales de Montalbanejo, Almarra, Castillo de Garcimuñoz, Alarcón, Valverde del Júcar, Ontecillos, Buenache de Alarcón, Berdún del Hoyo, Valverdejo, Gabaldón, Motilla del Palancar, Campillo de Altobuey, Puebla del Salvador y Minglanilla, todos pertenecientes á la provincia de Cuenca.

Finalmente, en la de Valencia se cruzan los términos municipales de Villargordo de Cabriel, Fuenterrobles, Jaraguas, Caudete y Utiel.

En cuanto á las estaciones, la Real orden de 13 de Diciembre en que se anuncia la subasta, previene que se establecerán en Madrid, Utiel y demás puntos que la Superioridad designe, en vista del resultado del replanteo.

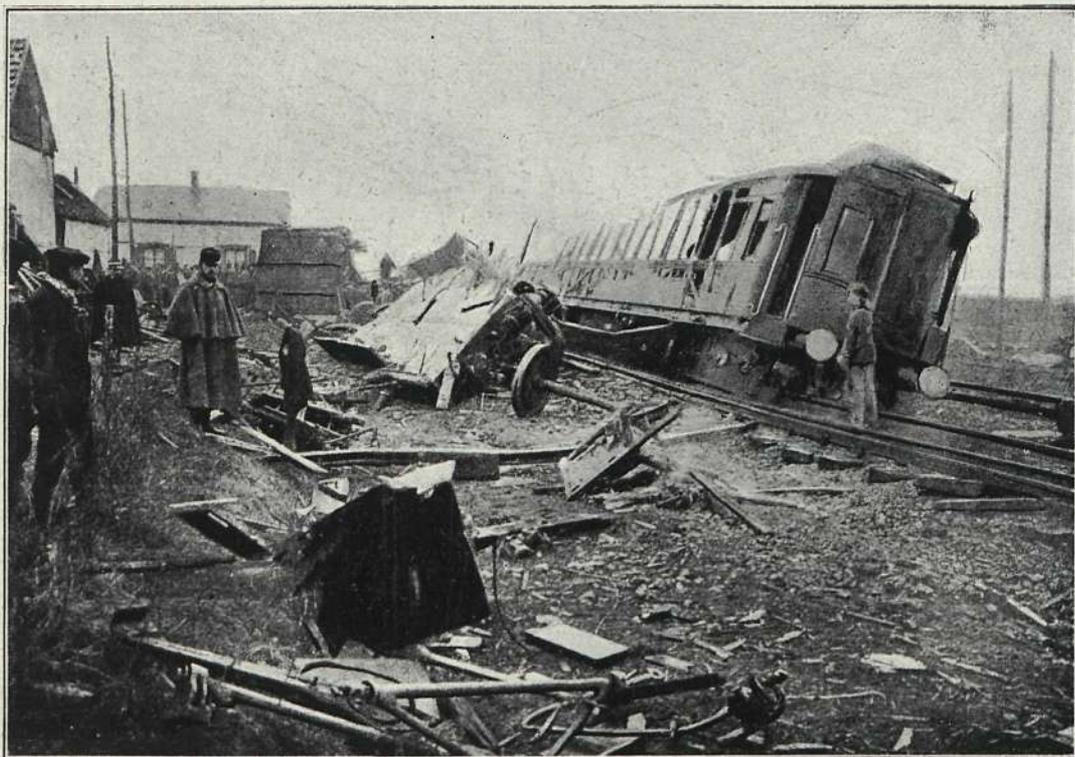


El trazado del ferrocarril directo de Madrid á Valencia

La catástrofe de Courville

El día 14 de este mes ocurrió en Courville, cerca de Chartres (Francia), una catástrofe que produjo numerosas víctimas.

Por una mala inteligencia del guarda-agujas chocaron un tren de mercancías y el tren expés, sin que del accidente resultase ningún dañado. Pero cuando viajeros y empleados se encontraban bajo la impresión del suceso, el tren rápido del Oeste penetró á gran velocidad en



Courville, precipitándose sobre los dos trenes que habían chocado.

Esta segunda parte fué la que produjo las víctimas á que antes nos referimos.

Las fotografías que reproducimos representan el vagón restaurant del expreso incendiado á consecuencia del choque, y el descubrimiento de los cadáveres enterrados entre los escombros de los coches destruidos por el incendio.

EL BUEN VINO

(CUENTO)

Es, pues, el caso que hace bastantes años había en Valdepeñas un rico é inteligente cosechero de tan largo olfato y tan sensible paladar, que sólo los de Sancho Panza podían igualársele.

Gustábale sobre manera el vino añejo (aunque al nuevo le hacía también su honor correspondiente), por lo que conservaba siempre en su bodega un repleto tonel, cuyo contenido, completamente moro, tenía una respetable antigüedad.

En cierta ocasión, y con motivo de no sé qué fiestas ó sucesos, fueron á visitarle dos amigos que residían en Málaga y Jerez, respectivamente, cosecheros acomodados también y con no peor paladar y olfato.

Aficionados al *mosto*, y sabiendo cuán excelentes cal-

Mas quiso la casualidad que al doblar una esquina se encontrase Juanillo con Carmela, la valdepeñera más graciosa que ojos humanos pudieran contemplar.

Verla y alegrársele al mozo los suyos, fué cosa de un momento, y como otro tanto le sucedió á la moza, entablaron una plática digna de figurar en javeras y coplas amorosas.

Hallábanse al lado de la puerta de un comercio, cuyo dueño distaba mucho de ser un santo varón, pues de él se decía que la longitud de sus uñas corría parejas con lo amplio de su conciencia.

Pesábale á Juanillo la bota, y considerando gran tontería tenerla á cuestras, dejóla recostada en la pared, manobra de que D. Dimas el comerciante se apercibió al punto.

No era corto de olfato nuestro hombre, y como el contenido de la bota trascendía, entró en tentación, y consultando su conciencia, halló que no era pecado de mayor cuantía juzgar si al gusto correspondía el aroma.

Así, pues, aprovechando el embeleso de los enamorados, salió con gran sigilo, cogió la bota, dejóla tras el mostrador y se puso á pasear tranquilamente.

De allí á poco rato entraron en la tienda dos corredores ó viajeros, y como los tales suelen charlar hasta por los codos, entablaron conversación con don Dimas, al par que le mareaban poniendo por las nubes las muestras de sus mercancías.

De esta charla y del sacar, examinar y guardar cintas, encajes y puntillas, aprovechó Roque, un chichuelo que D. Dimas tenía á su servicio, y que debido á los buenos ejemplos que de su principal aprendía estaba llamado á superar las glorias de su maestro.

Y así como D. Dimas hurtó la bota á Juan, hurtóse la Roque á D. Dimas, y subiéndola á la habitación en que dormía trasladó el vino á un botijo viejo, puso agua en la bota hasta dejarla bien repleta, volviéndola á colocar en el mismo sitio en que D. Dimas la dejara.

Fuéronse en esto los corredores, y como D. Dimas ardía en deseos de probar el mosto, mandó á Roque á un recado con el único objeto de quedarse solo.

*

¿Recuerda el lector la altiva majestad y el olímpico desdén con que el rey de las selvas paseó su áspera lengua por las húmedas fauces cuando el valeroso hidalgo manchego quiso entablar con él espantoso y singular combate?

Pues aún con más altiva majestad y desdén más olímpico la paseó D. Dimas alrededor de sus labios hasta tocarse la punta de la nariz.



dos guardaba el de Valdepeñas, llevaron buena provision de pescados, aperitivo indispensable para rendir al *morrapio* el culto merecido.

Elogiaron, como buenos andaluces, las pescadillas y boquerones; pero sus elogios resultaron pálidos en comparación con los que su cofrade prodigó á cierto *Noé*, que él guarbaba como bálsamo santo en su bodega, y del que les ofreció un buen trago.

Aceptaron al punto, y como el edificio en cuestión no estaba en la misma casa y sí en otra que el cosechero tenía en las afueras de la población, dispuso que Juanillo, un mozo listo como un ardilla, trajese al instante el alabado néctar.

Cogió el muchacho una gran bota que para casos tales destinaba su amo, se fué á la bodega, llenó el recipiente y se dispuso á llevar el vino con toda la celeridad de que son capaces unas piernas de veinte años.

¿Recuerda el regocijo del escudero cuando en las bodas de Camacho *el chico* le entregaron aquella substanciosa espuma con que se entretuvo hasta que la hora del yantar fué llegada? Pues todo aquello fué nada ante



el regocijo de don Dimas cuando, llegándose á la bota, la cogió con ambas manos y la levantó en alto con el mismo cuidado y la misma alegría que quien ase por el talle á temerosa y púdica doncella.

Pero cuando abrió la boca y gustó la insipidez del agua, quedóse corrido como galán á quien regalan calabazas, y hasta es fama que soltó un redondo taco.

Viéndose, pues, chasqueado y arrepentido de la mala pasada que intentó jugar al descuidado y entretenido mozo, llegóse con gran precaución á la puerta y dejó la bota en el mismo sitio en que Juanillo la colocara.

*

Al aparecer Juan en el alegre y fresco patio de la casa del cosechero, ocho manos batieron palmas en honor de la bota.

Y decimos que fueron ocho las manos que aplaudieron, porque el número de comensales había aumentado con la presencia de un médico, que visitaba la casa con frecuencia por vivir en otra inmediata.

Llegó el supremo instante.

El hinchado cuero fué puesto en manos del cosechero de Málaga, que la tuvo en el aire algunos minutos.

Pero como era hombre acostumbrado á bromas, no sólo no tomó á mal el que le dieran agua en vez de vino, sino que al entregar la bota al de Jerez le hizo una seña, lo suficiente expresiva para ser cogida al vuelo.

Bebió el jerezano, contuvo la rísa y le llegó el turno al de Valdepeñas.

Pero no bien le hubo caído en la boca el chorro cuando arrojó la bota á Juan, el cual, cogiéndola en el aire y creyendo que se la entregaban para que bebiera, se dispuso á apagar la sed que la charla con Carmela y el ligero caminar le habían encendido.

¡Qué estupor el del pobre mozo al encontrarse convertido el vino en agua!

¡Y qué de improperios y denuestos los que su amo le dirigía!

Tanto, que de no haber intervenido el médico hubiese llegado á vías de hecho con el inocente zagalón.

Pedidas á éste explicaciones, no sabía darlas; pero convencido de que él había puesto vino en la bota y persuadido ahora de que era agua lo que contenía, se desesperaba y estaba á punto de perder el juicio, pues achacaba á cosas de brujas ó de diablos el suceso, en tanto que el médico y los cosecheros de Málaga y Jerez se reían hasta desternillarse.

No así el de Valdepeñas, cuyo furor iba en aumento, creyendo se trataba de una broma de Juan, por lo que, no obstante las exhortaciones de sus huéspedes, dió al pobre mozo la cuenta y la puerta.

*

En la noche de aquél mismo día, y cuando el médico roncaba como un bienaventurado, fué D. Dimas á reclamar sus servicios, porque Roque se moría sin remedio.

Fuese el doctor con el comerciante, examinó, y pronto pudo convencerse de que el paciente era víctima de una descomunal borrachera que D. Dimas no se explicaba, puesto que el muchacho jamás probaba el vino.

Recetó el médico, Roque lanzó lo que de tanto estorbo le servía y cantó luego de plano, con gran indignación del comerciante, que sin duda no perdonaba la listeza de su precoz discípulo.

Soltó la carcajada el doctor, salió de la casa y á la mañana del día siguiente Juanillo entraba de nuevo al servicio del cosechero, haciendo la formal promesa de no



pararse junto á la puerta de D. Dimas, sobre todo llevando bota con vino añejo.

DANIEL COLLADO

LOS ENEMIGOS DEL TREN

El descarrilamiento ocurrido recientemente en Torreblanca, y del cual han sido víctimas un maquinista, que sacrificó heroicamente su vida por salvar la de los viajeros, y un sargento de la Guardia Civil, que se trasladaba á su nuevo destino de Barcelona, ha hecho fijar la atención pública en la circunstancia de haber sido el viento, con empujar hacia la pendiente un vagón parado en la estación, la causa determinante del siniestro.

Por muy rara que parezca la intervención de los elementos en estas catástrofes, no es menos cierto que la mayor parte de éstas, lejos de ocasionarse por la negligencia de los hombres, deben su origen á los agentes naturales desbordados en avalanchas, vendavales ó inundaciones.

Ciertamente que á veces un descuido cualquiera de un empleado, una maquinación criminal de algún malhechor, puede motivar graves accidentes ferroviarios, lanzando un tren por vía distinta de la precisa ó levantando los carriles en un lugar de su recorrido. Pero según todas las estadísticas, el número de los siniestros imputables á personas, es insignificante comparado con el que determinan el agua, el viento ó los animales.

El peligro del agua

Cuando el ferrocarril atraviesa una región amenazada por las crecidas de algún río, es muy fundado el temor de que una inundación levante violentamente los carriles, sobreviniendo la catástrofe al paso del primer convoy, que además se verá envuelto en las oleadas de aquel tempestuoso mar.

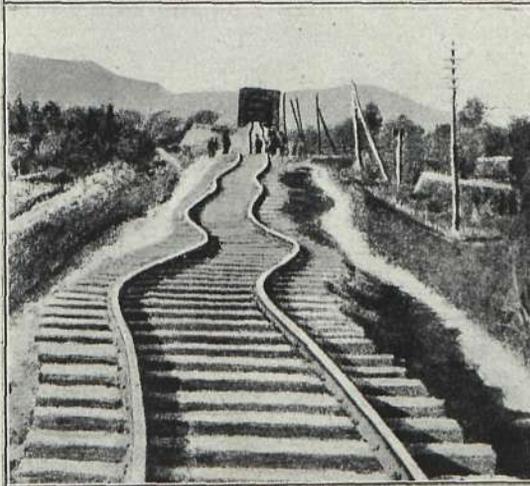
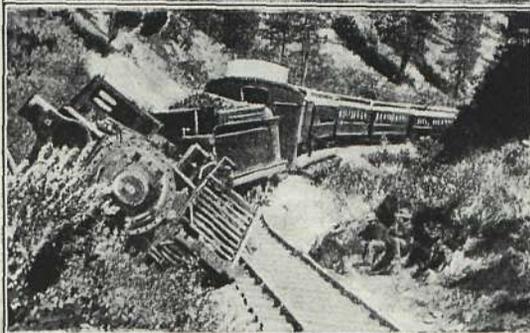
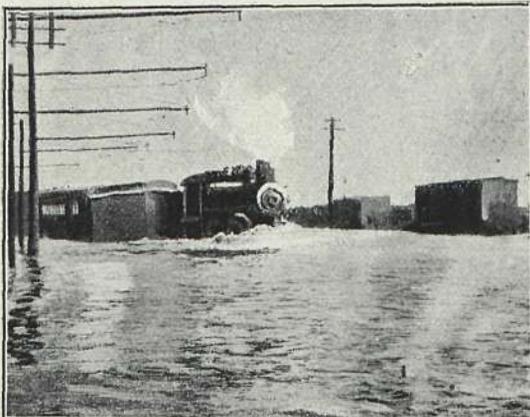
Hace diez y seis años, el agua de un río había minado en una extensión de sesenta metros la vía del New-York Central Railway, sin que ningún signo exterior dejase pre-

sumir su labor destructora. Al llegar poco después un rápido á la porción de línea socavada, ésta hundiéndose bajo sus ruedas arrastrando consigo dos grandes vagones llenos de viajeros á quienes costó la vida aquel accidente.

Más tarde, en Noviembre de 1904, se producía en los alrededores de Brouville (Ohio), uno de los siniestros más singulares causados por la inundación. Aunque el telégrafo había anunciado una inminente crecida del Ohio, el jefe de estación de Brouville, no concediéndola importancia y apoyándose en el testimonio de los numerosos precedentes, dió la salida á un tren de viajeros. Después de haber franqueado éste 15 kilómetros sobre una vía en talud, el tren se internó en una hondonada que la crecida invadía ya. El agua, que subía de nivel visiblemente, obligó al maquinista á aumentar su velocidad para alcanzar la estación siguiente situada en terreno elevado. Cuando vió que llegaba á los estribos comenzó á sentir una vaga inquietud; los pasajeros, espantados, tocaban sin cesar los timbres de alarma, sin obtener atención del conductor, obstinado en llevar el tren hasta Johnstown.

Cuando se lanzó dentro del túnel que le separaba aún de la estación próxima, el agua penetraba libremente en los vagones, y los viajeros, subidos sobre sus asientos, veían con terror ascender siempre el nivel líquido, que convertía el túnel en un río subterráneo, donde el fragor de las aguas se unía al ruido del tren, haciendo más angustiosa aquella situación la sombra impenetrable que les rodeaba.

De repente, un agudo silbido anunciaba que el agua había apagado el hogar de la locomotora. Mas la velocidad adquirida fué suficiente á



TREN SORPRENDIDO POR UNA INUNDACIÓN EN EL VALLE DEL MISSISSIPPI
DESCARRILAMIENTO EN EL CANADÁ, DONDE EL VIENTO ABATIÓ UN ÁRBOL SOBRE LA VÍA EN EL MOMENTO EN QUE IBA Á PASAR UN TREN
EFECTO PRODUCIDO EN UNA VÍA POR UN TERREMOTO

arrastrar el tren fuera del túnel hasta los andenes de la estación inundada, en la cual aguardaban los socorros organizados para la llegada del convoy.

Bloqueados por la nieve

Según el clima de cada región y la configuración de los países que atraviesa, el camino de hierro encuentra un enemigo diferente. En Rusia, en América del Norte, á veces en la India septentrional, ocurre frecuentemente que los trenes quedan bloqueados días enteros por la nieve. En nuestro número anterior nos hemos ocupado de los casos análogos ocurridos en las líneas ferroviarias, restándonos ahora citar algunos episodios.

En 1902, el tren que conducía una compañía de actores contratados para Odessa, fué sorprendido por un furioso temporal de nieves. Pereciendo de frío y hambre, después de una parada de ocho horas en plena estepa, los desgraciados artistas destacaron á algunos emisarios para buscar víveres; pero éstos sucumbieron en su peligrosa aventura. Cuando llegó el tren de socorro, las tres quintas partes de los viajeros habían perecido.

Si acaso cruza el tren una cadena de montañas, la línea de nivel le

lleva á peligrosos pasos en donde puede ser fácilmente alcanzado por una avalancha desprendida de la cumbre y arrastrado al abismo en un confuso remolino de nieve y piedras. Pasando la cordillera de los Andes, en cierta ocasión, un convoy de viajeros, una masa de nieve precipitada de los montes vecinos, interrumpió la marcha en el primer kilómetro, viéndose obligados los pasajeros á apearse y trabajar en la desobstrucción de la vía, á menos de perder excesivo tiempo hasta la llegada del personal que el accidente precisaba. Una nueva avalancha les detuvo kilómetros después; muchos de los viajeros renunciaron á continuar su excursión regresando á su punto de partida, y sólo uno más perseverante, logró llegar en tren á Caracas, no sin haber coadyuvado á limpiar el camino de diez y siete avalanchas, ni sin emplear en el viaje cuatro veces el tiempo marcado en la guía.

Aún recordamos el caso ocurrido en una línea escocesa, de quedar sepultado bajo la nieve desprendida un coche arrancado con violencia del resto del convoy, y dentro del cual hubieron de permanecer los viajeros sin alimento y casi sin aire más de dos días, que emplearon los más animosos en abrir una galería, por la cual lograron, tras muchas penalidades, proporcionar los auxilios más necesarios.

El temblor de tierra

Uno de los más terribles enemigos del tren, lo consti-

tuye la sacudida sísmica en aquellas regiones donde se produce con alguna violencia este fenómeno.

En el Japón, por ejemplo, las Compañías de ferrocarriles se ven obligadas á vigilar día y noche el estado de la línea, pues basta el más ligero movimiento del suelo para romper ó torcer los carriles, ocasionando una catástrofe. A pesar de todas las precauciones, los accidentes de caminos de hierro causados directa ó indirectamente por los temblores de tierra, se elevan á la proporción de un 8,5 por 100.

Y si las cifras no son aterradoras, débese únicamente á que los mecánicos japoneses conducen sus máquinas con todo género de precauciones, y á que su red ferroviaria apenas mide 6.700 kilómetros para todo el imperio.

Y no hay que decir el riesgo inmenso de abrirse una grieta bajo las traviesas de la vía, donde falto de apoyo puede el tren sepultarse, ó el hacer surgir una eminencia en la llanura ó interceptar con una corriente de lava los carriles tendidos cerca de donde ha aparecido un volcán.

Más corrientes, pero no menos temibles, son las deformaciones de la vía cuando el movimiento sísmico ha cambiado la configuración del sue-

lo. Otras veces levanta gran parte de la vía ó la rompe en varios sitios, como si la tierra quisiera libertarse del brazo de hierro que le han impuesto los hombres.

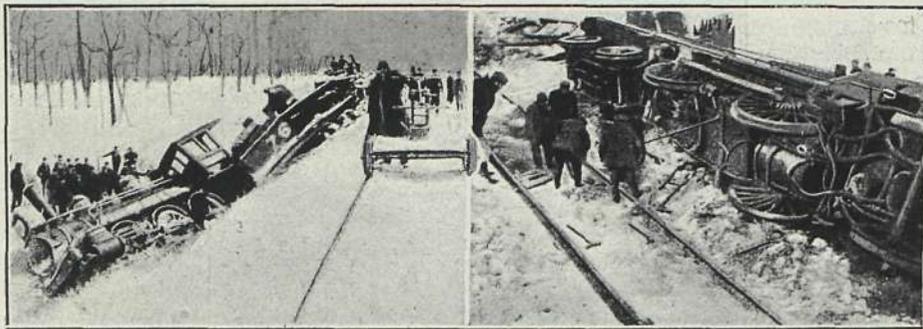
Los animales y el tren

La arcaica y sabia organización de Europa, reduciendo la fauna y la flora á las exigencias de la civilización, preserva las vías férreas del peligro que para la seguridad de sus trenes constituyen los animales salvajes cuando en numerosas manadas se atraviesan delante de la máquina.

En los demás países cuyos campos disfrutan de un estado más natural, pero á la vez más peligroso, según vamos á demostrar con ejemplos, la línea debe ser protegida en muchos sitios con vallas, fosos ó verdaderos muros de fábrica, según el tamaño y la pujanza de los animales que frecuentan el territorio.

No se hace así, sin embargo, por una negligencia imperdonable en las empresas americanas y asiáticas, demasiado atenta al presupuesto de instalación, y á ellas son debidos gran número de accidentes más ó menos graves.

En los Estados Unidos, un 23 por 100 de éstos son debidos á la colisión de la locomotora con bueyes situados solos ó en manadas sobre la vía. Todas las máquinas van por tal razón provistas de un aparato llamado *cow-catcher*, formado por una especie de espolón que defiende las ruedas, apartando á un lado ó á otro los



DESCARRILAMIENTOS PRODUCIDOS POR LA NIEVE

objetos que encuentra por delante. En el tiempo en que aún había bisontes en aquellos territorios, es decir, hasta 1879, ocurría frecuentemente que los trenes de San Luis y del Far-West eran rodeados por manadas innumerables de estos grandes bovinos, á los cuales no lograban espantar el silbido ni el estruendo de la locomotora. Un tren se vió obligado á detenerse treinta y dos horas en medio de un rebaño inmenso de bisontes, que se habían posesionado sin prisa de la vía, impidiéndole avanzar ni retroceder.

En otros países como el de Africa Centra], la presencia de bestias feroces pone frecuente pavor en el ánimo de los viajeros. Hace cuatro años, los que se trasladaban á Nairobi por el ferrocarril recién inaugurado, apercibieron, poco después de la partida, que llevaban por compañero de viaje un hermoso león. La explicación es muy sencilla: durante una parada, aquel felino, que acechaba su condumio por los alrededores del apeadero, se había deslizado en un vagón de mercancías lleno de carnes muertas y aves de corral, y sorprendido por la marcha del tren durante lo más sabroso del «menú», asomaba su espantada cabeza por la portezuela del furgón, rugiendo al verse conducido á toda velocidad. Cuando el maquinista escuchó las señales de alarma y detuvo el convoy, la fiera se lanzó al campo huyendo rápidamente de los tiros que le disparaban los viajeros desde las ventanillas.

Más ladino el tigre, no se mete jamás allí donde vea la salida muy segura. Su hostilidad contra los caminos de hierro se manifiesta de un modo más artero; cuando se arroja sobre el empleado que presta único servicio en una estación aislada, ó sobre el guarda agujas atento á sus funciones en pleno campo, antes de llegar á ella. Por esta causa, en las regiones más peligrosas se toma hoy la precaución de construir pequeñas fortalezas de suficiente capacidad para que un hombre pueda encontrar en ellas un refugio en caso necesario. Estos verdaderos blockhaus están unidos telegráficamente á las dos estaciones más próximas, con objeto de que pueda avisar á sus jefes cualquier apuro en que las fieras le pongan.

Respecto á los grandes paquidermos, son también malísimos vecinos para las vías férreas. En 1908, un tren de viajeros se dirigía sobre Bangkok, cuando el maquinista, explorando la vía á la terminación de una curva pronunciada, apercibió con espanto un elefante que paseaba tranquilamente entre los carriles á menos de 50 metros de la locomotora. Esta vez el choque resultó fatal para el paquidermo, saliendo milagrosamente indemne el tren; pero dos meses después, otro encuen-

tro igual produjo un descarrilamiento en el que perecieron varios viajeros.

Antes de estos dos episodios, un rinoceronte hizo descarrilar un tren en la Rodesia, pero en condiciones más curiosas, puesto que fué el animal quien provocó la colisión al verse sorprendido por la llegada del tren, aunque se encontraba á algunos metros de la vía. Juzgando con su torpe discernimiento que aquel enemigo desconocido le desafiaba, agachó la cabeza y se lanzó violentamente contra la locomotora. Las consecuencias son fáciles de adivinar: el tren descarriló al hallar entre sus ruedas los duros huesos del rinoceronte, pero la agresiva fiera quedó convertida en una masa informe en pago de su estúpida soberbia. Otros animales de volumen insignificante han determinado entorpecimientos y á veces verdaderas catástrofes en el servicio de las vías férreas.

Las manadas de ratas que cruzan á veces el continente australiano, las bandadas de pequeños pájaros en América y las nubes de langosta en muchos lugares del globo, han logrado á veces detener el tren, como no consiguió hacerlo el elefante.

Y no ya reunidos en millones de millones, sino un solo insecto, un mosquito maligno que picó en los ojos á un guardagujas italiano cuando se disponía á dar entrada á un convoy de viajeros, determinó, no hace mucho, una catástrofe cerca de Pisa, que pudo ser fatal para todos los viajeros del tren.

La necsía de las flores

La exuberancia del suelo anima el paisaje y recrea la vista; pero á veces suele ser la desesperación de muchos viajeros, obligados á detenerse en una estación por causa de las flores que han brotado en número considerable entre los carriles.

En Suiza es frecuente hallar interrumpida la circulación de trenes por la presencia de los narcisos, que borran totalmente la vía bajo una blanca alfombra de mucho espesor. Al comenzar á atacarla la locomotora deja en ella dos surcos oscuros de flores aplastadas; pero á las pocas docenas de metros las ruedas empiezan á patinar, y es preciso detener la marcha.

En Florida son los jacintos los enemigos del buen servicio ferroviario en primavera, así como en las Pampas argentinas lo son las altas hierbas salvajes que se elevan hasta casi tapar á la locomotora.

En todos estos casos se impone una siega despiadada de las flores que tapizan la vía férrea, como ofreciendo al paso de la máquina el homenaje de la Naturaleza. Porque esto es muy poético, pero ante los apremios del tiempo resulta muy incómodo.

Se cree algunas veces que la luz es más intensa cuanto más blanca es, pero no pasa tal creencia de ser una preocupación, puesto que los rayos poco refrangibles, en especial el rojo y el amarillo, son menos absorbidos por la atmósfera que las radiaciones violadas, como puede comprobarse observando un foco eléctrico y un foco de gas en tiempo brumoso; á igual potencia luminosa se distingue á mayor distancia el foco de gas.

Ahora bien, empleando un espejo dorado, la luz reflejada no lleva rayos azules ni violados, y sólo se compone de rojos, amarillos y verdes.

En el ejército y marina franceses, donde se emplea ya este sistema, está dando excelentes resultados.

Reflectores dorados para faros de locomotoras

Una fábrica inglesa acaba de idear el reflector metálico parabólico para proyectores y faros de tranvías, de locomotoras ó de automóvil, cuya cara reflejante está cubierta de un baño de oro, al cual se comunica por un procedimiento especial, brillo resistente y duradero. Según sus constructores, el espejo dorado facilita una luz mucho más intensa que la ofrecida por la superficie plateada actualmente en uso, muy especialmente en tiempo de nieblas, dotando á la vez á su fanal de una fiijeza que no poseen los de otros reflectores.

LA DIRECCIÓN DE UNA CARTA

EN las Administraciones de Correos de todas las naciones, y principalmente en España, se registran con mucha frecuencia casos de encontrarse cartas con direcciones incompletas, y que, á pesar de esto, llegan á su destino; pero que desde que un humorista americano escribió en el sobre, por toda dirección, «Victor Hugo, Europa», no se había registrado en la historia del correo postal un caso como el que relata la Prensa, reproduciendo las señas del sobre en la misma forma que nosotros publicamos, tomándolo de un periódico francés.

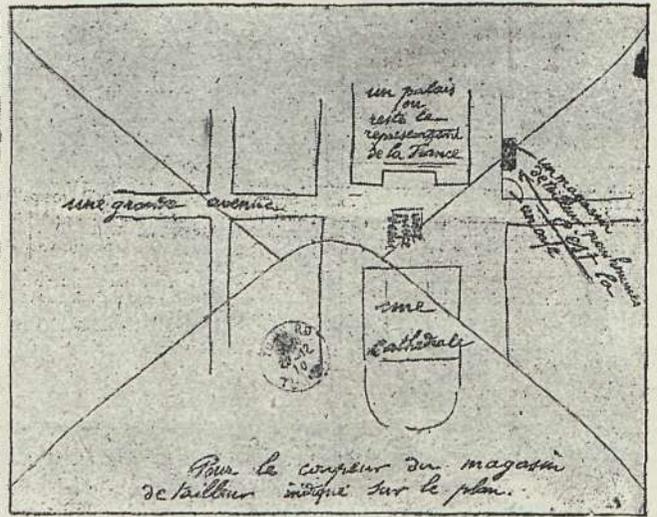
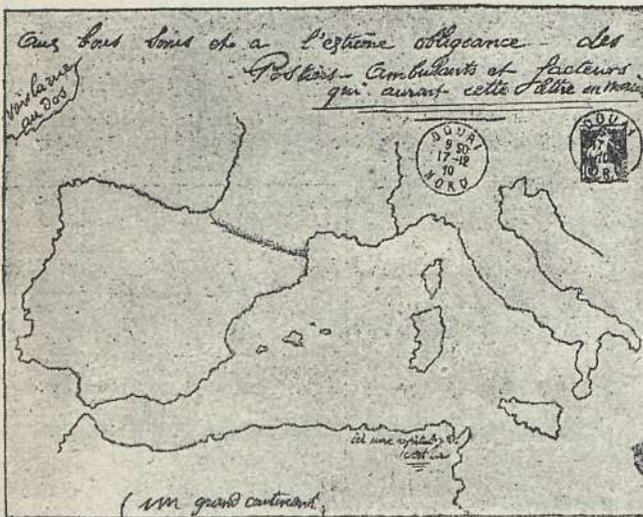
En la cara anterior, y en la parte superior, aparecen las

siguiente: «Para el cortador del taller de sastrería indicado en el plano.» La carta mencionada ha llegado á su destino solamente con los jeroglíficos detallados.

Los empleados de Correos del punto en que se depositó la carta vieron en el mapa que esta llevaba que el sitio señalado con un punto negro y donde aparece el letrero *Ici una capital* correspondía á la población de Túnez.

Allí fué enviada la carta, y con el plano de la población que también tenía dibujado y las indicaciones antes dichas, fué cosa relativamente fácil encontrar al destinatario.

Esta broma de nuestro vecino ha sido la mejor prueba



líneas que, traducidas, dicen: «A los buenos cuidados y á la extrema amabilidad de los ambulantes de Correos y carteros que tengan esta carta entre sus manos.»

Debajo lleva dibujado un mapa, en el que se ve parte de Francia, íntegramente España, Italia, Córcega, Cerdeña, Sicilia, un poco de Marruecos, Argelia y Túnez.

En el extremo del mapa africano, un punto rojo, y debajo lo siguiente: *Ici une capitale; c'est là!* «Aquí una capital; ¡ésta es!» En el ángulo izquierdo tenía escrito lo siguiente: «Ver la calle al dorso.»

En el reverso del sobre se veía dibujado el plano de una parte de la ciudad, con las siguientes anotaciones: las manzanas de casas, el palacio de la representación de Francia, una fuente, una catedral y una gran avenida. En una de las calles laterales, otro punto rojo, con la siguiente indicación: «Un taller de sastrería para hombre; ¡éste es! Y al pie lo si-

guinto se podía someter á los empleados del correo francés para demostrar si conocían bien la Geografía universal.

Dichos funcionarios, como lo demuestran los sellos en tinta de las Administraciones estampados en el sobre, no han titubeado mucho en cursar la carta á su destino, pues solamente lleva los sellos de Douai y de Túnez, población donde quería enviar la carta su remitente. El sobre de esta carta seguramente figurará en el Museo Postal del Cuerpo de Correos de Francia, para honra de sus individuos.

La originalidad del remitente es también digna de dedicarle unas líneas, pues solamente á broma ó á exceso de precauciones puede atribuirse la ocurrencia de aquél; pero sea por lo que fuere, el honor del Cuerpo de Correos ha quedado á salvo.

De esto se deduce claramente que no se pierden más cartas que aquellas que desca uno mismo se pierdan.



BROCHAZOS



LOS TRES OCHOS

Puedes, lector, avanzar sin temores en la lectura de este artículo, que ningún punto de contacto tendrá con los tan cacareados de la escuela socialista.

Los «tres ochos» era un apodo puesto con remuchísima gracia por un guasón á la señora de Gutiérrez y sus dos pimpollos, remoquete que acertadamente les pillaba desde los pies á la cabeza, pues cada una de ellas, por la abundancia de sustancias grasas, daban en la báscula noventa kilos corridos.

La mamá tenía completamente raspado el cerebro, y únicamente las pocas células que le quedaban estaban totalmente ocupadas por la vanidad, por el delirio de grandezas, enfermedad que, por herencia, había ido á repercutir en las niñas en sentido aumentativo.

Doña Francisca de Paula Cid Campeador y Martínez de Garcillán—así rezaban sus tarjetas—, decía enfáticamente á cuantos tenían el mal gusto de oírla, que ella era persona de abolengo, de alcurnia, y descendiente, por línea directa, del ilustre y valiente caballero El Cid Campeador.

Su marido, Pablo Gutiérrez, era un pobre diablo. Militar modesto, y procedente de la clase media inco-

lora, ostentaba, como hechos meritorios en su historial, haber sido teniente-ayudante del casti- llo de Peñíscola, gobernador de «la fortaleza» de Mequinenza y sargento mayor en Zaragoza, en cuyo cargo recibió el canuto.

★

Las presunciones de aquella familia fátua y el considerar á las demás como de raza inferior, hacía que la gente las llamara orgullosas y necias.

Las hijas, aunque gordinflonas, resultaban guapitas y frescachonas, y no faltaron pretendientes á las carnosas manos de las hijas de Gutiérrez, que recibieron por su atrevimiento sendas calabazas.

A cualquier hora iban ellas á tener relaciones con un pelafustán.

—Paca—decía el marido mirando al porvenir—, yo creo que las niñas debían tener menos exigencias para aceptar los novios que se presentan.

—Qué limitadas son tus aspiraciones. ¡Cómo se conoce que desciendes de humilde linaje!

—Ya estamos en lo de siempre: en el afán aristocrático, en los pergaminos de tus antepasados.

—Y dílo muy alto, porque ello me honra; la sangre azul de mis venas proclama que desciendo del noble Cid Campeador.

—Dado como discurre, todos lo negarían, en parte, afirmando que desciendes, no del Cid, pero sí de Babieca, su famoso caballo.

—Eso es una grosería, propia de los de tu clase.

Fuera por lo que fuese, las niñas hicieron un

cuarto de conversión, y aquellos corazonces femeninos, cerrados á cal y canto para las sensaciones del amor, permutaron su dureza por la fragilidad y aceptaron los primeros flechazos de Cupido, que partieron de un teniente enamorado, atrevido y simpatiquísimo.

Un día el novio decía á su amada:

—La verdad, usted me gusta muchísimo y es mi felicidad; pero me confunde la idea de que, como dice su mamá, que ustedes son de abolengo, de alcurnia...

—La verdad es que yo soy de Calasparra, y mi hermana de Villare-



jo de Salvanés, y ríase de las demás tonterías nacidas de rancias preocupaciones.

—El novio con un pretexto fútil suspendió el palique, suspendió á la niña en gramática, y suspendió aquellas relaciones tan cortas como risibles.

Pasaron unos años, muy pocos en verdad; la vida, con sus evoluciones rápidas, duras é incomprensibles, hizo desaparecer al pobre papá, que se llevó con el empleo la consabida llave de la despensa.

Doña Paca y las niñas, aferradas á las grandezas aristocráticas, vieron que paulatinamente se iban aflojando los ligamentos de la vanidad, imposibles de templar por falta de numerario, y ellas, que habían vivido en fortalezas como dueñas de señorial castillo, hoy reposaban oscurecidas en un cuarto interior de la calle de la Arganzuela, exclamando llenas de indignación: ¡qué horrible es descender!

Aquella familia fué bajando violentamente por el plano inclinado de la miseria, dejándose en cada cota un jirón de las pasadas grandezas.

Una tarde, una muchacha flacucha, de ojos picarescos y humilde



vestir, se tropezó en la calle de Atocha con un apuesto capitán de Cazadores; ¿No me conoce usted, Guillermo? ¿Tan variada estoy?

—No recuerdo— exclamó el capitán tras una rápida revista á la interlocutora.

—Extrañame su escasa memoria, pero no debo tildarle de rencoroso ni mal amigo; yo soy su ex novia, la primogénita de doña Francisca de Paula Cid Campeador y Martínez de Garcillán, que, por rigores de la negra suerte, actúa ahora de cupletista en el «cine» de la Encomienda.

—¿Pero qué me cuenta usted!

—Lo que usted oye.

—¿Entonces usted es una «bailaora» flaca, de pantorrillas y de pechera vertical, que anoche vi bailar á primera hora?

—La misma que viste y calza. ¡Qué vida tan perra, amigo mío; por catorce reales media hora de sicalipsis, alentada por las groseras frases del maestro, que toda la noche se la pasa diciendo: «Muévete, niña».

—Y esa delgadez—y perdone la confianza—, ¿á qué obedece?

—Al régimen, amigo; estoy á legumbres y hortalizas.



—Ah, vamos! ¿Por alguna enfermedad?

—¡No, señor; por falta de dinero!
CARLOS TOVAR
(Dibujos de Abad.)

venidas, que, transmitidas por la torre, cruzan millares de kilómetros para advertir á los navegantes y estaciones de allende los mares la hora exacta. A las doce, las doce y dos minutos y á las doce y cuatro minutos el mecanismo de relojería determina automáticamente un contacto, que obrando sobre el manipulador de la telegrafía sin hilos de la torre Eiffel, provoca una emisión de ondas hertzianas, precedidas cada vez de signos convencionales.

De esta manera se conoce la hora de París con un segundo de error, el que se corrige por los receptores al recibirlas.

Tal es el papel importante que juega la estación establecida en la colosal, airosa y extremadamente bella torre Eiffel.

Rarezas humanas

¡Hay gentes para todo! Un mortal, con más méritos que el tan ponderado Job en asuntos de paciencia, ha tenido las agallas de perder el tiempo en la siguiente curiosísima estadística: contiene la Biblia 3.566.480 letras; 773.746 palabras; 31.102 versículos; 1.189 capítulos y 66 libros. La palabra Señor se repite 5.000 veces.

El reverendo G. S. Black, en un estudio comparativo de los primeros cuatro Evangelios, deduce que, en un total de 1.071 versículos, Mateo tiene 387 en sociedad con Marcos y Lucas, 130 con Marcos, 184 con Lucas; 370 son suyos en absoluto. Lucas, de 1.151, tiene 350 con Mateo y Marcos, 176 con Mateo, 41 con Marcos; 544 completamente originales.

Después de este galimatías, que nosotros hemos tenido el buen gusto de no comprobar, si la duda te asalta, lector amable, y crees hemos podido equivocarnos, echa mano del famoso libro en pasta ó sin empastar, donde puedes salir de las dudas que te embarguen.

Pero creemos no te impondrás tal castigo, y mucho más si te decimos que al autor de la anterior estadística le han concedido una plaza en el manicomio de Leganés.

Y, según nuestra opinión, ¡la tiene bien ganada!

La torre Eiffel, estación radio-telegráfica

En distintas ocasiones hemos hablado á nuestros lectores de la estación radio-telegráfica instalada en la torre Eiffel, que en su alcance maravilloso y gran potencia ponía la mayoría de sus colonias, esparriendo comunicación la metrópoli con madas por los distintos mares.

El puesto tiene también la misión importantísima de enviar periódicamente la hora exacta á los barcos en alta mar, proporcionándoles un dato precioso para fijar su situación precisa y arreglar con toda exactitud sus cronómetros.

La hora se toma del Observatorio de París, donde un péndulo encerrado en una caja de cristal, perfectamente dispuesta para evitar las influencias atmosféricas y las vi-

braciones del suelo, marca en cada momento la hora exacta del meridiano del lugar.

Para enviar los signos horarios á través del espacio está en comunicación el Observatorio con la estación radio-telegráfica. El empleado de guardia observa atentamente el menor ruido, y todas las estaciones hertzianas náuticas del mundo, desde media hora antes de la media noche, suspenden sus mensajes y aguardan la señal.

El agente del Observatorio, con la mano en el manipulador Morse y la vista sobre el antejo, sigue atentamente la marcha del péndulo de Leroy. Un momento antes de la hora señalada (precisamente á las 11 h. 59 m.) envía las señales con-

El ferrocarril de más pendiente

El ferrocarril de Mendel, que su-
be una pendiente de 64 por 100, y
el del Vesubio, que tiene casi la
misma inclinación, considerábanse
como los ferrocarriles de montaña
más pendientes de Europa. A uno
y á otro excede el de Virgl, cons-
truído no lejos de Bonzen, en el Ti-
rol. La parte más alta de su tra-
yecto es una pendiente de 70 por
100, y el resto no tiene menos de
66 por 100 de inclinación.

Las obras de este ferrocarril han
sido difícilísimas, tanto por la pen-
diente de las laderas de la montaña,
como por los hacinamientos de ca-
sas, los caminos y los ríos, que han
dificultado no poco el transporte del
material.

Otra de las dificultades consistía
en encontrar frenos bastante sólidos
para tan gran pendiente. Se
han hecho pruebas con coches car-
gados, hasta obtener un resultado
satisfactorio, consiguiéndose que al
echar el freno no recorriese el ve-
hículo más de un metro sin dete-
nerse.

La polea que transmite el movi-
miento á los coches está situada en
lo más alto de la pendiente, y mue-
ve á aquéllos con una velocidad de
metro y medio por segundo. Cada
coche lleva un freno de mano y otro
automático. Este último obra sólo
cuando la polea funciona con rapi-
dez excesiva, cuando el vehículo
sube demasiado deprisa ó cuando
la corriente queda interrumpida en
el cable de transmisión.

Este último tiene tres centíme-
tros de diámetro, y puede resistir
sin romperse un peso de 55.000 ki-
los, siendo su máximo de tracción
5.500 kilogramos. Cada coche tiene
asientos para 32 pasajeros.

Paracaídas aplicado á la aviación

El interés creciente que inspiran
los accidentes de la aviación, impul-
san cada vez más los trabajos enca-
minados á encontrar sistemas de sal-
vamento, volviendo nuevamente á
hablarse del paracaídas, que, según
muchos, hubiera podido salvar á
cuatro de los cinco aviadores muer-
tos últimamente.

Por su parte, el aviador M. Gau-

dart juzga que es imposible dispo-
ner sobre los planos sustentadores
una lona desplegable, capaz de surtir
los efectos de paracaídas, por las
razones siguientes:

Dificultad mecánica de tal insta-
lación; acción desastrosa de este
elemento suplementario sobre el con-
junto del aparato y sobre su rendi-
miento en el avance.

Según Gaudart, el único medio de
disminuir el número de los acciden-
tes, puesto que jamás se logrará
evitarlos por completo, es tener apa-
ratos de seguridad mecánicos y ra-
cionales, en cuya busca se afanan los
inventores, siendo probable que lo
construyan en el año que empieza.

Finalmente, al ser preguntado so-
bre lo que se hará instintivamente
ante la inminencia de una caída, re-
sponde Gaudart que, cuando un ri-
loto «siente la caída», trata de accio-
nar las palancas para recobrar rá-
pidamente el equilibrio, pero en el
mismo instante piensa, con rabia,
que le falta, á pesar de todo, el ór-
gano preciso que puede salvarle.

Y no puede reprimir entonces un
gesto de impotencia, que traduce la
necesidad de aquellos elementos, cu-
ya naturaleza desconoce. Este es,
precisamente, el punto de partida
que deben tomar los técnicos para
sus estudios.

La viuda de Furió

La Compañía del Norte

El Consejo de Administración de
la Compañía del Norte, á propuesta
del director de la misma, D. Félix
Boix, ha concedido á doña María
Arandiga, viuda del maquinista don
José Furió y Bau, fallecido á conse-
cuencia del descarrilamiento de To-
rreblanca, una pensión anual de
346'88 pesetas y una indemnización
de 4.800 pesetas, en virtud de la ley
sobre accidentes del trabajo.

Además ha aprobado para la re-
ferida viuda un socorro especial de
otras 4.800 pesetas.

Digno por todos conceptos de en-
comio es el acto realizado por el
Comité ejecutivo del Consejo de
Administración de la referida Com-
pañía, y ¡ADELANTE!... parco siem-
pre en elogios estemporáneos, no
escatima en la ocasión presente los
que se merece el citado Comité y
el Director de la Compañía, D. Fé-
lix Boix.

Toda la correspondencia debe dirigir-
se al Apartado de Correos, núm. 445.

RECETAS ÚTILES

PARA LOS FAROLES CON BUJÍA.—No
siempre nos facilita el comercio bujías
de buena calidad. Así ocurre que, en-
cendidas dentro de una linterna, destilan
abundantemente la materia de que se
componen que, solidificada en el fondo,
acaba por obstruir los orificios de entra-
da del aire. Como consecuencia, la bujía
alumbra poco, esparce un olor ingrato y
acaba por extinguirse, requiriendo fre-
cuentes desobstrucciones de aquellas abe-
rturas. Todos estos inconvenientes pueden
evitarse sumergiendo las bujías en el si-
guiente baño:

En 100 centímetros cúbicos de agua ca-
liente se disuelven 25 gramos de sulfato
de magnesia y 10 de dextrina; se le deja
enfriar y se introduce en la disolución la
bujía, dejando fuera la mecha, durante
algunos minutos. Una vez seca, está en
disposición de emplearse. El baño indica-
do modera la combustión, deja libre el
acceso del aire y mantiene los productos
de la fusión en contacto de la mecha, que
los consume sin humos ni olor.

★

Las manchas de las uñas se quitan la-
vándolas con agua en que se haya disuel-
to un poco de ácido oxálico, y enjuagán-
dose luego las manos con agua fría antes
de usar jabón.

★

PARA QUITAR LA CASPA.—Por la noche,
al acostarse, se frota el cuero cabelludo
con aceite de almendras dulces; á la ma-
ñana siguiente se limpia la cabeza con
una yema de huevo batida en agua clara,
y luego se enjuaga con agua fría en abun-
dancia.

★

Para quitar las manchas de moho á la
ropa blanca debe ante todo lavarse muy
bien con jabón ordinario; después se ras-
pa greda muy fina y se frota con ella la
tela, dejándola secar al aire. Cuando está
seca se vuelve á humedecer, repitiendo la
operación dos ó tres veces hasta que las
manchas desaparezcan. También se pue-
de obtener el mismo resultado mezclando
jabón con almidón pulverizado y agregan-
do sal y zumo de limón por partes igua-
les, y se deja secar la tela al aire duran-
te unas cuantas noches frías. Toda la tela
blanca se pone amarilla si se tiene mucho
tiempo guardada sin que le dé la luz ni
el aire.

★

PARA UTILIZAR UN TORNILLO CHICO.—
Para sujetar un tornillo, afianzándolo en
un hueco donde existe ligeramente holga-
do, existe un procedimiento muy sencillo
y bastante práctico.

Ya que no se puede aumentar el diá-
metro del tornillo, se recurre al sistema
de reducir el del orificio, arrollando sobre
aquél un hilo metálico suficiente á compri-
mirle fuertemente entre las paredes de la
madera. De este modo queda el tornillo
más sujeto que apelando á la introducción
de un suplemento de madera en el hueco
practicado.

Londres sin caballos

La estadística es deliciosa. Después de haber calculado el número de caballos de Sardanápalo y las veces que parpadea un morador del Celeste Imperio, se ha metido con el reino animal, comparando los censos caballares de Londres durante los siete últimos años. Y la consecuencia que deduce de su comparación es altamente curiosa.

El censo de 1903 acusaba una existencia de 500.000 caballos en la ciudad del Támesis, mientras el correspondiente al año que acaba señala 114.000. Quiere decirse, una reducción de caballos 386.000 en un intervalo relativamente pequeño.

Apelando á las operaciones elementales, vendremos en conocimiento, pues, de que anualmente desaparecen de Londres 119.857 caballos, lo que viene á hacer un valor aproximado de 333 por día.

Según estas cuentas, dentro de siete días, al anochecido, la populosa ciudad londinense habrá visto desaparecer su último caballo, con gran desconsuelo de las inglesitas románticas, á las cuales no se ofrecerá más el espectáculo de los ampulosos paseos llenos de *gentlemen* sobre sus caballos de finos remos.

Ciertamenté no es muy de fiar la predicción, mientras sólo exista como disposición prohibitiva del hipismo en la capital de Inglaterra el amor propio del calculista á quien debemos los presentes datos.

Concesiones, Prórrogas, Caducidades

La dirección general de Obras públicas ha declarado inadmisibile el proyecto presentado de ferrocarril secundario de Salamanca á Ledesma, que tiene garantía de interés por el Estado.

Queda libre, en vista de esto, la iniciativa particular para la presentación de nuevos proyectos que puedan servir de base para otro concurso análogo.

También se ha dispuesto que quede anulado todo lo actuado en el proyecto de ferrocarril secundario con garantía de interés por el Estado, de Salamanca á Ledesma.

★

El día 3 de Marzo, á las doce de la mañana, se celebrará en la Dirección general de Obras públicas la subasta para adjudicar la concesión del ferrocarril estratégico, con garantía de interés por el Estado, de Andoain á Losarte,

La Sociedad Minera Guipuzcoana es peticionaria de esta concesión, y si se hallase en condiciones legales, podrá ejercer el derecho de tanteo en el remate.

★

Los señores que componen la Junta granadina que posee los estudios del ferrocarril de Granada á Motril, ha decidido cederlos á los Sres. Sanz y Carbonell, que han constituido Sociedad para obtener la concesión del ferrocarril estratégico de Torre del Mar á Zurgena, ferrocarril del que forma parte el ramal de Granada á Motril.

Varios pueblos de la provincia de Almería pretenden se hagan ciertas variaciones en el trazado del ferrocarril de Torre del Mar á Zurgena, por lo que algún periódico de Granada censura esas pretensiones.

★

La Sociedad de tranvías de Barcelona, concesionaria del ferrocarril de Mollet á Caldas, ha solicitado la concesión de un tranvía eléctrico que, partiendo de aquella ciudad, siga la carretera que se dirige á Santa Cruz de Calafell hasta Riera Blanca, punto divisorio de los términos municipales de Barcelona y Hospitalet de Llobregat.

La Dirección general de Obras públicas ha dispuesto se celebre un concurso para la construcción de aquella línea.

★

La misma Dirección general ha concedido á la Compañía del ferrocarril de Alcoy á Gandía y Puerto de Gadía autorización para construir un muelle de 150 metros de longitud en dicho Puerto para la descarga de carbones.

Las tarifas de los tranvías

Se ha celebrado en el Centro Bургalés, de esta corte, una reunión de los alcaldes y representantes de los pueblos y barrios cuyos medios de comunicación con Madrid son los tranvías.

El objeto de la citada reunión era el de gestionar de las Compañías de tranvías la rebaja de las tarifas.

Ocuparon la presidencia los señores alcalde de Vallecas D. Juan Roiz; D. Hilario Vallejo, de Canillas; D. Agustín Julián Llorente, de Canillejas; D. Manuel García González, alcalde de barrio de distrito del Congreso; D. Salvador Tejera, alcalde de Carabanchel Bajo; don Alfonso Rodríguez Sacristán, alcalde de Carabanchel Alto, y el secretario, D. Fernando Moirón.

Hicieron uso de la palabra varios señores, estando todos conformes en lo indispensable y necesario de la rebaja de dichas tarifas.

Después de larga discusión, acordaron nombrar una Comisión, compuesta por los anteriores señores y los De Miguel, Chelini, Feito, Roncero, González y Caballero, que citarán á diversas entidades de Madrid y sus barrios extremos, con el fin de celebrar una nueva reunión é imprimir mayor impulso á su pensamiento.

En todas partes cuecen habas

Continuamente se ocupa la Prensa española de hechos que ocurren en nuestro país, y que originan á veces comentarios mortificantes, aunque justo es confesar que lo hace con el sano propósito de que sea puesta enmienda por las clases directoras de la sociedad, en evitación de que se repitan.

Hechos escandalosos se registran en todas partes; pero creemos que los da ciento y raya el que vamos á transcribir, tomado de un importante diario francés, que lo refiere en la forma siguiente:

«Hace algún tiempo se cometió un robo audaz en la vía férrea que costea los muelles de la estación de Burdeos. Fueron robadas dos cajas de dinamita de un vagón cerrado y custodiado por dos soldados, un gendarme y un guardia al servicio de la Compañía, no habiéndose podido descubrir todavía al autor del delito.

Sin duda, esta impunidad ha dado mayor seguridad á los merodeadores de los muelles, puesto que acaba de observarse un nuevo robo en las mismas condiciones. Trátase de 35 sacos de trigo, que se hallaban en vagones cerrados con candados y precintados. Cada saco pesa 100 kilos. ¡Cómo han sido robados!

El vigilante de noche no ha podido suministrar dato alguno.»

De propio intento hemos tomado la precedente noticia para poner de manifiesto la tendencia que poseemos la inmensa mayoría de los españoles de criticar acerbamente en público sucesos á veces insignificantes, creyendo, tal vez, engañándonos á nosotros mismos, que es la nuestra la nación donde únicamente ocurren, y con lo cual inconscientemente contribuimos á nuestro desprestigio.

Lo que cuesta volar

No crean los lectores que alcanzar el dominio del aire es solamente cosa de estudio y cálculo; el aire se define, y en la lucha con el medio aéreo se originan gastos de guerra bastante crecidos. A Bleriot le ha costado 500.000 pesetas su travesía del canal de la Mancha, pues esa cantidad lleva gastada en los sucesivos aparatos que ha construido desde hace nueve años.

Con ser esto un fehaciente ejemplo de lo costosa que es la conquista del aire, es poco en comparación de los gastos realizados por Alemania con igual objeto. Sólo durante el año pasado gastó Alemania 2.675.000 pesetas en la construcción de aeroplanos y dirigibles, además de los siete millones y medio con que la nación ha contribuido al montaje de una fábrica capaz de producir anualmente diez globos del tipo Zeppelin.

Este inventor gastó 125.000 duros en experimentos antes de obtener ninguna subvención del Gobierno ni de los Sindicatos; pero luego, según se dice, el Gobierno alemán le ha adquirido su globo en 400.000 duros. La construcción de uno de estos dirigibles viene á costar de 150 á 200.000 duros, según el tamaño y los detalles.

Habiéndose propuesto modernamente el establecimiento de líneas aéreas para el transporte de viajeros entre diferentes puntos del Imperio, un ingeniero ha hecho curiosos cálculos acerca de los gastos y rendimientos de tal empresa. Un dirigible del tipo Zeppelin, de 20.000 metros cúbicos de capacidad, precisaría ser reemplazado todas las semanas, empleándose mensualmente 40.000 metros cúbicos de gas; á razón de 0'20 pesetas el metro cúbico, suman un total de pesetas 8.000 mensuales, ó sean 96.000 al año.

Un buque aéreo de esta clase lleva dos motores de 150 caballos, que gastan en petróleo y grasa 26 pesetas por hora. Calculando que el trabajo diario fuera de doce horas, y que el globo navegase veinte días al mes, la fuerza motriz costaría, en seis meses, 54.000 pesetas. La tripulación se compondría de un capitán con 10.000 pesetas de sueldo, dos pilotos á 6.250 y cuatro mecánicos á 3.650. El gasto total de la tripulación sería, por lo tanto, de 37.500 pesetas. El dirigible tendría que pagar unas 250 pesetas por derechos de parada en cada estación aérea, lo cual aumentaría el gasto en 30.000 pesetas por 120 viajes anuales.

El coste total de cada viaje sería de 5.000 pesetas. Un globo de la capacidad supuesta puede llevar de 25 á 30 pasajeros, correspondiendo á cada uno un gasto de 250 pesetas por cada doce horas de viaje, de suerte que una Compañía que cobrase 375

pesetas por pasajero, obtendría un regular beneficio.

Los aeroplanos salen mucho más baratos. Sus precios oscilan entre 6.250 y 37.500 pesetas. La máquina de Wright está tasada en 35.000, aunque sus inventores han gastado muchas veces esta suma para perfeccionarla.

MOVIMIENTO DEL PERSONAL

Compañía de M. Z. A.

TRASLADOS

Factores: D. Joaquín Martí á Albacete.—D. Angel Ruiz á Chinchilla.—D. José Villasanté á Cartagena.—D. Venancio Serrano á Mérida.—D. Gonzalo Blanes á Vilches.—D. Miguel López á Almendraejo.—D. Víctor Martínez á Almansa.—D. Agustín Díaz á Baeza.—D. Pedro García á Villafraanca de los Barros.

Factor principal: D. Terencio Hernández á Alcázar.

Factores: D. Antonio E. Ruiz á Baeza.—D. Manuel Félix Garrido á Huelva.

Jefes: D. Juan Noriega á Marmolejo.—D. Pedro Puget á Huelva.

Factores: D. Bibiano Martínez á Navajuelos.—D. José Melgarejo á Murcia.—D. Mariano Martínez á Santa María de Huerta.—D. Antonio Vivanco á Pacheco.—D. Antonio Gil á San Fernando.—D. Antonio Rodríguez á Cazalla.—Don Enrique López de Ochoa á Murcia.—Don Félix Martín á Tobarra.

Conductor: D. Angel Contreras á Manzanares.

Guarda freno: D. Manuel López Pérez á Mérida.—D. Juan Moreno Victoria á Ciudad Real.—D. Vicente Avilés á Madrid.

Guarda agujas: D. Rafael Millán á Villa del Río.—D. Rafael Gómez á Tocina E.

Mozo: D. Fulgencio Solera, de guarda muelle á Vilches.

PRENSA DE MADRID

De la *España Económica y Financiera*:

La ley de ferrocarriles secundarios

«El Sr. Gasset incluyó, entre los planes relativos á la «contraemigración», la reforma de la ley de los ferrocarriles secundarios.

En efecto; el ministro de Fomento, opuesto antes al proyecto de su antecesor, deseaba presentar otro, inspirado, poco más ó menos, en los mismos principios: la garantía del Estado; pero el Sr. Gasset, desde el día siguiente de dar su conferencia en el Círculo Mercantil, ha desistido de su reforma y se decide á gobernar con la actual ley. He ahí una rectificación de criterio que aplaudimos, siquiera ella demues-

tra que el señor ministro de Fomento tampoco tiene criterio sobre esta cuestión. Le aplaudimos, porque resultaría, en efecto, bien extraño que quien tiene como primordial solución para detener á los emigrantes las obras públicas, busque un expediente, el más á propósito para suspender las que por este lado se preparan. El Sr. Gasset sabe bien que hay algunas concesiones en tramitación: unas 44 líneas; que hay una Empresa que tiene solicitados unos 2.000 kilómetros, ó más, en diferentes puntos de España.

Los ferrocarriles de Granada están al caer, como quien dice... Pues todos esos preparativos de subastas y de obras se suspenderían, es evidente, al anunciarse la reforma de una ley contra la cual no acreditan los hechos de un modo incontrovertible que no haya dado absolutamente resultado alguno. Entonces, ¿por qué la reforma? Para activar más esas construcciones, podría decirse. Y si hay quien construya con la ley actual, ¿por qué acentuar la intervención del Estado é ir al sistema de la garantía de éste, á los valores que se emitan, y que es, parece, lo que el Sr. Gasset pretendía?

Demasiado hace ya el Estado y demasiadas cargas tiene, sin que todavía se le echen más. Además, una ley del corte de la del Sr. Calbetón, no sería aprobada por las Cámaras, puede tener de ello la seguridad el Sr. Gasset. Hace, pues, bien en desistir de ese propósito.

SERVICIOS DE VIAJEROS

La Compañía de M. Z. A., con motivo de las próximas fiestas de Carnaval, expenderá billetes reducidos de días festivos el 26, 27 y 28 desde Guadalajara, Aranjuez y Toledo y estaciones intermedias.

Además pondrá en circulación los trenes mixtos discretionales que salen de Madrid:

Para Guadalajara á las 20 h. 30'.

Para Aranjuez á las 21 h. 40'.

Para Toledo á las 21 h. 15'.

Con estos trenes los viajeros de aquellos tres puntos pueden regresar á su domicilio á una hora cómoda, después de pasar el día en Madrid.

Sección oficial

En la *Gaceta de Madrid* se han publicado los siguientes proyectos de tarifas presentados por las Compañías de ferrocarriles:

Camino de hierro del Norte

5.ª adición á la tarifa especial local número 1, de pequeña velocidad, para el transporte de melazas en envases metálicos, por vagones completos, con arreglo á la clase de material que se ponga á disposición de los remitentes.

Este proyecto de tarifa es aplicable á las estaciones de Alagón, Tudela, Marilla (Navarra) y Azucarera Alavesa, con destino á Zaragoza-Arrabal, á los precios, respectivamente, de 2'25, 6'40, 9'35 y 12'50 por 1.000 kilogramos.

Los precios de esta tarifa son aplicables á puntos intermedios, cuando resultan más económicos que los de otras tarifas aplicables á la misma mercancía en el trayecto que haya de recorrer.

Las condiciones de aplicación son las mismas que las de la tarifa especial local número 1 de pequeña velocidad.

★

13.ª adición á la tarifa especial local número 1, de pequeña velocidad, para el transporte de cortezas para tenerías por vagón completo de 500 kilogramos ó pagando por este peso.

Es aplicable este proyecto de tarifa desde la estación de Sariñena á las de San Guim, Calaf y Barcelona, á los precios respectivos de 11'43, 12'32 y 16'00 por cada 1.000 kilogramos.

Tiene este proyecto de tarifa la concesión especial siguiente:

El remitente que durante el período de un año, y con arreglo á los anteriores precios, hubiera facturado en la estación de Sariñena un tonelaje mínimo de 1.000 toneladas de la expresada mercancía con destino á todos ó cualquiera de los puntos citados, disfrutará como bonificación la diferencia resultante entre los precios aplicados y los siguientes:

Para San Guim, 10'48 pesetas tonelada.

Para Calaf, 11'32 ídem íd.

Para Barcelona, 14'00 ídem íd.

Las condiciones de aplicación son análogas á las de la anterior.

Compañía de Madrid-Zaragoza Alicante

Tarifa especial M. A. número 13 de pequeña velocidad para el transporte de mineral de plomo por vagones completos.

Los precios de este proyecto de tarifa son los siguientes:

Desde la estación de Linares (M. Z. A.) á la de Peñarroya ó viceversa (vía Vadolano-Córdoba):

Pesetas.

Trayecto entre Linares (M. Z. A.) y Córdoba. 11'55
Idem entre Córdoba y Bélmez. 5'81
Idem entre Bélmez y Peñarroya. 00'64

Total por tonelada. 18'00

Desde la estación de Linares (Andaluces) á la de Peñarroya ó viceversa (vía Espeluy-Córdoba):

Pesetas.

Trayecto entre Linares (Andaluces) y Espeluy. 2'02
Idem entre Espeluy y Córdoba. 8'87
Idem entre Córdoba y Bélmez. 6'41
Idem entre Bélmez y Peñarroya. 0'70
Total por tonelada. 18'00

★

El plazo que por la Dirección general de Obras públicas se señala para hacer reparos á estos proyectos de tarifas cae el día 30 de este mes.

Los transportes militares

También se ha hecho circular la siguiente para aclarar algunas dudas respecto de los transportes militares en lo que se refiere al cobro del impuesto para las mejoras de clase:

Habiendo surgido dudas respecto á si el militar ó marino que, viajando á expensas del Estado, mejora de asiento por voluntad propia y abona de su peculio el importe de la diferencia de clase, debe abonar el impuesto de 25 por 100 sobre el importe del suplemento establecido á mitad ó cuarta parte de precio de tarifa general, según que los militares ó marinos viajen aisladamente ó formando cuerpo, ó si dicho impuesto debe calcularse como á los particulares; la Dirección general de Contribuciones, Impuestos y Rentas, en oficio fecha 9 de Septiembre de 1908, se sirvió resolver que en las mejoras de clase de los militares y marinos se siga el mismo procedimiento que en las efectuadas por los particulares, esto es, cobrar el impuesto de 25 por 100 con arreglo á la «diferencia entera de la tarifa general».

El estratégico de Olot á Rosas

Por el ministerio de Fomento se ha dictado una Real orden abriendo un concurso de proyectos para el ferrocarril estratégico de Olot á Rosas, por el plazo de cuatro meses.

Este ferrocarril se proyectará con vía única de un metro de ancho y podrá adoptarse la tracción eléctrica, siempre que se demuestre que en los casos de que se trata es preferible á la tracción por vapor.

Queda prohibido para esta línea el aprovechamiento de carreteras ú otras vías ordinarias, permitiéndose sólo el cruzamiento de las mismas en las mejores condiciones posibles, y en casos muy especiales y justificados podrán aprovecharse obras de carreteras en determinados pasos ó sitios.

El estratégico de Blanes á Villajuiga

Para la presentación de proyectos del ferrocarril de Blanes á Villajuiga, comprendido en el plan oficial de los estratégicos, se ha abierto un concurso por cuatro meses, según anuncio publicado con fecha 6 del actual, por la Dirección general de Obras públicas.

Ingreso de los Ferrocarriles

A consecuencia de los últimos temporales, que han alcanzado á toda España, se ha iniciado un ligero descenso en la recaudación de este año comparada con la de igual período del año anterior.

Presentan disminución las líneas del Norte, Madrid, Zaragoza y Alicante, Andaluces, Sur de España y Medina del Campo á Salamanca.

El estado comparativo de recaudaciones es el siguiente:

	1911	1910
Norte.	9.840.693	10.363.727
M. Z. A.	5.180.741	5.654.113
Andaluces.	1.758.197	1.852.899
M. C. P.	422.803	381.460
Plasencia-Astorga.	272.286	265.357
Linares-Almería.	291.728	315.162
Zafra-Huelva.	327.115	318.992
Medina-Salamanca	101.935	119.895
Manresa-Berga.	111.17.	97.029

EL TIRAR LA SAL

Todos saben que se considera esto como de mal agüero, y hay varias opiniones acerca del origen de esta superstición. En Italia se cree que nació el mismo día en que Leonardo de Vinci expuso al público su famosísimo cuadro «La Cena». Obsérvese, en efecto, que delante de la figura de Judas, en dicho cuadro, pintó el artista un salero volcado sobre la mesa. De ello infirieron los admiradores de Leonardo de Vinci que el pintor había querido significar con ese detalle la proximidad de un suceso nefasto.

A nuestro juicio, el mero hecho de valerse de Vinci de tan expresivo pormenor, demuestra que la superstición de la sal derramada es mucho más antigua.

Probablemente data de «tiempos de los romanos», pues sabido es que éstos sembraban de sal los campos que querían hacer estériles, bárbara costumbre que perduro en Europa hasta fines de la Edad Media, si bien corregida y aumentada, puesto que se cubrían de sal no sólo los campos, sino las ruinas de los pueblos y castillos tomados al enemigo.

Andando el tiempo, la idea de esterilidad debió transformarse en idea de desolación, de miseria y de desgracia.

NUEVAS TARIFAS

Material insecticida

Las Compañías del Norte y M. Z. A. han establecido el precio de pesetas 0'08 por tonelaje y kilómetro para el transporte de material y productos insecticidas destinados á la extinción de langosta, que se efectúen este año por la Dirección general de Agricultura.

Minerales de hierro

La Compañía del Norte ha sido autorizada para hacer la siguiente inclusión y supresión en el párrafo primero de la tarifa especial local número 41, de pequeña velocidad, para el transporte de «Minerales de hierro», por vagón completo de kilogramos 10.000 al menos ó pagando por este peso.

Inclusión.—Del precio de 3'50 pesetas la tonelada desde Baamonde á Coruña, muelle de Santa Lucía, como de aplicación inmediata y establecimiento de una concesión especial en el mismo párrafo, con arreglo á la cual se aplicará el precio de 3'08 pesetas la tonelada, una vez transportado el minimum de 40.000 toneladas anuales.

Supresión.—Del precio de 3'52 pesetas la tonelada de Baamonde á Coruña.

Carbón y cisco vegetales y leña para estufas

A partir del 10 de Marzo regirá la nueva tarifa especial combinada N. M. S. número 5, de pequeña velocidad, establecida por las Compañías del Norte, Medina del Campo á Salamanca y de Salamanca á la frontera portuguesa, para el transporte de carbón y cisco vegetales embaldados y en seras, y leña para estufas, cortada en trozos, por vagones completos de 6.000 kilogramos ó pagando por este peso, y del carbón y cisco vegetales, á granel, por vagones completos de 8.000 kilogramos ó pagando por este peso.

Se establece esta tarifa entre las estaciones de Espeja, Ciudad Rodrigo, Sancti-Spiritus, Boadilla-Fuentes de San Esteban, Lumbrerales, Villavieja, Villares de Yeltes y Salamanca á las de Madrid, Santander, Bilbao, Hendaya y Alhóndiga de Madrid.

Las expediciones procedentes de ó destinadas á una estación no indicada en esta tarifa, pero sí comprendida entre dos de las nombradas, podrán disfrutar de la misma, pagando, respectivamente, el precio que corresponda á la estación designada que se encuentre más allá del punto de procedencia ó de destino, con tal de que la tasa, así calculada, sea más ventajosa para los remitentes que las de otras tarifas aplicables á los mismos transportes.

Para los efectos de los artículos 143 y 155 del reglamento de la ley de Policía de ferrocarriles, fecha 23 de Noviembre de 1877, se considerarán como mermas naturales las que señala el cuadro de mermas aprobado por Real orden de 16 de Enero de 1907.

Toda diferencia de peso que se halle

comprendida dentro de los límites indicados en el citado cuadro, y sea imputable á mermas naturales, no se tendrá en cuenta, ni para la deducción de los portes, ni para las demás cuestiones inherentes al transporte.

El retorno de las seras vacías que hayan servido para el transporte de carbones desde cualquiera procedencia con destino á Madrid ó Alhóndiga de Madrid, se verificará á los precios de pesetas 12'30 y 12'35 la tonelada, respectivamente. Para la aplicación de estos precios reducidos es indispensable que el remitente acompañe á la declaración de expedición el recibo de portes pagados por la primitiva remesa, y que dicho retorno tenga lugar dentro de los quince días siguientes á la fecha de la recogida de dicha expedición.

El pago de las sumas que, por cualquier concepto, graven la mercancía, deberá satisfacerse en la estación de salida ó en su defecto en la de llegada, antes de sacar las expediciones de los almacenes de las Compañías, en los cuales deberá hacerse, en su caso, el reposo ó reconocimiento, siendo inadmisibles toda reclamación una vez que se hayan sacado de dichos almacenes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 158 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878, y lo preceptuado por la regla 12 de la Real orden de 1.º de Febrero de 1887.

Las expediciones que se hagan por esta tarifa no podrán exceder de la carga de tres vagones; las declaraciones de expedición deberán, en su consecuencia, fraccionarse por grupos de tres vagones á lo más, no debiendo mencionarse en ellas un peso superior al que pueda cargarse á la salida en los tres citados vagones que se hayan puesto á disposición de los remitentes.

Cubas y tinos armados

Por Real orden de 21 de Octubre último fué aprobada la inclusión de la «Madera labrada y preparada para el montaje de cubas y tinos», en las tarifas especiales combinadas N. B. número 7 B. M. N. A. número 1, N. M. número 21 y N. M. A. número 5, de pequeña velocidad, en las clases siguientes:

Tarifas combinadas N. B. núm. 7.	} Sin condición de tonelaje. 7.ª clase.
B. D. N. A. núm. 1 y N. M. núm. 21.	
	} Por vagones de 8.000 kilogramos, al menos. 10.ª clase.

Tarifa combinada N. M. A. núm. 5. Sin condición de tonelaje. 4.ª clase.

También autorizaba dicha Real orden la inclusión de aquella clase de madera en el apartado segundo de la tarifa especial local número 16, de pequeña velocidad, para el transporte de «envases vacíos y mercancías varias», y así se dió á conocer por Aviso número 575, de 10 de Noviembre próximo pasado.

Por Real orden aclaratoria de 11 del corriente mes, se dispone que en lo que se refiere á esta última tarifa, lo que debe incluirse son las «cubas y tinos armados», en el apartado segundo, y no la «madera labrada y preparada para el montaje de cubas y tinos».

Cortezas de naranja

También ha sido autorizada la inclusión de las cortezas de naranja en la tarifa especial N. M. C. número 3, de pequeña velocidad, tercera clase.

Cenizas de piritas de hierro

Por virtud de Real orden ha sido autorizada la 14.ª adición á la tarifa especial local número 1, de la Compañía del Norte, para el transporte de cenizas de piritas de hierro por vagón completo de 10.000 kilogramos ó pagando por este peso.

Esta tarifa se establece entre las estaciones de El Caleyo y Gijón al precio de 2'96 pesetas por cada 1.000 kilogramos.

Lleva, además, la mencionada tarifa la siguiente concesión especial:

El consignatario que durante el período de un año y con arreglo al precio anterior hubiera recibido en la estación de Gijón de 1.000 á 3.000 toneladas como minimum de la expresada mercancía, disfrutará, como bonificación, de la diferencia resultante entre el precio aplicado y los siguientes:

Pesetas 2'25 T., llegando á 1.000 toneladas anuales.

Pesetas 2'00 T., llegando á 3.000 toneladas anuales.

Dicha bonificación será solicitada del señor jefe de la División Comercial de esta Compañía dentro del plazo de seis meses, á contar desde la fecha en que se haya recibido la última expedición, acompañando, como justificante, una relación duplicada en la que conste:

- 1.º El número y fecha de cada expedición.
- 2.º El número de vagones y la carga de cada uno.
- 3.º Los portes satisfechos por cada remesa.

El timbre ó sello de reintegro que haya de unirse á la liquidación será de cuenta del interesado.

Las condiciones de aplicación de adición son iguales á las de la tarifa especial local número 1, de pequeña velocidad.

Piedra caliza

De igual modo ha sido autorizada la Compañía del Norte para establecer la 15.ª adición á la tarifa especial local número 1, de pequeña velocidad, para el transporte de piedra caliza, por vagón completo de 10.000 kilogramos ó pagando por este peso.

Comprende el recorrido entre Tudela-Veguín y Gijón, al precio de 3'92 pesetas por cada 1.000 kilogramos.

Como en la anterior tarifa, se concede una bonificación análoga para los que transporten 1.000 toneladas como minimum en un año.

★

Las Compañías del Norte, M.-Z.-A. y Villena-Alcoy-Yecla, han publicado una tarifa especial combinada de billetes de viajeros, á precios reducidos de ida y vuelta, desde Alicante á las estaciones de Cocentaina, Alcoy, Biar, Benejama, Bañeras, Bocairente, Alfafar, Agres, Muro, Cocentaina, Alcoy, Yecla, Ardal y Jumilla.



CHARADAS

Prima-tercera-segunda,
letra de nuestro alfabeto,
y es tela *prima-dos-tres*
que en los comercios no encuentro.

★

Todo, que es *prima-dos-cuatro,*
tres-primera á una-dos-tres;
pidiéndole á *primera-primera*
su *prima-cuarta,* y, claro es,
le contestó que volviera,
para pensarlo de modo
que no se ofendiera **TODO**
ni la *prima-dos-tercera.*

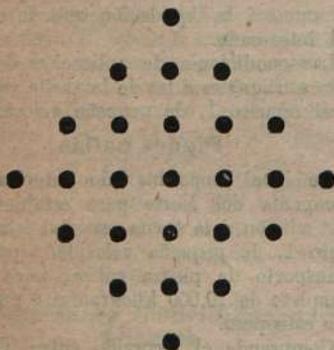
★

Combinación

Buscar cinco letras que, combinadas convenientemente, expresen los cinco significados siguientes: 1.º, verbo; 2.º, animal en plural; 3.º, cosa de peso en plural; 4.º, en los rosarios, y 5.º, imperativo.

★

Rombo



Sustituyendo los puntos por letras, ha de leerse horizontal y verticalmente: 1.º, consonante; 2.º, instrumento agrícola; 3.º, militar; 4.º, nombre, que lo mismo llevan

mujeres que hombres; 5.º, planta; 6.º, en las costas; 7.º, vocal.

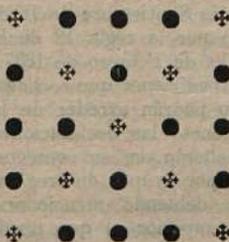
★

Adivinanza

Dió á luz dos robustos niños
la mujer de Romerales,
y el padre, que es hombre raro,
les ha puesto nombres tales,
que, teniendo siete letras,
tienen las cinco vocales.
¿Cómo se llaman los hijos
del señor de Romerales?

★

Doble acróstico



Recurriendo al manoseado procedimiento de sustituir las estrellas y los puntos por letras, hay que obtener dos nombres de varón en las diagonales de estrellas y leer horizontalmente en las cinco líneas: 1.º, rey de Persia; 2.º, región de España; 3.º, himno español; 4.º, imperativo, y 5.º, vocal.

★

Soluciones del número anterior

A la charada:

CORACERO

Al cuadro:

O S T R A
S O R I A
T R A E R
R I E G O
A A R O N

A la adivinanza:

CATALUNA

Uña — Acuña — Culata — Cuña
— Acata — Ataca — Laña — Caña
— Cata — Tacaña — Tala — Calaña — Laña — Tu..., etc., etc.

A la cadena:

R E
E L E
E N E
E S O
O S O
O R O
O L A
A M A
A L A
A Y

★

CHASCARRILLOS

De una vieja muy vieja, pero muy alegre y graciosa, decía un amigo suyo:

—Esta señora me hace el efecto de una colección de cuentos amenos, encuadrada en pergamino.

★

Una aficionada se prepara á cantar un aria delante del compositor y titubea antes de empezar.

—No puede usted figurarse el miedo que tengo—dice el autor.

—Pues, ¿y yo?—replica éste.

★

Ingenuidad:

—¿Cómo es esto, Lucía? Apenas hace tres meses que murió tu esposo, ¿y ya dejas el luto?

—¡Oh, tía, bien conocías tú á mi pobre Víctor! Sabes que él siempre decía que no me favorecían los colores sombríos. Si viviese, segura estoy de que aprobaría mi decisión.

