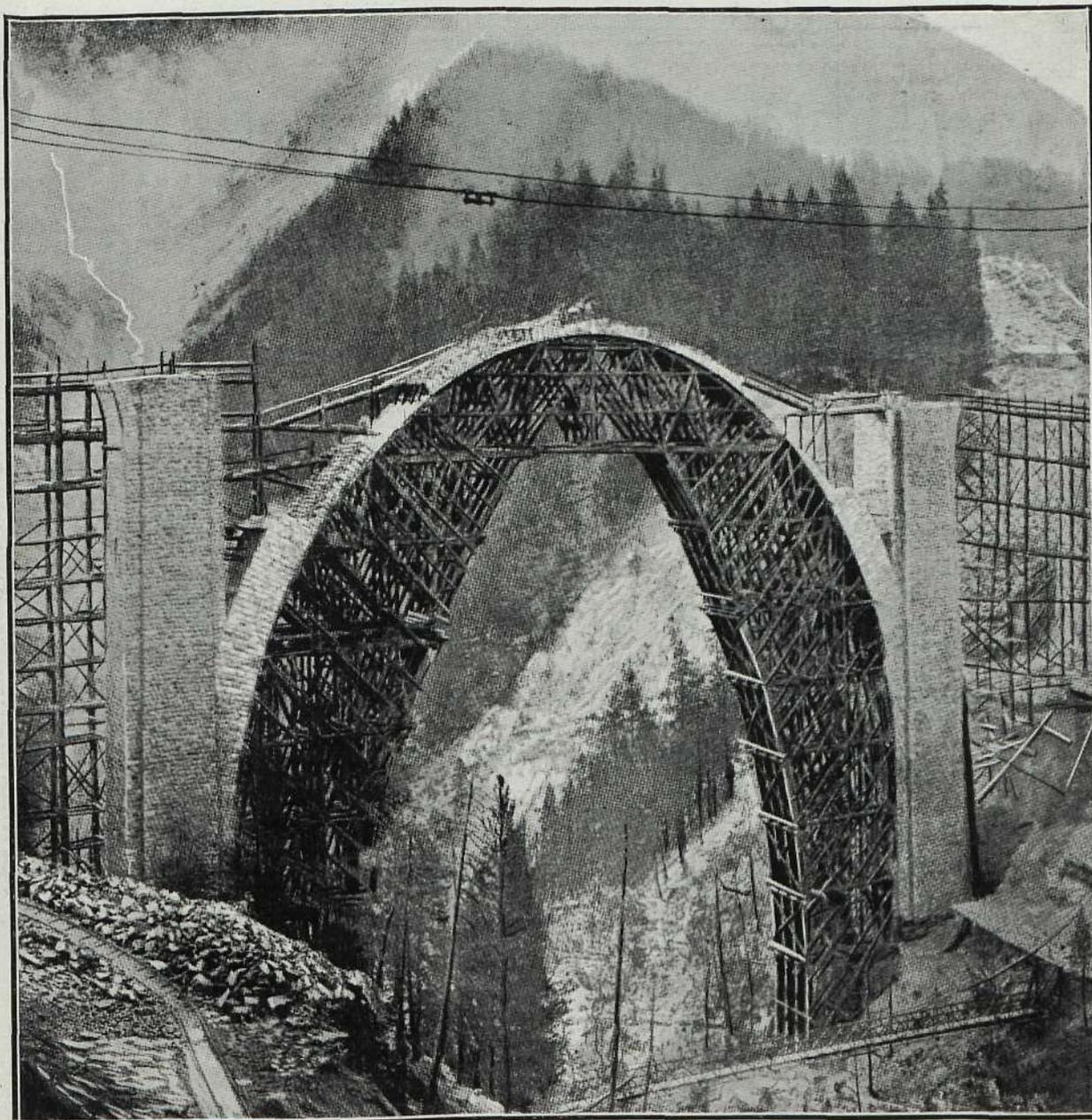


ADELANTE!

Madrid, 15 de Diciembre de 1911



Una audacia de ingeniería en Suiza.
El arco principal del viaducto de Wiesen, que se construye en Les Grisons.

Revista decenal ilustrada

AÑO I

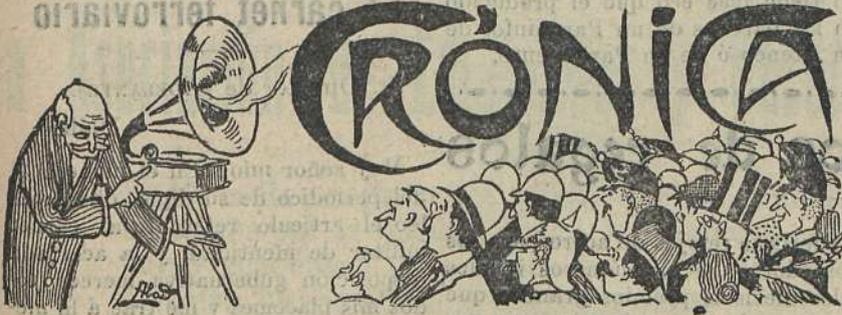


Número 33

Director-Propietario: _____

≡ LUIS MIZZANTINI

CRÓNICAS Y ACTUALIDADES 1911



COMENTARIOS A UN DISCURSO

Sonaron las palabras del ministro de Fomento en el Paraninfo de la Universidad, durante el solemne reparto de premios á los alumnos de la Asociación de ferroviarios, con acentos cálidos, con esos acentos del que, firmemente convencido de la bondad de una causa, pone en ella fogosidades de palabra, entusiasmos ingenuos y voluntad firme y decidida.

Breve fué la oración y amplio el concepto, mejor diríamos la suma de conceptos que desgranáronse en labios del Sr. Gasset, improvisando un discurso de oportunismo extraordinario en relación con el momento histórico en que fué pronunciado.

En el espíritu de los que escucharon el verbo del ministro de Fomento encontraron sus palabras decidido albergue, hasta tal punto que las manos rompieron en estruendosos aplausos cuando la oración terminó.

Nosotros quisiéramos aplaudir también, quisiéramos unir nuestros plácemes á los que en la fiesta de la Asociación de empleados y obreros de ferrocarriles surgieron gratamente para el Sr. Gasset; pero hubo en su discurso algunas incidencias que, de seguro, no habrán producido el efecto esperado por el ministro de Fomento.

Mostrábase el Sr. Gasset panegirista decidido de la Asociación de empleados y obreros, por representar esta entidad un símbolo de paz y de progreso, y relacionando ideas hizo hincapié en aconsejar á todos los ferroviarios que no se apartasen

de la paz, que mansamente continuasen su vida, sin romper un instante la tranquilidad de los tiempos y de las circunstancias.

En sus bellas frases insinuó el señor Gasset apoyos morales para los que se mantuviesen en un «statu quo» productor de una superficie lisa, sin arideces, sin sinuosidades que alteran.

Fácil es en la teoría aconsejar paz y calma á los ferroviarios, mucho más cuando la situación se aprecia á vista de pájaro, cuando se mira al suelo desde tan lejana distancia que las siluetas aparecen esfumadas por efecto de la distancia misma.

Nosotros también hemos aconsejado desde estas columnas paz y moderación; hemos llegado á condenar, á trueque de captarnos la impopularidad, toda sacudida violenta, toda asociación de ideas y procedimientos con aquellas personas que no vacilan en levantar pasiones para conseguir, moviéndose en la sombra, el lucro ó el medro personal. Nosotros hemos hecho aún más: hemos llegado á pronunciar el «Ecce homo», cuando en algún instante las corrientes impetuosas de la pasión excitada amenazaron deslizarse en todo su terrible empuje.

Pero, concretando; de estas circunstancias á las que se refirió el ministro de Fomento hay un mundo. Bien está que todos pretendamos que la paz sea la regidora de actos; pero no pensemos que la paz depende sólo de los empleados y obreros de ferrocarriles.

Quando surgen incidencias como las de la campaña de Madrid-Cáceres-Portugal en dos épocas distintas separadas por el transcurso de un año, ó como las de los Ferrocarriles Andaluces, ó como las de los Ferrocarriles Vascongados, ¿es lógico presumir que se aconseje la paz, que se abogue por la tranquilidad?

Ni la Asociación de Empleados y Obreros de ferrocarriles, ni la misma Unión Ferroviaria desean otra cosa que mucha armonía, mucha tranquilidad. ¿Quién duda que el más radical de todos los radicales no aspira á la lucha por la lucha en sí, sino por las ventajas que este procedimiento puede proporcionarle?

Los empleados, los obreros de muchas Compañías ferroviarias españolas ven agotarse una vida de privaciones y de trabajos, sin una palabra de afecto, sin un premio á sus méritos, sin un presente desahogado que pueda hacer esperar un porvenir tranquilo; y cuando el empleado y el obrero viven esta vida, que no es circunstancial, sino constante, por la avaricia de algunos y la ineptitud de los restantes, la paz es un mito que aparece envuelto en las sombras abrigadas de un discurso productor del éxito momentáneo; la paz es un recuerdo alejado de un ambiente en que se respira lucha, y lucha provocada no precisamente por el empleado ni por el obrero de ferrocarriles.

El Sr. Gasset lo sabe, debe saberlo, aunque no seguramente por la información llevada á cabo en virtud de aquella Real orden de investigación y de la que fueron encargados los ingenieros de las Divisiones.

En algunas Compañías de ferrocarriles, el empleado y el obrero trabajan sin descanso, sin tranquilidad, alejados del ascenso, del premio; pero muy cerca del accidente que provoca la catástrofe y del castigo que hiere sus espaldas. Está recompensado este trabajo anónimo de continuo, que cuando rompe la monotonía de la tranquilidad la

«Impe entre las páginas de un proceso ó de un expediente iniciador del castigo?

«No destruyáis este símbolo de paz y de progreso»—decía el señor Gasset, refiriéndose á la Asociación de empleados y obreros de ferrocarriles.

«No lo destruyáis—decimos nosotros—. Al contrario, provocar más paz, más progreso; pero que alcan-

ce á todos el consejo: á patronos y á obreros, á clases directoras y á clases dirigidas, al que trabaja menudamente pagado y al que amontona cupones en las ventanillas de las Cajas.»

De otro modo, el consejo es una utopía, es un reóforo efectista que no tiene más eco que el producido en las paredes de un Paraninfo, de un Ateneo ó de un Parlamento.

der á nuestro llamamiento y les rogamos que envíen su adhesión, desde luego, al Sr. Pierre Lerat, 11, rue de Saumur, La Roche-sur-Ion (Vendée, Francia), secretario provisional de la Federación.

El carnet ferroviario

Sr. Director de ¡ADELANTE!...

Madrid.

Muy señor mío: En el número 31 del periódico de su digna dirección, leo el artículo referente al carnet militar de identidad, y la acertada disposición gubernativa merece todos mis plácemes y me trae á la memoria otro carnet que en el extranjero poseen los ferroviarios.

En Francia, por ejemplo, todo agente de plantilla está dotado de un carnet-pase de libre circulación por toda la red donde presta sus servicios, lo que le permite, hallándose de descanso, á efectuar los viajes que tenga por conveniente, sin necesidad de pedir pases á la Dirección como estamos obligados á hacer nosotros, lo que ocasiona un trabajo burocrático bastante respetable, dado el número de empleados de las grandes Empresas.

Estas entidades que copian, y aún á veces superan á las Compañías extranjeras en todo lo tocante á mejoramiento de máquinas, coches vagones y servicios, ¿no podrían copiarlas en lo del carnet-pase?

No contesten con inconvenientes: si no fuera práctico, no lo hubiesen adaptado en Inglaterra, en Alemania, en Bélgica, ni en Francia.

Tengo la seguridad de que la Compañía del Norte será la primera en introducir esta mejora para su personal, por el cual ha dado más pruebas de interés que ninguna otra y que será en breve secundada por las demás.—Un suscriptor.

Agradeceremos á los empleados de ferrocarriles en general se sirvan darnos cuenta del movimiento de personal, con objeto de publicarlo en la sección correspondiente.

Al mismo tiempo estimaremos como un favor que nos faciliten todo género de noticias referentes á ferrocarriles, con objeto de que las conozcan nuestros lectores.

Nuestros sorteos de regalos

En la plana de entrada del presente ejemplar encontrará usted uno de los tres números que le han correspondido para el sorteo de 31 de Enero de 1912.

En el ejemplar de 15 de Noviembre habrá visto usted otro de los referidos números, y el restante lo recibirá con el ejemplar de 15 del próximo mes de Enero.

Los premios de los referidos sorteos son los siguientes:

Un reloj de oro para señora ó caballero, que será adjudicado al poseedor del número igual al premio primero del sorteo de la Lotería Nacional de 31 de Enero de 1912.

Una pistola, imitación Browning, para el que tenga el número igual al premio segundo.

Un reloj de pared para el que tenga el número igual al premio tercero.

Dieciseis relojes de acero para los poseedores de los números iguales á los dieciseis premios grandes que siguen en importancia á los tres primeros ya mencionados.

Veintisiete frascos «Thermos» para conservar las bebidas frías ó calientes durante cuarenta y ocho horas (utilísimos é indispensables para los empleados del ferrocarril), para los que tengan los números iguales á los de las «decenas» de los premios primero, segundo y tercero.

El día 5 de Febrero daremos cuenta del resultado de dicho sorteo, para que los suscriptores agraciados nos remitan sus ejemplares y podamos enviarles sus regalos.

Es condición indispensable, para tomar parte en este sorteo, ser suscriptor de ¡ADELANTE!... y estar al corriente en el pago de la suscripción.

Por estos motivos, rogamos á todos los trabajadores ferroviarios se adhieran á la «Federación Internacional de Ferroviarios Idistas», que hemos fundado para este fin.

Nuestro programa puede resumirse así:

1.º Propagar la Lengua Internacional de la Delegación entre los ferroviarios de todos los países.

2.º Estudiar en, y por medio de una Revista profesional, las cuestiones de la corporación comunes á todos los ferrocarriles del mundo.

3.º Proporcionar á los miembros de la Federación toda clase de detalles sobre viajes, correspondencia, etcétera, etc

Nuestra Federación se dirige á todos los ferroviarios que usan ó prometen usar la Lengua Internacional Ido.»

Esperamos que nuestros camaradas idistas tendrán á bien respon-

TRIBUNA LIBRE

Llamamiento á los ferroviarios idistas.

Camaradas:

«Con el auxilio de la Lengua Internacional Ido, vemos cada día más á los trabajadores unirse á través del mundo para el estudio y la defensa de sus intereses profesionales.

Conviene que los trabajadores ferroviarios, que muchos son idistas, no estén ya por más tiempo separados y desunidos.

Ellos son miembros de grandísimas y parecidas organizaciones, y con mucha frecuencia tienen intereses comunes. La Lengua Internacional Ido será el lazo de unión que les permitirá relacionarse unos con otros á través del mundo para estudiar las diversas cuestiones de las corporaciones que les son comunes.

FIESTA ESCOLAR SOLEMNE

En el Paraninfo de la Universidad Central La Asociación de Empleados y Obreros de Ferrocarriles

S. M. el Rey reparte los premios á los alumnos de la Academia sostenida por la Asociación de ferrocarriles.—La memoria de un curso académico.—Discursos del Presidente de la Asociación, del ministro de Fomento y del Presidente del Consejo de ministros

A modo de prólogo

Fué el año último cuando la Asociación de Empleados y Obreros de Ferrocarriles vió, con la natural alegría, que el momento de repararse los premios á los alumnos aventajados de la Academia que con tantísimo éxito sostiene no quedaba reducido al de una fiesta íntima, sin otro relieve que el de obligación cumplida, sin más resonancia que la que podía alcanzar entre funcionarios de las Compañías y entre las clases directoras de las mismas.

S. M. el Rey, presentándose en el Ateneo el 16 de Diciembre del año 1910, obró el milagro de que las rotativas lanzasen á la publicidad amplias referencias de un acto escolar que lleva la tranquilidad á los espíritus en los instantes presentes y la esperanza en los del porvenir. La fiesta anual de la Asociación consiguió una importancia extraordinaria, importancia que se ha robustecido al dignarse bondadosamente el monarca presidir nuevamente este año análoga fiesta.

El hecho de presidir estos actos pudiera, á fuerza de aquilatar mucho el escepticismo, no hacer pensar en otras consecuencias que en la de la vanidad satisfecha, si la presencia del Soberano no diese confirmación á ofrecimientos que antaño fueron hechos y no deben olvidarse hoy.

El ministro de Fomento en diferentes ocasiones firmó compromiso de honor de facilitar á la Asociación de Empleados amplio solar donde el edificio social quedase establecido. El presidente del Consejo confirmó el domingo último semejante ofrecimiento, convirtiéndolo en com-

promiso de Gobierno. El Rey, con su presencia, sancionó la oferta.

Tranquila puede estar la Asociación de ferrocarriles. El domicilio social se elevará en breve plazo. Las aspiraciones quedarán cumplidas, porque nosotros, que no paramos un momento á determinar si las opiniones políticas que debemos albergar se inclinan á uno ú otro lado, toda vez que nuestra misión es procurar la mayor ilustración ferroviaria á nuestros lectores, tenemos absoluta confianza en las sanciones regias.

«Palabra de Rey es palabra cumplida.»

Antes del acto

Fué el acto celebrado el día 3 del actual bella fiesta donde, en íntimo consorcio, uniéronse por unos instantes el jefe del Estado y los hijos de empleados modestos, cuyas miras están puestas en procurar mejor situación para el porvenir á los herederos de su nombre, ya que la Fortuna olvida por completo á estos honrados hijos del trabajo.

Desde poco después de las dos de la tarde empezaron á llegar al paraninfo de la Universidad Central las personas que se proponían asistir á la solemnidad que se había anunciado.

A las tres de la tarde, el citado paraninfo y las galerías inmediatas estaban llenos.

En el estrado estaba dispuesta una mesa, cubierta de terciopelo rojo con galón de oro, y un sillón para S. M. el Rey.

Cerca de la mesa regia, á la derecha, estaba instalada otra, destinada al secretario de la Asociación que había de leer la Memoria.

Detrás de la mesa ocupada por el Rey había una doble fila de sillas para las personalidades del elemento oficial, y á los lados divanes, que fueron ocupados por los directores de las Compañías del Norte y Madrid-Cáceres-Portugal, Sres. Boix y Loewy; director adjunto de Madrid-Zaragoza-Alicante, Sr. Peironcely; los subdirectores y jefes de servicio de las mencionadas Compañías, los individuos de la Junta directiva de la Asociación de Empleados, algunos senadores y diputados y, entre otras personas más, la marquesa de Squilache, que desde hace años ostenta el título de protectora de la Asociación de ferroviarios.

El Rey llega á la Universidad

Cerca de las tres y media llegó á la Universidad el Monarca, acompañado del jefe superior de Palacio, marqués de la Torreçilla.

Fué recibido D. Alfonso por el jefe del Gobierno y los ministros de Instrucción pública y Fomento, que se presentaron unos minutos antes; por la Junta directiva de la Asociación, con el presidente interino, don Andrés Caamaño, y por las altas autoridades de Madrid.

Al entrar el Rey en el paraninfo, el sexteto, que se hallaba en la tribuna, tocó la Marcha Real, y el público, en pie, vitoreó á S. M. con entusiasmo.

Comienza el acto

Ocupó el Monarca el sitio que se le había dispuesto, y cuando se hizo el silencio en la sala S. M., tomando el orden del día, precioso pergamino dibujado con artística greca

en colores, obra de los Sres. Reino-
so y Dohijo, leyó en voz alta:

«Orden del día. Lectura de la Me-
moria del curso 1910-11.»

La Memoria

El secretario de la Academia, se-
ñor Reinoso, leyó el siguiente docu-
mento:

«Señor:

Un año ha transcurrido desde
que V. M. por vez primera consa-
gró con su augusta presencia un
acto análogo al que hoy en este si-
tío nos congrega; y la deuda de
eterna gratitud que contrajo enton-
ces la Asociación General de Em-
pleados y Obreros de los ferrocarriles
de España se acrece más con la
renovación de tan elevado favor,
demostración evidente de cuán
grande es el interés que á V. M.
inspira el desenvolvimiento y la vi-
da de nuestra Sociedad, que ha me-
recido poder contaros por su pre-
sidente honorario, recompensa que
colma de orgullo el ánimo de cuan-
tos á ella pertenecemos.

Sabéis, señor, que entre los im-
portantes fines que realiza esta
Asociación, uno de ellos es la ense-
ñanza, como complemento necesari-
o de la obra de filantropía para
que fué creada, y como reflejo del
verdadero afán que ponemos en lle-
var á cabo esta sagrada misión, nos
cumple manifestaros que de año en
año, en las clases que tiene esta-
blecidas, es mayor el número de
alumnos que se inscriben en ellas,
de lo que buena prueba son los datos
numéricos referentes, tanto á los
que acuden á iniciarse en los pri-
meros rudimentos de la educación,
como á los que desean aprender ma-
terias de enseñanza en grado supe-
rior, ó propiamente técnicas para
ferrocarriles, que concurrieron á
nuestra Academia durante el pasa-
do curso, á saber: á Instrucción pri-
maria, 41; Caligrafía, 237; Aritmética,
204; Gramática, 136; Geografía
y Tarifas ferroviarias, 27; Telé-
grafos, 29; Reglamentos y Legisla-
ción de ferrocarriles, 28; Contabili-
dad de Estaciones, 28; Dibujo y
Geometría, 64; Lengua francesa, 96,
y Mecanografía, 94; que hacen un
total de 984 matrículas, número que
por sí solo demuestra la importan-
cia de nuestro Centro docente, y
que ha ido adquiriendo, merced
también muy especialmente á la de-
cidida protección que le dispensan
las más principales Compañías fe-

roviarias, representadas por sus
dignos directores, á quienes esta-
mos por ello obligados á perdura-
ble gratitud.

También hemos de manifestar
nuestro profundo reconocimiento al
Gobierno de V. M. por los favores
que para el mayor desarrollo de las
referidas enseñanzas nos ha otorga-
do en repetidas ocasiones, abrigan-
do la convicción de que en lo suce-
sivo coadyuvará con su eficaz apo-
yo á esta empresa educativa.

No se ha limitado, Señor, en el
año que ha transcurrido la acción
de nuestros esfuerzos al cumpli-
miento del deber que, según el co-
rrespondiente plan de estudios te-
níamos encomendado, sino que,
además, una vez terminado el cur-
so tuvimos que concretar la obra
de altruismo que nos hemos im-
puesto, abriendo otro curso espe-
cial de preparación para aquellos
de nuestros alumnos que reunieran
las condiciones de edad exigidas pa-
ra concurrir á las oposiciones que
la Compañía del Norte anunció en
aquella fecha, para proveer 40 pla-
zas de empleados con el sueldo de
1.350 pesetas anuales.

Esta feliz iniciativa de dicha Com-
pañía (que puede considerarse co-
mo el primer jalón para la forma-
ción del futuro Cuerpo de emplea-
dos de ferrocarriles, nos obligó á
poner gran empeño en que no des-
mereciere el concepto de nuestra
Academia en tan señalada ocasión,
y, por fortuna, hemos coronado
nuestros desvelos al conseguir que,
sumando cerca de 400 los concursan-
tes entre los alumnos que asistie-
ron al citado curso de preparación,
hayan salido victoriosos en las re-
feridas oposiciones, con los prime-
ros números.

Tal ha sido, Señor, la labor que
hemos realizado en el curso último,
y que deseamos resulte altamente
provechosa para la cultura de los
llamados á sucedernos en el desem-
peño de nuestra misión ferroviaria,
labor inspirada siempre en el pro-
fundo respeto á cuanto represente
idea de orden y la abnegación en el
cumplimiento del deber, pues con-
sideramos que cuanto mayor sea la
idoneidad é ilustración que alcan-
cemos, más acreedores seremos á
que la sufrida clase de empleados
de ferrocarriles obtenga, por su
comportamiento, la estimación ge-
neral la protección de V. M., el
apoyo del Gobierno, y que las Em-
presas ferroviarias consideren que

tienen con nosotros el principal ele-
mento para el más favorable des-
arrollo de su industria, y en tan fe-
liz armonía contribuyamos todos,
en nuestra respectiva esfera, para
conseguir el primero de nuestros
ideales, el supremo de nuestros
amores, ó sea el engrandecimiento
de la Nación española.—He dicho.»

Al terminar la lectura de este do-
cumento, se escuchan muchos aplau-
sos, que inició el Monarca.

Discurso del Presidente ac- cidental de la Asociación

SEÑOR:

Faltaría á los dictados de mi con-
ciencia, á los sentimientos palpitan-
tes en todo el personal asociado que
aquí represento, si mis primeras pa-
labras no se dirigiesen á V. M. para
expresarle el reconocimiento de es-
ta Sociedad, al dignarse presidir
por segunda vez un acto de esta na-
turaleza, contribuyendo la presen-
cia de V. M. á la grandiosidad del
mismo y á la mayor solemnidad de
una fiesta de este carácter.

El señor secretario de nuestra
Academia acaba de exponer á la
consideración de todos, de qué mo-
do tan creciente va desenvolviéndose
ésta, por lo que nuestros desve-
los son encaminados al engrande-
cimiento de la misma, y de ahí que
hayamos tenido necesidad, en dis-
tintas ocasiones, de acercarnos al
Gobierno de S. M., lo mismo que á
los señores directores de las Com-
pañías, en demanda de auxilios, á
fin de que siguiendo las modernas
tendencias pedagógicas, pudiese la
Asociación realizar y hacer frente
á esta necesidad.

De otra parte, yo, desde luego,
puedo afirmar cuán grandes son los
anhelos, cuán grandes son los de-
seos de todo el personal que consti-
tuye la masa ferroviaria, por concu-
rrir á las enseñanzas que da esta
Academia, como medio de llegar á
su ilustración, contribuyendo así al
engrandecimiento de la patria.

Comprende la Academia, como
habrá visto V. M., las enseñanzas
de todas las materias que podrí-
amos llamar de orden genuinamente
ferroviario; es decir, aquellas que
tienen conexión directa con el ramo
de ferrocarriles, pero entendiendo
que con ello no contribuyen á ese
medio de cultura que da la grande-
za á los pueblos, hemos establecido
como corolario, mejor dicho, como

base de esta segunda instrucción, la instrucción primaria, creyendo, Señor, que procediendo de tal modo, interpretábamos los anhelos de grandeza que en favor de vuestro pueblo sentís, como el primer español que sois de él. Los resultados que hemos obtenido de esta labor, son, desde luego, de aquellos que pueden congratularnos, hasta el punto de que por insuficiencia de local nos vimos, desgraciadamente, en la necesidad de establecer turnos en determinadas clases, limitando con ellas el número de alumnos. Tenemos, además, establecidos en nuestra Academia, dentro de los modernos métodos pedagógicos, todos los elementos que fué dable aportar en relación con nuestros recursos, en las enseñanzas que allí damos.

Estas consideraciones que hago á V. M., no son más que un bosquejo, el cual no quiero hacer más extenso, por no cansar la atención de V. M.; y ahora entraré á señalar la forma en que este año hemos querido premiar á nuestros alumnos, separándonos de lo que hasta aquí era costumbre. Entendimos que no sólo era deber nuestro contribuir á enaltecer la enseñanza, y el estudio, estimulando á los que con su trabajo habían llegado á distinguirse, sino que debíamos orientarnos en esta obra, en armonía con las tendencias hoy en práctica, y por eso se han constituido cartillas en el Monte de Piedad, á favor de los alumnos premiados, con la esperanza de que por tal procedimiento quede inculcada en ellos, la virtud del ahorro, que es uno de los elementos que coadyuvan al engrandecimiento de las Sociedades modernas.

Réstame dedicar un recuerdo al Profesorado, por el celo é interés con que se consagra á la enseñanza. El Profesorado representa para mí todo género de consideraciones y respetos; su labor es de esas que pudiéramos llamar anónimas. Dedicado á la Ciencia é investigación de la verdad, sólo busca en ella la satisfacción íntima que produce el cumplimiento del deber. Yo, en nombre de esta Sociedad que represento, le expreso aquí mi gratitud.

No terminaré sin dedicar cuatro frases, malas como mías (pues tengo poca costumbre de hablar en actos de esta naturaleza, y por ello lo hago hoy con un encogimiento cual nunca experimenté, quizá naci-

do de la grandeza del acto y la calidad de quienes me escuchan); no terminaré, repito, sin tributar un aplauso á los alumnos premiados, estimulándoles para que continúen perseverando en ese camino, que es el único en virtud del cual puede llegarse á estar en condiciones de ser buen ciudadano, contribuyendo al engrandecimiento de la Patria, que es el mejor holocausto que nosotros podemos ofrecer á V. M., nuestro presidente honorario, y el que dará mayor grandeza á esta Sociedad. (Grandes aplausos.)

Reparto de premios

Inmediatamente el Rey entregó los diplomas y cartillas del Monte de Piedad á los alumnos que se habían hecho acreedores á esta distinción y que son los siguientes:

D. Pablo Hernández, D. José Montes, D. Francisco Somovilla, D. Ernesto Parro, D. Fabio Medina, D. Justo Costa, D. Francisco Sánchez, D. Antonio Pelayo, D. Pedro Cerezo, D. Luis Álvarez, D. Ricardo Burgos, D. Victoriano Antón, D. José Valdés, D. José González, D. Jesús Abadía y D. Miguel Barreiro.

También entregó S. M. «accésits» á los alumnos D. Francisco Soria, D. Carlos Medina, D. Medardo Pérez, D. Felipe Carretero, D. Victoriano Carro, D. Guillermo Lozano, D. Serafín Rodríguez, D. Ismael del Valle, D. José García, D. Eugenio del Rincón, D. Miguel Gallardo y D. Julio César.

Los escolares llegaban hasta la mesa, y D. Alfonso les entregaba personalmente los diplomas y los felicitaba.

Discurso del ministro de Fomento

Terminada la distribución de premios, el Sr. Gasset pronunció el siguiente discurso:

«Señor, señores: Bien sabéis la satisfacción que experimento siempre que asisto á estos actos de conmemoración, como el que hoy celebra la Asociación de empleados de ferrocarriles, porque veo aquí reunidas personas á las que me unen cadenas de recuerdos y lazos de indisoluble afecto.

El que nace y el que camina á la muerte.—Las guerrillas de la enseñanza

»Festejáis en el momento presente grandes acontecimientos: la en-

señanza del que asoma á la vida sin recurso alguno y la ayuda al que ha agotado su vida, encaneciendo en el trabajo, sin que en su haber exista otra cosa que el recuerdo de una existencia agotada sin bienes de fortuna para los últimos años de permanencia en el mundo.

»Representáis un poderoso auxiliar para la enseñanza oficial. Sois algo así como las guerrillas en relación con las fuerzas del Ejército. Pudiéramos compararos con aquellos Mina, Empeinado y otros bravos, porque vosotros sois los guerrilleros de la enseñanza oficial que triunfan de la incultura.

La misión de la Sociedad

»Hay en vosotros, además, una elevada misión: mejorar la situación del personal por los caminos que traza la razón. Procurad vuestros éxitos en favor del personal con la prudencia, con la justicia; pero desconfiand de aquellos que apelan á la violencia, porque los efectos son los mismos que los que se consiguen apaleando frutos: caen éstos, pero no sirven para nada, porque caen destrozados.

»Representáis una institución de paz, de concordia; conservad siempre este emblema de trabajo y progreso; no destruyáis nunca tan valioso elemento.

El domicilio de la Asociación

»Quiero recoger algunas palabras de nuestro presidente, porque lo es también mío, desde el momento que yo acepté con júbilo el título de socio honorario.

»Hablaba el Sr. Caamaño de insuficiencia de local para la Academia, y yo os digo que he adquirido el compromiso de proporcionaros amplio espacio para vuestras aulas. Os garantizo que lo poseeréis, y la garantía no es mía, no es del Gobierno: es de la grandeza de los fines que perseguís.

»Yo os digo también que el Gobierno se ocupa y preocupa de los asuntos que os afectan, y estoy cierto que habremos de lograr los propósitos perseguidos, porque el presidente honorario de esta Asociación es S. M. el Rey. He dicho.»

Una salva de aplausos acogió las últimas palabras del ministro de Fomento.

Discurso del Presidente del Consejo

Acto seguido se levantó á hablar el Sr. Canalejas, y lo hizo en los siguientes términos:

«Señor, señores: Perfectamente conocidos los propósitos y determinados los sentimientos, se hace innecesaria mi intervención en este instante.

El pensamiento del Rey y la voluntad de la nación

»Lo que acaba de decir el ministro de Fomento es lo que piensa todo el Gobierno respecto de esta simpática Asociación de empleados y obreros de ferrocarriles, y compromiso del Gobierno es el compromiso contraído por el ministro de Fomento.

»Sabéis, señores, que el Monarca hállase interesado en la prosperidad de esta Asociación, y donde el Rey pone el pensamiento está la voluntad de la Nación entera, porque el Rey personifica y encarna los sentimientos de la Nación.

»Para mayor esplendor de esta fiesta que celebramos, desarróllase el acto en esta casa, aquí donde han surgido los destellos, los fulgores del pensamiento de grandes mentalidades que han consagrado su vida á la enseñanza.

La solidaridad humana.—La nivelación de la muerte y del ahorro

»Señor: Persigue esta Asociación uno de los ideales más bellos: la solidaridad humana, no sólo la consagración de solidaridad que nace en esas cartillas que V. M. acaba de poner en manos de los escolares, sino esa consagración, que es divina y humana porque nace de la fraternidad.

»El enfermo recibe del sano los recursos que necesita; el que camina hacia el sepulcro encuentra en el joven un apoyo para su vida abreviada por el trabajo, un báculo que le sostiene, pues no otra cosa es el ahorro, provocado y sostenido por voluntades firmes y decididas, que acuden á medios tan nobles para hallar una nivelación social.

»En verdad que el ánimo acostumbrado á estas luchas de clases, donde el más fuerte procura despojar al más débil, encuentra un bálsamo consolador cuando tropieza en su vuelo imaginario con instituciones como ésta, donde sólo se busca un amparo á la vejez y un consuelo pa-

ra aquellas viudas, para aquellos huérfanos que, antes de funcionar esta Asociación, veían cómo la miseria y el hambre extendía sobre ellos su lúgubre manto.

»Cuando el ahorro mutuo existe, la diferencia de clases aléjase como un soplo y la nivelación social ocupa su principal papel. Hay que tener en cuenta, señores, que la muerte nivela á los hombres al desaparecer de la vida; el ahorro al coexistir.

La herencia de tronos y la herencia de sentimientos

»Despiértase el espíritu ante manifestaciones de sentimiento como las que nos ocupamos, que se suceden por generaciones, porque no sólo son hereditarios los tronos, sino los sentimientos, pues así como los militares envían á sus hijos á las Academias del Ejército para procurar la defensa de la Patria, así vosotros los lleváis á estas Escuelas procurando el engrandecimiento del país que les dió vida.

»Unense en esta fiesta elementos diversos, clases directoras y dirigidas; el empresario, el director, el jefe del servicio, el técnico y el empleado y el obrero. ¡Señor, qué hermosa fiesta es la de hoy! He aquí el contraste que ofrecen las conversaciones que sostenemos cuando os hablamos de las luchas sociales y esta fiesta que presenciamos, en la que aparece el principal ideal: el regulador del trabajo.

El espíritu de los ferroviarios se identifica con las leyes

»Hay un detalle, señor, que no puedo dejar olvidado. Cuando elementos revolucionarios pretendieron provocar en nuestro país una lucha fratricida, los ferroviarios no se sumaron al movimiento, porque estos empleados no quieren conseguir su reivindicación más que por el camino legal.

Los errores no son del Rey, son de los hombres políticos

»Yo os he de decir, señores, una sola cosa. Si encontráis ante vuestros deseos una barrera infranqueable, pensad que los errores son de los hombres políticos, no del Rey, que pone siempre su pensamiento y su voluntad en la justicia.

»Termino, pero al terminar os diré: Por España y por nuestro Rey,

señores, levantemos nuestros corazones en un hermoso abrazo de fraternidad.»

El Sr. Canalejas fué aplaudido con entusiasmo.

Final

Quando terminó la sesión el público ovacionó al Monarca durante unos minutos.

Después, D. Alfonso subió á la rectoral con las personas que le recibieron y fué obsequiado con un «lunch», en el que el Rey brindó por la prosperidad de la Asociación de ferroviarios.

D. José Torra Suy

Nuevamente tenemos que orlar nuestras planas de luto, débil muestra del sentimiento que nos embarca por la infausta nueva que llega hasta nosotros cuando nos disponíamos á cerrar el presente número.

Don José Torra Suy, Inspector del Movimiento de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, con residencia en Ciudad Real, ha fallecido en Madrid, á donde se trasladó hace pocos días, cuando notó los primeros síntomas de la enfermedad que le ha llevado al sepulcro.

Era el Sr. Torra Suy hombre modesto, afable, bueno con sus subordinados, hasta el punto de que han sido muy pocas las multas que ha impuesto ó censuras que ha dirigido por faltas en las que otros jefes hubieran extremado el castigo. Por otra parte, el Sr. Torra Suy poseía una vastísima cultura ferroviaria, que sus superiores eran los primeros en reconocer.

El entierro del Sr. Torra ha sido una verdadera manifestación de duelo.

¡Descanse en paz el finado, y reciba su distinguida familia el más sentido pésame por la desgracia que le aflige en los presentes momentos!

Vea usted en la cubierta de este número el anuncio de la relojería de Louis Thlerry.

¡ADELANTE!...

Revista decenal Ilustrada

AÑO I

NÚM. 33

Un puente monumental en la costa de Marfil

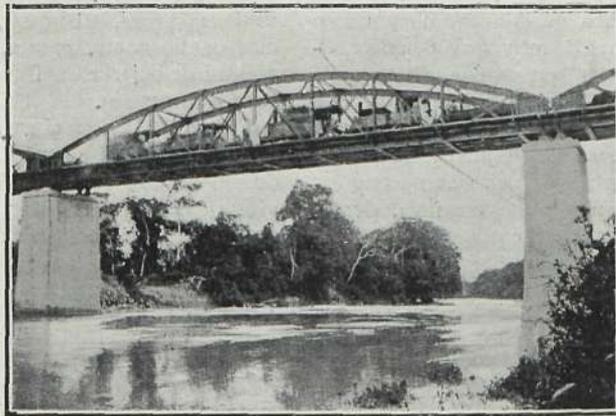
EN Septiembre último, Mr. Angoulvant, gobernador de la costa de Marfil, ha procedido á la inauguración de un puente monumental, tendido sobre el río N'Zi, en el sitio en que la vía férrea, en construcción, abandona el bosque tropical para entrar en la región de las sábanas. Es una obra magnífica, constituida por un viaducto metálico de varios tramos, de 250 metros de longitud total. Los pilares se hallan establecidos directamente en el lecho rocoso de río, que durante la estación seca puede pasarse á pie en este sitio. La gran longitud del viaducto con relación á la anchura aparente del río, responde á la necesidad de dejar á las aguas paso suficiente en tiempo de crecida, pues se observan todos los años diferencias de nivel de 7 á 10 metros. Esta obra de arte, que ha exigido dos años de esfuerzos considerables, es, con el puente

Faidherbe, en San Luis del Senegal, el más importante de África, y honra á los oficiales de ingenieros encargados de su construcción bajo la dirección del capitán Thomasset.

Contribuirá mucho á asegurar la paz de que se disfruta en la colonia francesa después de un período de luchas, puesto que las poblaciones indígenas se han impresionado muy gratamente por el éxito de una empresa en la que ven una prueba tangible del poderío de los «Blancos».

Además, favorecerá en alto grado la prosperidad y engrandecimiento de ésta, pues desde

hace dos años se ha erigido, al lado del puente, una ciudad comercial, cuya creación se había decidido en 1908 por el gobernador, siendo hoy día la pequeña ciudad de Dimbokrs, que es á la que nos referimos, uno de los centros más activos de la costa de Marfil.



CIRCULACIÓN DE LOCOMOTORAS DE ENSAYO SOBRE EL PUENTE N'ZI EN LA COSTA DE MARFIL

EL TRANSPIRENAICO DE CANFRANC



VALLE ALTO DE ASPE— LOS MONTES BERNERE, BAJO LOS CUALES PASARÁ EL TRANSPIRENAICO



VALLE DE ASPE—LA CARRETERA EN LAS GARGANTAS DEL PORTALET

FERROCARRIL estratégico de primer orden y vía comercial de igual valor, ya se sabe cuánta será su importancia; lo que abreviará el viaje de París á Madrid y el beneficio enorme que reportará al Alto Aragón. En cambio, se dice que al desviar el trazado hacia el Oeste, para buscar comunicación directa de Jaca con Zaragoza, se anulará á Huesca, que tanto esperaba de la nueva línea. Conio es pleito en el que entran factores de muy variada índole, algunos delicados y otros que nos son desconocidos, nada añadiremos, limitándonos á un apunte de lo visto hace poco tiempo, acompañando algunas vistas interesantes. Las obras de fábrica están hechas casi todas; son numerosas, algunas difíciles y, desde luego, su construcción, los materiales y aspecto no llaman la atención en la parte española, siendo como todas las de líneas que atraviesan cordilleras. Decimos esto, por el vivo contraste que ofrecen las obras francesas.

Entre Jaca y la frontera están las futuras estaciones de Castiello, Villanúa y Canfranc, á 14, 21 y 25 kilómetros respectivamente.

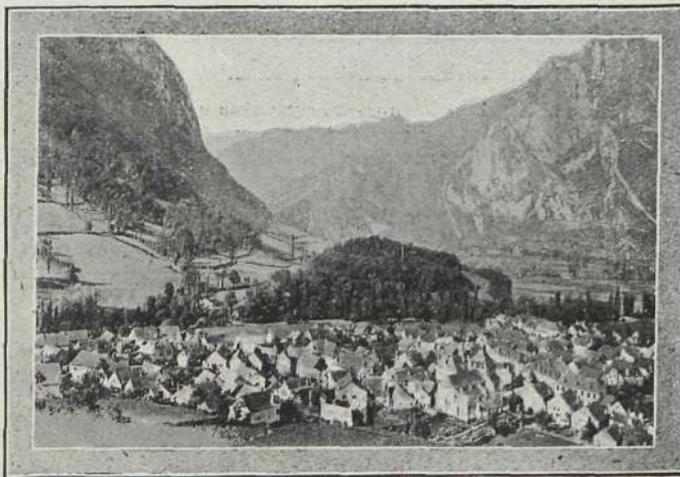
La vía va generalmente por la izquierda del Aragón; pasa por debajo del fuerte de Rapián, por las faldas de las últimas estribaciones de Peña Collarada, 2.883 metros, y á 4 kilómetros próximamente de la frontera penetra en la masa montañosa, que horada en una extensión de 9 kilómetros. La boca Sur del túnel se ve en uno de nuestros grabados.

A la derecha hay una torre defensiva, para una insignificante guarnición,

y algunos cientos de metros más hacia Francia se alza el fuerte barrera de Coll de Ladrones, cuya ineficacia en lo relativo á la vía férrea salta á la vista por salir á retaguardia de la citada fortificación. En la gran explanada donde se asentará la estación internacional abundan las construcciones más variadas: economatos, barracas, casas, cafés-restaurants, tabernas, albergues, toda clase de pequeños comercios, cantinas, etc., para el pueblo obrero, que no tiene necesidad de bajar á Canfranc, 8 kilómetros, para surtirse de todo lo necesario.

La obra atraviesa el macizo por la izquierda del puerto de Somport, 1.632 metros, y como el trazado se ha hecho por debajo del lago ó ibón de Estalús, las filtraciones numerosas y crecidas de esta gran balsa han dificultado las obras en la sección francesa, obligando al empleo de poderosa y moderna maquinaria para achicar el agua y su extracción, y, por fin, hubo que suspender los trabajos, ya reanudados, por las cantidades de agua que caían sobre la excavación. Esto hace pensar en que si el lago llegara á vaciarse por las enormes grietas, este suceso actual no sería definitivo. Siendo el ibón la recogida de aguas de las cimas que le rodean, en la época del deshielo el fenómeno es anual y ello constituirá un enorme quebranto para el presupuesto de las obras, ya que habrá que buscar salida á las aguas independiente de la natural que ellas se han proporcionado.

El Somport separa nuestro valle del Aragón



VALLE DE ASPE—VISTA GENERAL DE ACCOUS

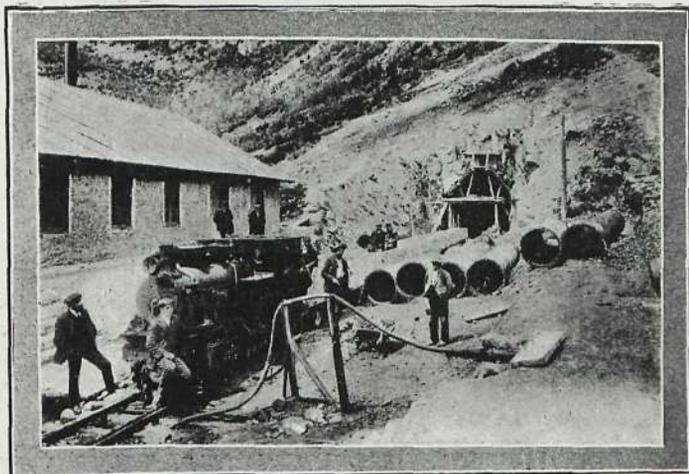
del Gave d'Aspe, estrecho, difícil, que sólo á 32 kilómetros de Olorón, o sea á 22 de la frontera, se abre en forma de valle del mismo nombre. Ambos son recorridos por la vía, cuya explanación y obras de fábrica tan pronto van por una ú otra ladera, atravesando barrancadas inmensas, pasando y repasando el Save, sorprendiendo al viajero con túneles por debajo del camino, con viaductos á sus flancos ó por encima, con puentes numerosos y, en suma, con un conjunto de construcciones capaz de acreditar á toda una

corporación de ingenieros. En un grabado se ven los montes Bernère, atravesados por la vía férrea, y la garganta recorrida hasta salir al pequeño valle, representado después de pasado el Col d'Iseye, entre las montañas del primero y segundo término.

En la boca de salida se repite el aspecto de un pueblo obrero, pero el aspecto es más misero que en España; se ve el vicio, la bebida, el juego, y la impresión es muy penosa. Menos mal.

A los 10 kilómetros de haber penetrado en Francia, se encuentra el fuerte barrera de Urdox ó del Portalet, en condiciones defensivas y ofensivas absolutas. Está construído en la roca viva; á la derecha de la grieta, vista en el fondo del grabado, por la que apenas si caben el Gave y la carretera. Esta y el puente son barridos por la fusilería, ametralladoras y cañones de tiro rápido que, disimulados, asoman por manguadas aspilleras, y diminutos cañoneras impidiendo el paso con un fuego intenso sufrido á pocos metros de distancia en toda la longitud del corto desfiladero.

Pasado el Gave, se entra, como se dijo, en el valle, y en él todo respira bienestar; hay muchos pueblos; la explanación se ha facilitado por estar trazada en la parte baja de las ya suaves laderas, y únicamente son de admirar las obras de piedra. Rumbosa la empresa, no ha empleado la mamposte-



JACA—LA BOCA DEL TUNEL DEL CANFRANCO

ría, sino que todas, absolutamente todas, las obras de aquella clase son de piedra labrada, que al exterior presenta un aspecto artístico, por demás agradable, penetrando los dados de piedra profundamente en la obra, asegurando la duración eterna de ellas.

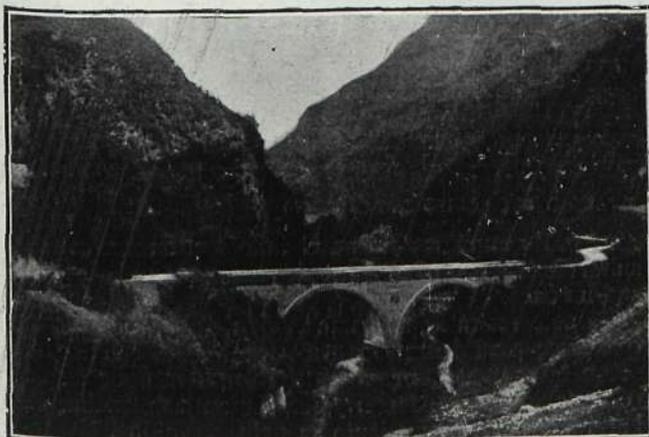
Después de haberse abierto bastante el valle por Accous, 17 kilómetros desde el Somport, y Bedon 29, vuelve á dificultarse algo el camino en la angostura de Sarrause, 35 kilómetros, siguiendo iguales dificultades al pasar por Escot, donde se

admira el soberbio viaducto del ferrocarril, con un arco central de 56 metros. Cerca están los dos enormes depósitos de grava, los mayores montones que el viajero ha visto en su vida. Valen mucho; no puedo recordar la cifra, pero era superior á un millón de francos.

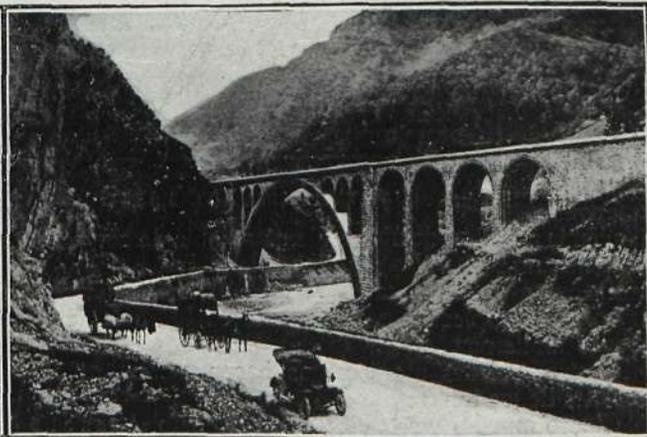
Después de Escot, y pasado un corto desfiladero, se acaba el valle de Aspe, y el llano sin fin aparece ante los ojos admirados del turista.

Amargas consideraciones ofrece este corto viaje. Desde Lérida ó desde Zaragoza, después de unos pequeños oasis en las cuencas de nuestros pobres ríos, los desiertos de los Monegros y de la Violada apenan el ánimo; las tierras arcillosas ó la roca sin capa vegetal, forman el suelo hasta la cresta de la cordillera. A los pocos metros, pasadas las soledades del Somport, vigilado por el Pic du Midi d'Oisseau, gigante del Pirineo central, los bosques de encinas, de hayas, los pinares, los prados se disputan cubrir el suelo francés. Caen las cascadas, que de picos españoles proceden, y van formando esa red de *gaves* que fertilizan y enriquecen el departamento de Bajos Pirineos.

Por una hectárea de roca pelada hay cientos, miles de laderas cubiertas de bosques espesos, de maizales, de verde en todos sus tonos, y los ganados pacen, y las pequeñas industrias viven, y así van afluyendo la holgura y la relativa



VALLE DE ASPE—EL PUNTE DE LA CARRETERA DE ESPAÑA EN SARRAUSE



VALLE DE ASPE—EL GRAN VIADUCTO DEL F. C. TRANSPIRENAICO EN ESCOT

riqueza á los valles, al llano, en el que pronto desembocan, en la llanura sin fin, espléndida y totalmente aprovechada.

España, con el clima, el empuje de la raza y un suelo así, haría comarcas más ricas que las francesas. La Naturaleza no lo ha querido; hay que resignarse, pero protestar fieramente cuando en el tren, en la carretera, al cruzar el Alto Aragón, nos diga un francés que España es pobre.

Por Santa María se entra en Olorón, donde el transpirenaico enlazará con la red francesa, uniéndose á la transversal de Bayona á Narbona. Los ramales laterales de la nueva línea son: al Este, de Arudy á Larnus, á buscar la única carretera, que atraviesa cerca de la de Canfranc la masa orográfica central, y por el Oeste, el ferrocarril de vía estrecha

de Olorón á Mauleón, cabeza de un valle simétrico del nuestro del Roncal, pero sin comunicación entre ambos.

Estos días han circulado por la Prensa noticias del ferrocarril transpirenaico. Parece que para 1917 circulará. Lo dudo. Faltan horadar cinco kilómetros de túnel, construir muchos trozos de explanación, fijar el material y hacer las estaciones. Es mucha labor. El ibón de Estalus, además, no ha dicho su última palabra.

En bien de los intereses comerciales debemos desear que no haya entorpecimientos, y que en aquella fecha podamos asistir á la inauguración de una línea, de la que, hace treinta y dos años, ya se festejó su concesión en Zaragoza.

ELISEO SANZ.

Instalaciones postales en la estación de Pensylvania

Los transportes postales que pasan por las líneas del ferrocarril de Pensylvania y que recibe ó expide la ciudad de Nueva York diariamente, representan en números redondos de 250 á 300 toneladas, servicio que se halla actualmente centralizado en la nueva estación de término, situada en el centro de Manhattan. Para asegurar un servicio postal tan importante, se ha dotado á esta estación de elementos especiales, admirablemente concebidos y únicos en su género, que constituyen la solución de un problema notable de construcción mecánica.

El transporte de las sacas de postales se efectúa por los medios empleados generalmente en todas las estaciones modernas.

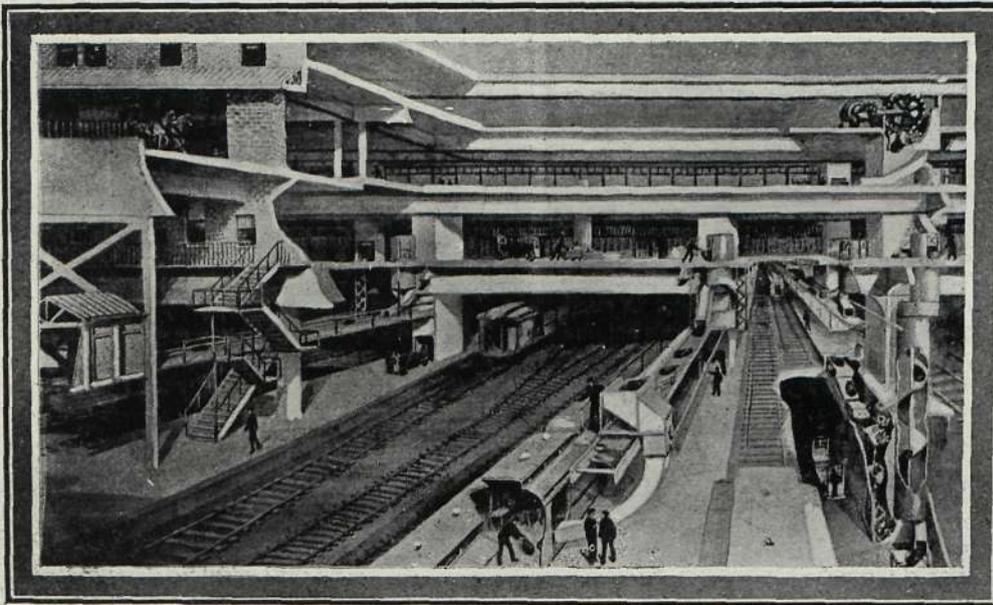
Cuatro grandes montacargas hacen comunicar los muelles de los trenes.

Cuatro muelles y seis vías, situados bajo el extremo Oeste del edificio de correos y que pueden recibir hasta 26 coches-correos al mismo tiempo, están reservados casi por completo á dicho servicio.

Para facilitar el transporte rápido de los artículos postales de un punto de los diferentes pisos á otro, y de uno á otro piso de los que atraviesan la complicada red de pasos subterráneos, existe un gran número de vagonetas con motores eléctricos que pueden llevar cada

una 1.115 kilogramos de peso.

La naturaleza excepcional del servicio y el sitio restringido de que se disponía, necesitaban de innovaciones radicales en la práctica seguida generalmente en las instalaciones de este



VISTA GENERAL DE LAS INSTALACIONES POSTALES Y DEL EQUIPO EN ACTIVIDAD

género. En muchos detalles, el éxito ó el fracaso estaba subordinado completamente á puntos secundarios, en apariencia.

Para demostrarlo, citaremos, por ejemplo, el aparato que sirve para lanzar los sacos, á medida que llegan, sobre las correas transportadoras subterráneas; se ha reconocido, como necesario, imprimir á las planchas de lanzamiento un movimiento particular, rápido á la partida para quitar muy deprisa los sacos, y suave al final del recorrido, cuando el saco debe pasar sobre la correa.

Este movimiento se obtiene por medio de un sistema de bielas articuladas.

Desde ahora, la prueba del éxito está asegurada.

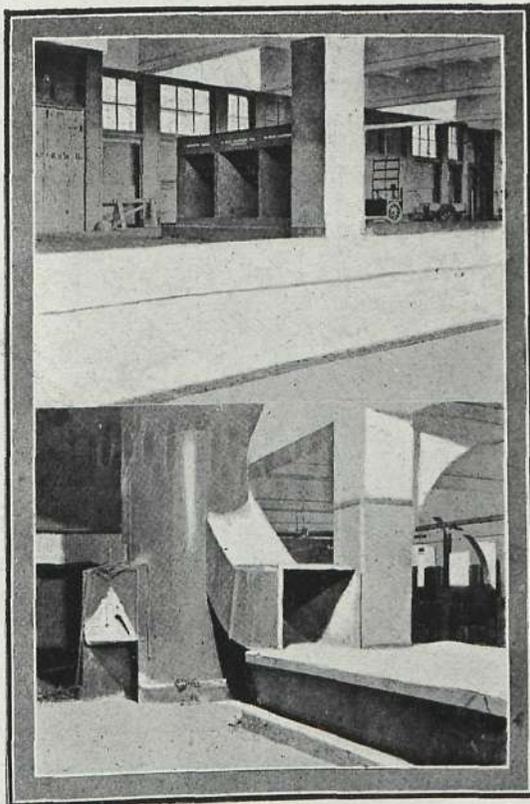
El empleo inteligente de la energía eléctrica ha permitido asegurar este servicio de mejores condiciones y utilizar más ventajosamente los coches postales del ferrocarril y economizar mucho trabajo manual, á pesar del espacio restringido de que se disponía para la instalación.

El gasto, que se ha elevado á 1.500.000 francos, lo ha sufragado casi por completo la Compañía.

El material mecánico comprende cierto número de aparatos que pueden ser clasificados en dos categorías, según pertenezcan al mantenimiento de los transportes postales que salgan ó al de los que lleguen.

Los objetos destinados á ser cargados en los trenes que han de partir, son conducidos á la estación en furgones que se descargan en el muelle postal.

Sobre este muelle son depositados los sacos enviándose algunos por espirales al subsuelo donde se verifican las operaciones de separación del contenido.



LA TIPLE ESP. RAL.—ENTRADA DEL PISO DE CORREOS EN SU EXT. MO. NORTÉ.—MESA DE DESCARGA EN EL SUBSUELO Y LA ENTRADA DE LA CORREA ESTE, MU. LLE 1.

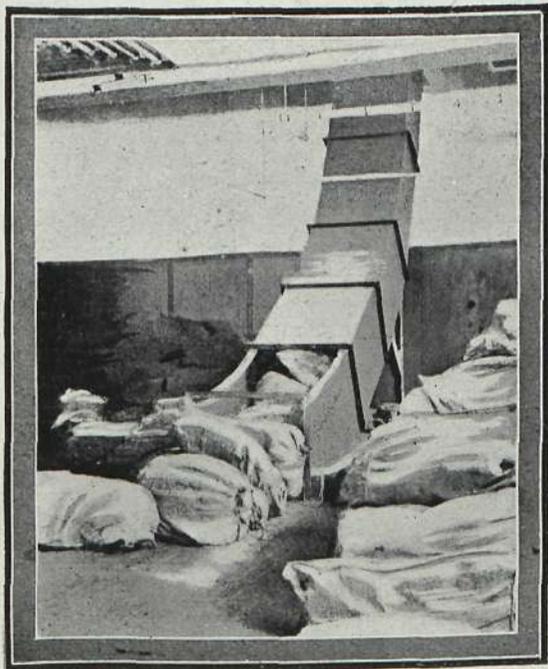
Es fácil darse idea de la rapidez de las operaciones si se tiene en cuenta que, además de los periódicos y el correo que llega por los paquebots, se transporta una enorme cantidad de artículos postales.

Gran parte de estos transportes son clasificados y distribuidos en los diferentes coches y expedidos de la estación en menos de tres horas; los sacos son cargados en los coches á razón de uno por segunda, sin interrupción alguna.

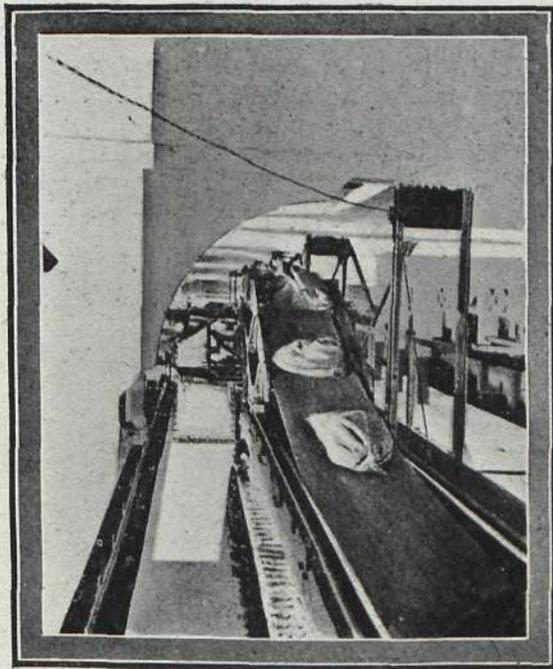
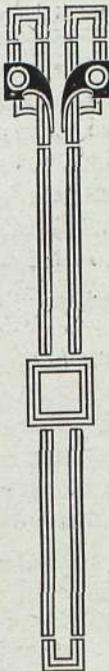
Los sacos introducidos en las espirales descienden y continúan su recorrido sobre las poleas de movimiento rápido y llegan á la puerta misma del coche, casi sin ruido, durando todo el trayecto unos treinta segundos.

Un aparato de aire comprimido asegura la colocación de los sacos á debida distancia en las correas, de forma que lleguen al extremo de éstas en tiempo útil para ser enviados mecánicamente á los cangilones de una noria que los eleva á los muelles postales del edificio.

Las correas y la noria son accionadas por un sólo motor eléctrico.



EMBUDO PARA SACOS DE PERIÓDICOS, EN ACTIVIDAD



CORREA TRANSPORTADORA Y TRANSMISOR DE CORRIENTE

EL REY Y LOS FERROVIARIOS

La Academia de la Asociación de Empleados y Obreros de Ferrocarriles



S. M. EL REY, PRESIDENTE HONORARIO DE LA ASOCIACIÓN

Cada día se acrecienta más la importancia de la Asociación general de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España.

El acto del reparto de premios á los alumnos del último curso, celebrado el do-

mingo 3 del corriente y del que anticipábamos ligera noticia en nuestro último número por no poder hacerlo con la extensión debida, dada la premura del tiempo, resultó brillantísimo.

En el paraninfo de la Universidad Central se congregaron muchos obreros y empleados de ferrocarriles con sus familias, ávidos de presenciar tan hermosa fiesta, presidida por S. M. D. Alfonso XIII, Presidente honorario de la Asociación, que

fué haciendo entrega con paternal cariño á los alumnos, de los premios á que se habían hecho acreedores por su aplicación.

Al lado de S. M. tomaron asiento el Sr. Canalejas, el Ministro de Fomento, el de Instrucción Pública, el Jefe superior de Palacio señor Marqués de la Torrecilla, el Vicepresidente del Congreso de los Diputados, Sr. Aura Boronat, el Gobernador civil, Sr. Latorre, y otras distinguidas personalidades.

Los Sres. Gasset y Canalejas pronunciaron elocuentes discursos confirmadores de las halagüeñas promesas que se han hecho repetidas veces por el Monarca y sus ministros á los asociados, que ven con gran satisfac-

Sabéis, señores, que el Monarca en la prosperi



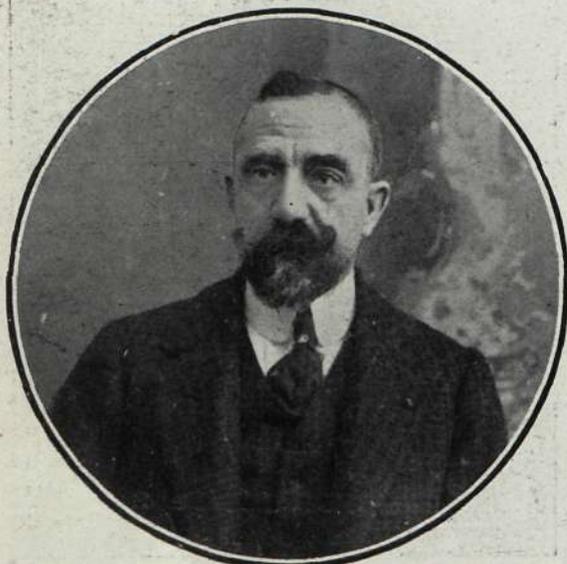
LOS OFRECIMIENTOS HECHOS POR EL SR. GASSET Á LA ASOCIACIÓN DE EMPLEADOS

hállase interesado de esta Asociación, y donde el Rey pone el pensamiento, está la voluntad de la nación en era, porque el Rey personifica y encarna los sentimientos de la nación.

Canalejas



EL MINISTRO DE FOMENTO, S. CIO HONORARIO DE LA ASOCIACIÓN DE EMPLEADOS Y OBREROS DE FERROCARRILES



EL SEÑOR CAAMAÑO, PRESIDENTE ACCIDENTAL DE LA ASOCIACIÓN DE EMPLEADOS Y OBREROS DE FERROCARRILES

ción que los Poderes Públicos se preocupan de su Institución, creada y mantenida á costa de grandes sacrificios y destinada á enjugar las lágrimas de los huérfanos y viudas, y á arrancar de la miseria á los inútiles envejecidos en el trabajo.

Tanto el Ministro de Fomento como el Sr. Canalejas escucharon grandes aplausos al final de sus discursos, y el acto terminó con grandes vivas á la Asociación y á su Presidente honorario, que salió del Paraninfo á los acordes de la Marcha Real.

La Directiva de la Sociedad obsequió á S. M. y sus acompañantes con un delicado lunch, brindando don Alfonso por la prosperidad de la Asociación.



Los lectores de este número encontrarán en las primeras páginas de texto una amplísima información del solemne reparto de premios, suceso que indudablemente encierra una gran importancia para todo el mundo ferroviario, pero muy especialmente para los que

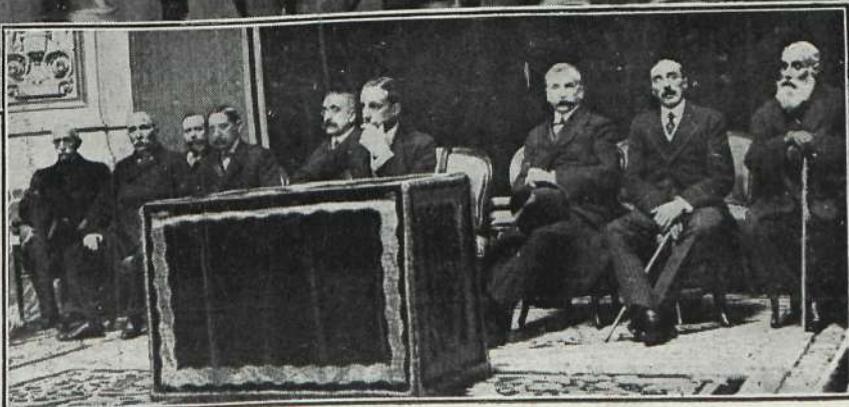
siguen de cerca la vida de esta Asociación, que subsiste á pesar de los pesimismos apremiantes de sus detractores. La presencia en estos actos de S. M. el Rey acompañado de sus Ministros hace que el relieve sea mucho mayor que si se redujese á una fiesta íntima en la que se repartiesen los premios á los alumnos.

Por otra parte, aunque de lágrimas de cocodrilo y de palabras de político no es muy humano fiar, á no ser con la franca predisposición del desengaño, cabe la esperanza de que los ofrecimientos hechos por los políticos en actos como el que venimos relatando se cumplan, toda vez que llevan el sello regio como principal garantía.

En el discurso del Sr. Gasset hubo ciertas consideraciones que nos hemos creído en el caso de recoger comentándolas en el artículo de entrada, especialmente porque hay problemas latentes entre los ferroviarios que podrían excitarse más con las palabras del ministro de Fomento.



S. M. EL REY, PRESIDENDO EL REPARTO DE PREMIOS Á LOS ALUMNOS DE LA ACADEMIA SOSTENIDA POR LA ASOCIACIÓN DE EMPLEADOS Y OBREROS DE FERROCARRILES



GRUPO DE ALUMNOS DE LA ACADEMIA DE LA ASOCIACIÓN DESPUÉS DE HABER RECIBIDO LOS DIPLOMAS Y ACCÉSITS DE MANOS DE S. M. EL REY D. ALFONSO XIII

Los profesores de la Academia

Los brillantes resultados obtenidos por la Academia de la Asociación se deben principalmente á los esfuerzos que realiza el competente profesorado á ella afecto, bajo las órdenes del inteligente director de estudios de la misma D. Pedro A. Garrido.

¡ADELANTE!... que siempre es más parco en el elogio que en la censura, cumple el grato deber de proclamarlo así, y hace votos por que la prosperidad de la Academia vaya en aumento, creando nuevas clases, donde los hijos y pa-



D. Pedro Alonso Garrido
Profesor de Instrucción primaria y Director de Estudios

rientes de los asociados reciban una completa educación que les permita salir de ella en condiciones de ocupar los más delicados puestos.

De día en día se ven los progresos realizados, pues no hace mucho los alumnos preparados en la misma han obtenido los primeros puestos en las difíciles oposiciones celebradas para el ingreso en las oficinas de los Caminos de Hierro del Norte, y otros muchos se hallan ya prestando servicio en diversas Compañías de ferrocarriles y Sociedades particulares.



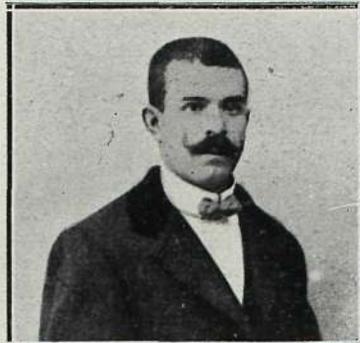
D. David Reinoso
Profesor de Dibujo y Geometría



D. Gregorio Laribeau
Profesor de Reglamentos y Legislación



D. Constantino Dohijo
Profesor de Caligrafía



D. Manuel Mascareñas
Profesor de Francés y Gramática castellana



D. Antonio Esteban
Auxiliar de Caligrafía



D. Justo Salaberry
Profesor de Tarifas



D. Jesús Serna
Profesor de Telegrafía y Mecanografía



D. Enrique Laribeau
Profesor de Aritmética y Cálculos mercantiles

Los alumnos premiados

Llenan esta plana los retratos de un grupo de alumnos que por su extraordinario mérito recibieron de manos de S. M. el rey D. Alfonso XIII, el día 3 del mes actual, los diplomas que acreditan la aplicación y la constancia en el estudio.

Y si hoy tiene la Redacción de ¡ADELANTE!... una satis-

facción intensa publicando los retratos de quienes tal distinción han merecido, mayor será la que experimente si en el transcurso de los años puede repetir la inserción de estas fotografías por empresas de mayor fuste y valía, con ser mucha la acreditada en los diplomas que manos regias entregaron.



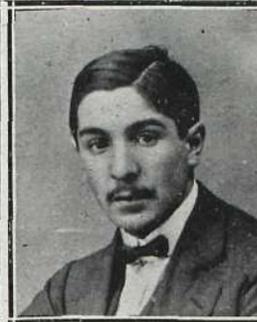
Pablo Hernández
Primer premio en Mecanografía



Luis Alvarez
Segundo premio en Caligrafía



Pedro Cerezo
Segundo premio en Cálculos mercantiles



Jesús Abadía
Segundo premio en Mecanografía



Antonio Pelayo
Segundo premio en Caligrafía



José Valdés
Segundo premio en Geometría



José Montes
Primer premio en Aritmética



Justo de Costa
Primer premio en Dibujo



Fabio Medina
Primer premio en Caligrafía



Miguel Barreiro
Premio extraordinario



Francisco Soria
Accesit en Aritmética



Miguel Gallardo
Accesit en Caligrafía



Guillermo Lozano
Accesit en Caligrafía



Eugenio Rincón
Accesit en Cálculos mercantiles



Felipe Carretero
Accesit en Aritmética



Julio C. Ibáñez
Accesit en Caligrafía

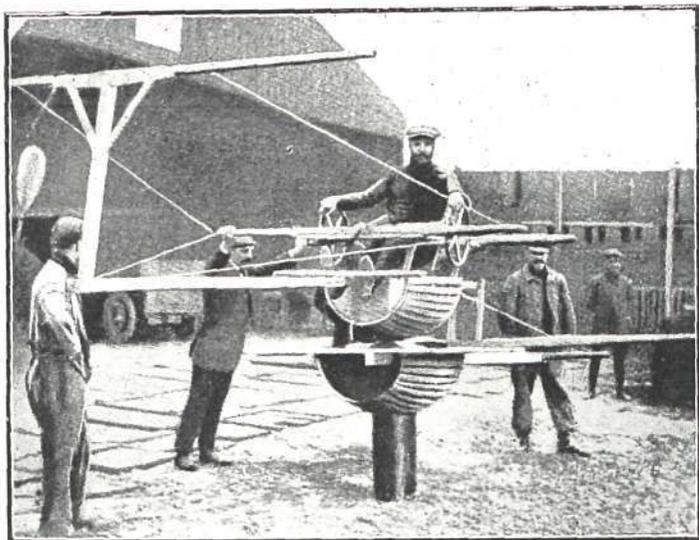
CÓMO SE APRENDE Á VOLAR

Oímos á diario hablar de magníficos «records» llevados á cabo por los pilotos aviadores, algunos de los cuales pagan con la vida el anhelo de gloria que los lanzó al espacio. Es realmente seductor remontarse en los aires tripulando un admirable aparato de lonas y abeto y salvar inmensas distancias por encima de los bosques, ciudades y mares, para descender á tierra en medio de una multitud que aclama. Pero esta asombrosa perfección en el dominio del aire sólo se logra á costa de un largo y árido aprendizaje, que para los primeros aviadores fué excesivamente penoso y desalentador. ¡Cuántos vuelos fracasados y cuántas caídas peligrosas antes de realizar una de esas pequeñas excursiones aéreas que hace años entusiasmaron al mundo entero, haciendo sentir la nueva ciencia de volar!

Hoy día los que á la aviación dedican sus entusiasmos y tratan de ganar el título de piloto, encuentran perfectamente montadas varias escuelas donde cursar el difícil noviciado.

Regentadas algunas de ellas por aviadores de capacidad reconocida como la escuela Farman, en Mourmelon, todas cuentan, en general, con el personal suficiente de profesores y los aparatos precisos para la enseñanza á que se dedican.

Ante todo, el alumno debe hacerse á la emo-



EL «TONNEAU» EMPLEADO EN LA ESCUELA FARMAN PARA INICIAR Á LOS PRINCIPIANTES DE LA AVIACIÓN EN EL MANTENIMIENTO DEL EQUILIBRIO

ción de las alturas, para lo cual acompaña en sus vuelos á los profesores que se elevan en el aerodromo de la escuela.

Esta práctica se prolonga hasta adquirir la necesaria familiaridad con el espacio, alternándola con otra cuyo objeto es educar en él la acción del equilibrio antes de abandonarle en su aeroplano á la inseguridad del aire.

Para entrenar al alumno en este ejercicio, Laffont ha ideado y construido un aparato muy ingenioso.

El aprendiz tiene dispuesto en el «tonneau»—denominación asignada al invento—un sitio análogo en su forma y dimensiones al que luego habrá de recibirle en el aeroplano.

Un sistema de alambres y palancas, accionados por dos volantes iguales á los de la máquina voladora, unen á ciertos elementos fijos el asiento del aviador, que sólo tiene, según puede apreciarse, un punto de apoyo.

El profesor hace oscilar el aparato sobre su incierta base, y el alumno se ve obligado á recobrar el equilibrio, maniobrando sobre el supuesto estabilizador.

Muchas veces no lo consigue, y el alumno corre gran peligro de restitirse violentamente al suelo; una caída sin otras consecuencias que una bronca del profesor y alguna rechiffa de los compañeros.

Después de lograda una perfecta seguridad sobre el «tonneau», puede pensarse en colocarle sobre un aeroplano para realizar pequeños vuelos sin salir del aerodromo y bajo la dirección inmediata de un profesor.



UN MOMENTO DE DESEQUILIBRIO DEL «TONNEAU»



ESTACIÓN DE MIRANDA (LÍNEA DEL NORTE)

LA ESTACION DE MIRANDA

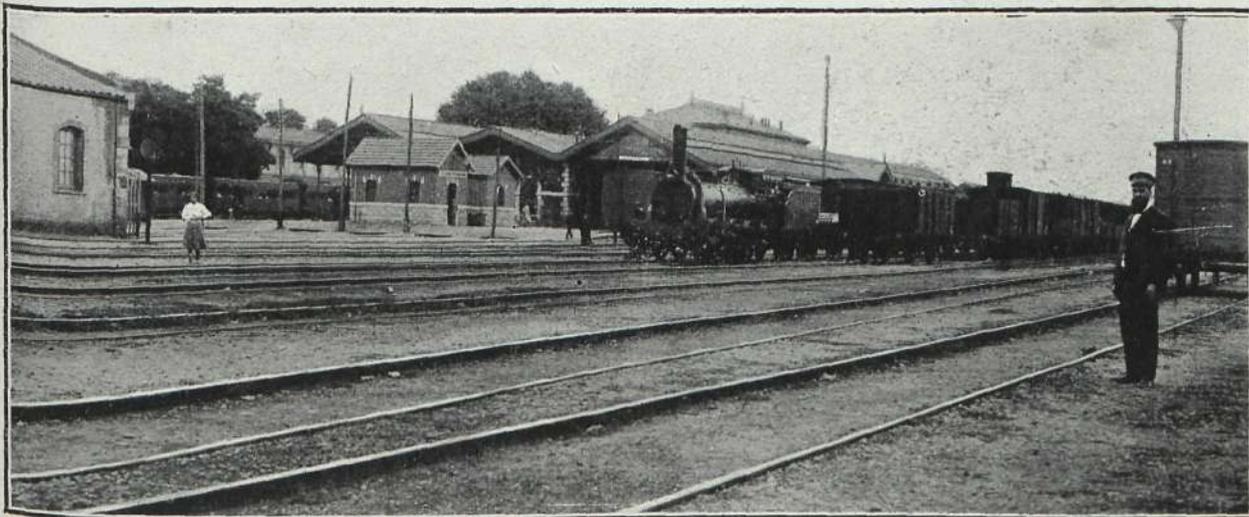
MIRANDA es una de las estaciones de España de mayor importancia. La Compañía del Norte tiene instalados en ella numerosos servicios, que se hallan dotados de personal activo que cumple solícito con sus deberes. Es necesario ver el movimiento de trenes que tiene lugar en la mencionada estación, sobre todo en la época del veraneo, para comprender la enorme responsabilidad que pesa sobre los agentes afectos á su servicio. En estaciones como ésta, Medina, Venta de Baños, León y otras análogas, es preciso que el personal se halle atentísimo á sus ocupaciones, pues cualquier insignificante distracción puede ser causa de una verdadera catástrofe.

El tráfico que realiza la referida estación es importantísimo, pues además del que recibe de la línea general

de Madrid á Irún, es el empalme de la de Castejón á Bilbao, recibiendo de esta última innumerables expediciones de vinos procedentes de aquella región destinados á la vecina República francesa.

Aunque la Compañía del Norte tiene sus talleres principales en Valladolid, también tiene instalados en Miranda algunos otros de reserva, en los que hallanse ocupados numerosos operarios, pues por la posición que ocupa en la línea general y por las importantes líneas que á ella afluyen, hay necesidad de efectuar constantes reparaciones del material, sin necesidad de tener que enviarlo á los talleres principales.

Aún tomará mayor importancia la indicada estación cuando se halle terminada la instalación de la doble vía en todo el trayecto de Madrid á Irún.



UN DETALLE DE LA ESTACIÓN DE MIRANDA.—Á LA DERECHA DE LA FOTOGRAFÍA SE ENCUENTRA UN TREN DE VIAJEROS DE LA LÍNEA DE CASTEJÓN Á BILBAO; Á LA IZQUIERDA, UNO DE MERCANCIAS DE LA LÍNEA MADRID-IRÚN

Curiosidades

Cómo se transforman los vinos
Colecciones de dedales.—Una buena
idea para los descargadores de ladrillo

El envejecimiento de los vinos es debido á estas tres causas principales: oxidación del alcohol y formación de aldehídos y de ácidos, eterización de los alcoholes y formación de acetatos odorantes. El envejecimiento supone, además, la disminución de materias colorantes por oxidación, coagulación y precipitación, y la desaparición del bitartrato de potasa, abundante en los vinos nuevos.

En la actualidad, parece que un químico francés, M. Malvezin, practica con éxito un sistema de envejecimiento artificial de los vinos, poniendo en juego los diversos agentes de transformación en proporciones convenientes. El autor del método procura imitar las reacciones naturales acelerándolas.

Al efecto, empieza por oxidar débilmente, calentando el vino hasta llegar á 100 grados; pero lo hace manteniendo éste á presión de aire, en un verdadero aparato *pasteurizador*. El caldeo realizado en esa forma impide que el vino adquiera sabor á cocido, inevitable si se efectúa el caldeo á la presión ordinaria. El vino es en seguida enfriado á la temperatura ambiente, siempre bajo presión y saturado de oxígeno. Después se le somete á una frigorización enérgica (unos cuantos grados bajo cero), á fin de facilitar el depósito de las materias colorantes y del tártaro, pasando el líquido, por último, al filtro-prensa.

Los vinos de un año, tratados por el procedimiento Malvezin, conservan todo su aroma, adquiriendo la

pastosidad y el gusto de los que llevan cincuenta ó sesenta años encerrados en una bodega.

✠

Entre la gente de dinero se va extendiendo la moda de coleccionar dedales de mujeres célebres.

El que posee actualmente la mejor colección es un señor londinense, que tiene un estuche lleno de dedales preciosos, pertenecientes á todas las novias que ha tenido, y que acaso le dieron calabazas.

Mrs. Vanderbilt tiene un dedal que perteneció á la reina Isabel de Inglaterra, que fué en vida excelente costurera, y junto á él guarda lo que la propietaria considera como joya de la colección: el dedal que usaba á los catorce años de edad la difunta reina Victoria de Inglaterra, y además un valioso dedal de sastre, que también perteneció á la madre de Eduardo VII.

✠

Los peones de albañil que tienen que descargar carros de ladrillo hacen el trabajo con sorprendente rapidez, y es de admirar que, manejando aquellas piezas de ásperas aristas, no se lastimen gravemente las manos con más frecuencia de lo que ocurre.

En evitación de esto, los descargadores usan en muchos sitios una especie de mitones acolchados, que se ajustan solamente á cuatro dedos, dejando libre el pulgar y la palma de la mano, y les preservan de arañazos y heridas.

NOTAS CÓMICAS



—Pero, mujer, ¿por qué ese afán tuyo de ir á todas las reuniones, si no tenemos hijas ni cosa que lo valga?

—Pues ya ves, por si alguna vez las tengo, no quiero perder las relaciones.



—¿Tú sabes en qué se diferencia una sardina de un caballo?

—No...

—Pues no vayas á comprar un caballo, porque te pueden dar una sardina como á este señor.

BROCHAZOS

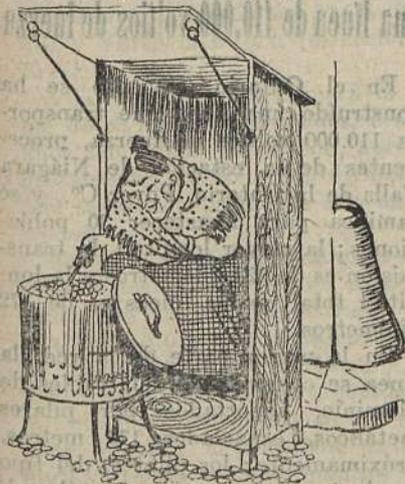


¡SIGA LA FARSA!

Los revisteros de salones no se cansan de darnos noticias del tenor ó baritonó siguiente: «Ha sido perdida la mano de la bella, gentil, elegantísima, simpática, etc., etc., señorita Fulana de Tal, para el ilustrado y correcto caballero don Mengano.»

Otoño y primavera son las estaciones preferidas por los enamorados para pedir la mano de la futura «cónyuga». ¿Por qué será?

No se me oculta que el invierno es el tiempo más á propósito para



enlazarse matrimonialmente, porque el casorio abriga más que un gabán de pieles—según cuentan las víctimas—, y en tiempo fresco es cuando conviene arroparse. El verano, según los profesionales, tiende al divorcio.

Si durante el período de relaciones el engaño revolotea entre suspiros hondos y miradas abrasadoras, cuando al amor se le abandera con una petición de... mano la mentira le adorna con mil formas haladoras, procurando engañarse mutuamente.

Mirlos blancos son los que, en lides amorosas, abren el pecho. Las damas, por recato y por el «atrapen»; los hombres, por no descubrir las intenciones...

El mundo comedia es; y comedia graciosísima, burlesca, con ribetes de magia, resulta el amor en capitales populosas.

En un pueblecillo queda uno enterado, á las veinticuatro horas de estar allí, de los garbanzos que pone en el puchero la familia de la novia, las hipotecas que pesan sobre las fincas del papá y los días que la mamá se corta los callos. ¡Menudo chismorreó hay en los pueblos!

En las grandes poblaciones ya es otra cosa; muchos palominos atontados, sin pizca de pupila, creen estar enamorando á la primogénita de una duquesa, y después de indagar resulta que la madre de la niña, á pesar del lujo despampante, tiene un puesto de castañas asadas en la esquina de la calle del Carnero. Tratándose de bodas, es costumbre que las señoras den la castaña y los hombres se acarneren.

¡Cuántas ridiculeces se cometen á la sombra de un matrimonio en ciernes!

—Mañana, Teodomiro—dice la madre—, es el día señalado por Federico para que vengan sus parientes á pedir la mano de María Luisa; y como tú eres un topo para estos asuntos, yo llevaré la voz cantante.

Fieles á la palabra, al siguiente día se presentaron en casa de don Teodomiro don Candelario y su cuñado, para cumplir la transcendental misión de pedir la mano de la futura.

Después de los saludos de rigor, los peticionarios echaron una rápida ojeada al mobiliario y decorado, para calcular por impresión el estado de aquella familia, recayendo en la charla sobre el tema obligado.

—Para ustedes no es un secreto—dice don Candelario—que María Luisa y Federico se aman; y con el fin de legalizar estos amores ante el altar, tengo un honor en pedir á ustedes la mano de la monísima María Luisa para mi Federico.

—A los hombres estos asuntos nos empalagan—dice don Teodomiro—; por lo tanto, mi señora responderá.

—Sea, ya que así lo quieres. Ustedes no pueden imaginarse cómo se entenece el corazón de una madre en estos casos (doña Jesusa se limpia unas lagrimillas cocodrilescas). Jamás, ni éste ni yo, ¿verdad Teodomiro?, podremos consolarnos con que nuestra hija adorada abandone á sus padres (nuevo chaparrón de lágrimas). ¡Ella, tan buena, tan santa, marcharse de nuestro lado! ¡Esto es horrible, Teodomiro! Pero en fin, no vamos á caer en la intransigencia; si efectivamente María Luisa acepta y quiere para marido á Federico, nosotros no podemos ni debemos torcer esa pasión, que puede convertirles, que seguramente les convertirá, en una pareja felicísima. Teodomiro, llama á María Luisa.

María Luisa entra ruborosa; sus ojos, de un azul obscuro, brillan fosforescentes, y los tules del corpiño se agitan dulcemente á impulsos de los latidos de su enamorado corazón.

—Estos caballeros vienen á pedir, para Federico, tu mano; por nuestra parte, unimos nuestros deseos al tuyo; ahora tú dirás.

—Mil gracias á estos caballeros por la deferencia; perdón por las molestias, y yo anhelo gustosísima que Federico sea mi marido.

(La madre da nuevamente rienda suelta al lloriqueo, fingiendo un inmenso desconsuelo.)

—Bien, hija mía; tú así lo quieres; cúmplase tu voluntad. Ahora retírate, que estos señores y nosotros tenemos que hablar de otros asuntos.

—Como el futuro matrimonio—dice la madre—necesita recursos para atender á las necesidades de la vida, justo es dediquemos unos segundos á tan transcendental asunto.



to. ¿Con qué recursos cuenta Federico para sostener su casa?

—Señora; Federico, hoy por hoy, no tiene nada... Sustenta la equivocada idea de «Contigo pan y cebolla». Es el hijo mimado, sin carrera, oficio ni beneficio; pero aunque el problema es pavoroso, nosotros haremos un esfuerzo, esperando correspondan ustedes con otro, para que ellos puedan vivir y desenvolverse libremente.

—Veamos cómo; nuestra buena voluntad es grande, y toda ella la ponemos al servicio del futuro matrimonio.

—Los chicos podrían vivir con ustedes, comer con ustedes, y ustedes, además, se encargarían de calzarlos, vestirlos y atender á las restantes necesidades de la vida.

—Y usted, don Candelario, ¿qué obligaciones se impone?

—La obligación de venir á verlos de vez en cuando.

—¡Me gusta la frescura!

—No he terminado, señora mía... Venir á verlos, comer en compañía de ustedes y esperar que un tío que tenemos en las Américas fallezca pronto.

—¿Es muy rico?

—Debe tener poco dinero, porque



el pobre es trapero en las Américas del Rastro.

—¡Vaya una proporción! Queda deshecha la boda, y díganle á Federico que á los pobres los mantienen en San Bernardino.

CARLOS TOVAR

(Dibujos de Abad.)

MOVIMIENTO DEL PERSONAL

Ingenieros de Caminos

D. Vicente de la Puente y Quijano ha sido destinado al Servicio central hidráulico; D. José de la Peña Gavilán ha sido nombrado Director facultativo de la Junta de Obras del puerto de Ferrol; D. Pablo Fernández Quintana, D. Ildefonso Alonso y Alonso y D. Angel Blanc Perera, han ingresado en el servicio del Estado, y D. Carlos Rossi que ha sido destinado á Zaragoza; D. Alfredo Moreno Ossorio ha sido nombrado Director facultativo de las Obras del puerto de Pontvedra, declarándole supernumerario; D. León Domecq y Alsua ha sido destinado al servicio del Ministerio, quedando en situación de excedente.

Compañía de Medina á Zamora y Orense á Vigo

Han sido trasladados:

D. Benigno Silva, de Representante en Monforte á Jefe de Estación de Orense.

D. Tomás García, Jefe de Vigo Puerto á Representante en Monforte.

D. Manuel Vázquez, Jefe de Salvatierra á Vigo Puerto.

Compañía del Norte

Han sido trasladados:

D. Alejandro Gutiérrez, Factor de Medina á Santander.

D. Andrés Ramírez, Factor de Madrid á Medina.

D. Andrés González, Factor de Lugando á Logroño.

D. Basilio González, Factor de Pamplona á Lugando.

D. Eulgio Salvatierra, Jefe de Beire á Vacarisas.

D. Mariano Liso, Jefe de Vacarisas á Beire.

D. Lucio Fernández, Talleres Valladolid á Barruelo.

D. Ramón Martín del Bosque, de Barruelo á Valladolid.

D. Santos Pérez, de Valladolid á Miranda.

D. Donato Ortega, de Irún á Tarrasa.

D. Elogio Escanciano, de Manresa á Tarrasa.

D. Norberto Laguna, Ingeniero en Oficinas á Talleres de San Andrés.

D. Atanasio Metaca, Jefe Depósito Zaragoza á Miranda.

D. Luis Aza, Subjefe Depósito Madrid á Inspector Oficinas.

D. Gregorio Domínguez, Maqui-

nista 1.ª á Subjefe Depósito Madrid.

D. Anastasio Collado, Jefe Sección Contabilidad Central á tercera División Acopios.

D. Antonio Ibarra, Empleado principal Oficinas tercera División á Empleado principal á disposición en Contabilidad Central.

Han sido ascendidos:

D. Juan Arastey, Guardafreno de tercera á ídem de segunda.

D. Justo González, Mozo de tren de segunda á guardafreno de tercera.

E. Alejandro Vélez, Contramaestre Talleres principales de Valladolid.

D. Miguel Díaz, Jefe Depósito de Miranda.

D. Camilo Margenat, Inspector en Zaragoza.

Una línea de 110.000 voltios de fuerza

En el Ontario (Canadá) se ha construído una línea que transporta 110.000 voltios de fuerza, procedentes de la estación de Niágara Falls de la Ontario Power Co., y se ramifica para abastecer 30 poblaciones; la mayor longitud de transmisión es de 223 kilómetros y la longitud total de las líneas es de 472 kilómetros.

En la mayor parte de la red, la línea se compone de seis cables de aluminio, soportados por pilares metálicos, espaciados 170 metros, próximamente; los pilares, del tipo corriente, tienen 20 metros de altura y pesan dos toneladas, poco más ó menos; tienen la forma de un tramo de pirámide cuadrangular. Los cuatro montantes están sujetos á un marco con abrazaderas, cubiertos por una sólida cimentación de hormigón.

PASO DOBLE ¡VIVA MADRID!

Se ha publicado y puesto á la venta un bonito paso doble para piano, titulado «¡Viva Madrid!», original del notable violinista D. Angel Abad.

Tanto por su gracia y ambiente puramente español, como por la elegancia con que está editado, es de esperar se vea prontamente agotada la edición, lo cual deseamos sinceramente.

Véndese al precio de 1'50 pesetas en el almacén de música de Fuentes y Asenjo, Arenal, 20, Madrid.

DE FUERA DE ESPAÑA

Italia

El Gobierno de Italia va á otorgar, antes que finalice el año actual, la concesión de 800 kilómetros de nuevas líneas en Sicilia, que tienen ya solicitadas tres Sociedades distintas.

Austria-Hungría

El Gobierno austriaco estudia en estos momentos con verdadero interés la reversión del ferrocarril Varsovia-Viena, que tiene que ser solucionada inmediatamente, por la razón de alta política de concentrar en poder del Estado los ferrocarriles que comunican con las fronteras alemana y austriaca, cuyos ferrocarriles son: Varsovia-Granitzza (en dirección á Viena), Scernevitzzy-Alexandrowo (dirección hacia Berlín) y Varsovia-Kalich (dirección á Breslau).

A la reversión se destinará la suma de 32 millones de rublos, ó sea, unos 170 rublos por acción, aproximadamente, sin contar el dividendo que se calcula para este año en 15 rublos.

Entre Presbourg y Budapest circula un tren rápido de los más notables de Europa, arrastrado por una locomotora que tiene una fuerza nominal de 1.600 caballos, y remolca los trenes de 300 toneladas á la velocidad de 135 kilómetros por hora. Efectúa el recorrido en una hora y treinta y cinco minutos, con una parada intermedia de cinco minutos, mientras que antes se tardaban tres horas y dos minutos en recorrer dicho trayecto.

Países Bajos

Se ha presentado por el Gobierno á los Estados generales, un proyecto de ley autorizando la construcción de un ferrocarril de Burgh á Brouwershaven, que comprende también la mejora de la línea que existe entre este último punto y Stenbergen.

Turquía

A fines del año último se abrieron al tráfico 40 kilómetros complementarios de la vía férrea de Aidua, ó sea, el trayecto comprendido entre Dineir y Egerdir. Antes de que finalice el año actual se abrirán al servicio público otros 40 kilómetros, á cuyo efecto la Compañía francesa

del ferrocarril de Soma á Penderma acometió los trabajos simultáneamente en doce puntos distintos, creyéndose que en el próximo otoño se hallará terminada toda la línea en sus 180 kilómetros de extensión. Cuando esto se logre, el mar de Mármara se hallará á ocho horas de Smirna y se establecerá un servicio de vapores entre Panderma y Constantinopla, que hará la travesía en cuatro horas, poniendo á Smirna á doce horas de la capital del Imperio.

Brasil

Va á comenzar en el Brasil la construcción de una nueva vía férrea de 2.500 kilómetros de longitud, que saliendo de Belén de Para, atravesará los Estados del Centro y Sur, enlazando en Picapora, en el Estado de Minas Geraes, con el camino de hierro Central.

Parece seguro que la construcción del ferrocarril Belén-Picapora, que tiene un considerable número de obras de arte, puentes, túneles, etc., saldrá á subasta en un plazo muy próximo.

Panamá

La Comisión del Canal de Panamá va á dirigirse á las casas constructoras para obtener una locomotora remolcadora, destinada á experiencias del paso de los buques á través de las esclusas del mencionado Canal.

Si los ensayos son satisfactorios, 40 de estas máquinas serán adquiridas á título de adjudicación. Serán necesarias cuatro locomotoras por barco, dos sobre cada orilla. Estas máquinas serán eléctricas.

La Asociación de Ferrocarriles

JUNTA GENERAL ORDINARIA

ELECCIÓN DE LA DIRECTIVA

La Asociación General de Empleados y Obreros de los ferrocarriles de España ha celebrado durante los días 10 y 11 del actual junta general ordinaria. Entre los varios puntos que figuraban en el or-

den del día, aparecía la elección de cargos vacantes de la Directiva, caballo de batalla de la sesión, por la actitud en que se habían colocado varios elementos que rechazaban al presidente accidental, D. Andrés Caamaño, que aspiraba á la elección de presidente efectivo.

De las seis horas que duró la primera sesión, transcurrieron cinco en medio del mayor escándalo, viéndose el presidente en la necesidad de intervenir con suma frecuencia y energía en los debates, retirando la palabra á algunos socios que, con su petición de palabra á destiempo y continua protesta, dificultaban la marcha de los mismos, teniendo la presidencia necesidad de recurrir á la intervención de la autoridad gubernativa para expulsar á algunos de los alborotadores.

Nosotros, que no queremos hacer comentarios de ninguna índole, sino reflejar en absoluto la verdad de lo sucedido, hemos de decir que los protestantes aseguraban que su actitud era la consecuencia lógica de la textura en que se había colocado el presidente accidental, no permitiendo que los socios hicieran uso de la palabra, infringiendo los artículos del Reglamento.

Por fin, en la noche del lunes, y tras otro escándalo monumental, pudo darse cuenta del resultado de la elección, que fué el siguiente:

Presidente, D. Andrés Caamaño.
Vicepresidente (Norte), D. Domingo Burgoa.

Idem (M. Z. A.), D. Gonzalo Barrachina.

Idem (líneas varias), D. Manuel Fernández.

Vicesecretario general, Sr. Tejada.

Vicecontador, Sr. Gómez.

Bibliotecario, Sr. Trinchant.

Junta general extraordinaria

Para el domingo, 17 del actual, se halla convocado el personal asociado para celebrar junta general extraordinaria, solicitada por más de 200 individuos.

Entre los varios puntos á discutir figura la petición de destitución del actual presidente accidental, por no hallarse dentro de las condiciones que marca el Reglamento para el desempeño del mencionado cargo.

Tendremos al corriente á nuestros lectores del resultado de dicha junta, que deseamos transcurra en un ambiente de más tranquilidad que la anterior.



Los premios Nobel.

La diligencia aérea.

Los sabios que han merecido los diferentes premios Nobel de este año, son los siguientes, según comunicación oficial:

Medicina: Dr. Allvar Gullstrand, nacido en 1862, profesor de Oftalmología en la Universidad de Upsala (Suecia), por sus trabajos de óptica fisiológica.

Física: Dr. Willy Wien, nacido en 1864, profesor en Würzburg (Baviera), por sus descubrimientos relativos a las leyes de la radiación.

Química: Mme. Maria Curie, nacida en 1867, profesora de Física, por sus descubrimientos del radium y del polonio y sus investigaciones sobre las propiedades químicas de estos cuerpos. Es de notar que en 1903, esta señora y su marido Pierre Curie, hoy difunto, habían recibido la mitad del premio de Física por sus estudios sobre los rayos Becquerel.

Literatura: Mauricio Maeterlinck, nacido en 1862.

Aparato indicador.

Los ingleses, gente práctica según es universalmente sabido, acaban de inventar un aparato cuyo objeto es indicar a los conductores de vehículos que marchen detrás de un automóvil, los cambios que éste va a efectuar en su velocidad ó en su dirección.

Con este ostensiblemente en un cuadro colocado en la parte posterior del coche, donde aparecen en negro, sobre fondo blanco, de día, y sobre fondo luminoso por la noche, las señales indicadoras. Una mano, cuyo índice se vuelve hacia la izquierda ó la derecha, anuncia un viraje en aquel sentido; la palabra «stop», ó sea «parada», significa que va a detenerse ó disminuir considerablemente la marcha; á su vez «reverse», previene una marcha «atrás».

El mecanismo parece ser ingenioso y sencillo, rigiéndose automáticamente.

El despreciado imperio de Marruecos—despreciado como imperio, aunque no como territorio—va á ser, sin embargo, el primer país del mundo llamado á conocer los servicios regulares del transporte por aeroplano. A este efecto, el teniente aviador Clavenad ha reconocido en aeroplano el camino de Casablanca á Fez y piensa dirigir al general Rogues un detallado informe de su misión. En este indicará las condiciones en las cuales es posible establecer en ambas poblaciones hangares y talleres que permitan el montaje y reparación de los aparatos encargados del servicio de transporte.

Finalmente designará los sitios en que conviene emplazar estación y puestos de socorro

Los extranjeros en China.

El ministro de Comercio de Alemania ha publicado una estadística interesante sobre los progresos del comercio en China. En 31 de Diciembre de 1910, el número total de casas mercantiles instaladas en los puertos chinos era de 3.239, cuando apenas llegaba á 1.837 en 1906, es decir, antes de la apertura de los puertos del Yang-Tsé-Kiang. Estas 3.239 casas se distribuyen en la siguiente forma: 1.601 japonesas, 601 inglesas, 293 rusas, 238 alemanas, 110 francesas, 100 americanas, 84 españolas, 57 portuguesas, 29 austriacas y 13 belgas.

Los residentes extranjeros en los puertos se elevaba en 1910 á 141.863, entre hombres y mujeres, cuyo reparto por nacionalidades es como sigue: 65.428 japoneses; 49.395 rusos; 10.140 súbditos británicos; 4.106 alemanes; 3.176 americanos; 1.925 franceses y 2.422 españoles.

Como vemos, los peligros que puede reportar la revolución para los extranjeros, no son indiferentes á nuestra nación.

El veneno del tabaco.

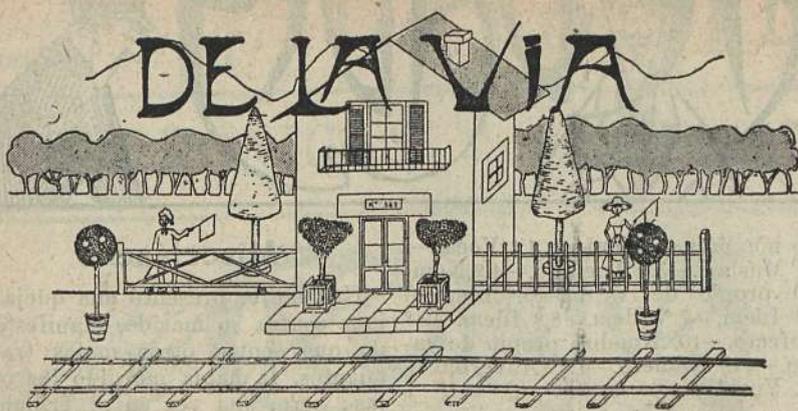
Según sabíamos ya por análisis anteriores, el humo del tabaco contiene diversas sustancias, algunas de ellas tóxicas en sumo grado. Merece lugar preferente en la enumeración el ácido cianhídrico, el temible ácido prúsico que tantas muertes puede ya apuntar á su cuenta. Luego se descubrió que no era tal cianhídrico, sino gas cianógeno, lo que contenía el apetitoso humo, si bien la presencia del amoniaco, abundante asimismo en la combustión de la planta de Nicot, le transformaba prontamente en ácido prúsico, noticia que, en resumen, no nos alivió en nada nuestras inquietudes.

Finalmente, el profesor alemán Toth acaba de publicar el resultado de sus últimas investigaciones, según el cual no ha encontrado ácido cianhídrico por ninguna parte, sino cianógeno y amoniaco.

Ya estamos tranquilos, hasta que otro sabio vuelva á descubrir al incómodo huésped.

ALMANAQUE

SOL			DICIEMBRE	
			Consagrado á la Inmaculada (concepción).	
Sale.	Pone.			
H. M.	H. M.			
7 31	4 49	16	Sab.	San Valentín, Santo Adelaidia, emperatriz, y San Eugenio.—Ayuno.
7 32	4 50	17	Dom	III de Adviento.—San Franco de Sena, San Lázaro, San Juan de Mata y Santa Olimpia.—I. P.
7 33	4 50	18	Lun.	La expectacion del parto de la Santísima Virgen, ó sea Nuestra Señora de la O. y San Rufo, mártir.
7 33	4 51	18	Mar	San Nemesio, Santa Fausta, San Timoteo y San Segundo, mártir.
7 34	4 51	20	Miér.	San o Domingo de Silos, abogado contra la hidrofofia, y San Teófilo.—Tempora L. d. Rlen.—Ay
(S) Nueva en SAGITARIO, á las 3 y 40 m. de la tarde —Predominarán los temporales borrascosos del SO. con nublados que despedirán frecuentes aguaceros, aunque no muy copiosos, el carácter del tiempo será variable y frío, con escarchas en el llano y nieves en las cordilleras.				
7 34	4 52	21	Juev.	Santo Tomás, apóstol, y San Anastasio, mártir.
7 35	4 52	22	Vier.	San Demetrio y San Zenón.—Temp.—I. E.—Ay.
Sol en CAPRICORNIO á las 10,54 m. de la noche —INVIERNO				
7 35	4 53	23	Sab.	Santa Victoria y San Servulo.—Días de S. M. la Reina Victoria.—Temp.—Indulgencia Plenaria —Ayuno con abstención de carne.
7 36	4 53	24	Dom.	IV de Adviento.—San Gregorio, presbítero.—I. P.
7 36	4 53	25	Lun.	+ LA NATIVIDAD DE NUESTRO SEÑOR JESUCRISTO.—I. P.



A dos kilómetros de la estación de Hervás (línea de Plasencia á Astorga) descarriló el día 30 del pasado Noviembre el tren mixto descendente de Astorga. Del tren, que se componía de doce unidades, quedaron solamente sobre la vía un coche de viajeros y el furgón de cola. El resto del material sufrió enormes desperfectos, quedando la máquina empotrada en una pared.

Los viajeros resultaron ilesos y el maquinista y fogonero fueron despedidos de la máquina, sufriendo algunas contusiones.

✱

Por el encargado de Negocios de la Embajada de Francia, Mr. William Martin, fué presentada hace unos días al ministro de Estado la Delegación francesa en la Comisión internacional de los ferrocarriles transpirenaicos.

El Sr. García Prieto recibió después á los miembros de la Delegación española.

Ambas Delegaciones se reunieron luego en el Ministerio de Estado para dar comienzo á las conferencias, que tienen por objeto el activar la construcción de los mencionados ferrocarriles.

Forman la Delegación francesa el ministro plenipotenciario, Mr. Dumaine; el inspector general de Obras públicas, Mr. Lax; el coronel de Ingenieros Mr. Robert, y los ingenieros jefes Mr. Piock y Mr. Deluse.

La Delegación española hállase formada por los Sres. D. Eduardo Bosch, ministro plenipotenciario; D. Eduardo Escalona, inspector general del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos; D. Francisco Echagüe, coronel de Ingenieros, y D. Vicente Salinas, ingeniero jefe.

Presiden la Comisión, por España, el Sr. Bosch, y por Francia, monsieur Dumaine, actuando como secretarios de la misma el Sr. Salinas y Mr. Piock.

✱

El Consejo de Estado ha emitido ya dictamen en el proyecto de trinchera de ensayo para el establecimiento de la estación internacional de los Arañones del ferrocarril de Canfranc, cuyo dictamen es el siguiente:

Primero. Que procede aprobar el proyecto para la apertura de la referida trinchera de ensayo; y

Segundo. Exceptuar de las formalidades de subasta las obras, por tratarse de un caso de verdadera urgencia, comprendido en el párrafo 3.º del art. 55 de la ley de Contabilidad de 1.º de Julio último.

COMPañIA DE LOS

Caminos de Hierro del Norte de España

En el sorteo verificado hoy ante el Notario del Ilustre Colegio y Distrito de Madrid, D. Modesto Conde y Caballero, de las Obligaciones correspondientes al vencimiento de 1.º de Febrero de 1912, han resultado amortizadas las siguientes:

LÍNEA DE HUESCA Á FRANCIA POR CANFRANC ETC.

1.243 Obligaciones especiales, nú-
meros 2.361 á 70, 5.141 á 50, 10.651 á
60, 10.761 á 70, 12.291 á 300, 13.881 á
60, 10.761 á 70, 12.291 á 300, 13.881 á
10, 20.371 á 80, 20.431 á 40, 20.701 á
10, 23.341 á 50, 23.991 á 24.000, 24.451
á 60, 25.021 á 30, 25.151 á 60, 28.241 á
50, 28.551 á 60, 29.301 á 10, 30.281 á
90, 30.591 á 600, 30.621 á 30, 30.711 á
20, 31.581 á 90, 32.691 á 700, 33.781 á
90, 36.721 á 30, 38.021 á 30, 38.371 á
80, 39.821 á 30, 40.751 á 60, 41.251 á
60, 42.821 á 30, 45.911 á 20, 46.721 á
30, 49.121 á 30, 50.111 á 20, 50.991 á
51.000, 53.911 á 20, 54.531 á 40, 54.881
á 90, 55.861 á 70, 57.971 á 80, 58.041
á 50, 58.621 á 30, 58.701 á 10, 58.771
á 80, 59.231 á 40, 62.661 á 70, 65.091
á 100, 65.281 á 90, 66.661 á 70, 66.851
á 60, 66.971 á 80, 70.511 á 20, 70.601
á 10, 71.831 á 40, 79.801 á 10, 80.161

á 70, 84.351 á 60, 84.521 á 30, 85.221
á 30, 87.321 á 30, 88.411 á 20, 89.541
á 50, 89.931 á 40, 90.991 á 91.000,
91.561 á 70, 91.761 á 70, 93.101 á 10,
94.921 á 30, 96.361 á 70, 96.411 á 20,
97.231 á 40, 97.441 á 50, 97.701 á 10,
98.521 á 30, 98.701 á 10, 101.761 á 70,
101.851 á 60, 101.881 á 90, 101.931 á
40, 103.811 á 20, 104.891 á 900, 106.871
á 80, 107.581 á 90, 109.331 á 40, 109.471
á 80, 109.581 á 90, 112.131 á 40, 112.751
á 60, 114.221 á 30, 116.021 á 30, 116.221
á 30, 117.431 á 40, 117.461 á 70, 117.651
á 60, 118.171 á 80, 118.761 á 70, 119.861
á 70, 119.871 á 80, 120.961 á 70, 121.281
á 90, 121.721 á 30, 127.311 á 20, 127.851
á 60, 128.351 á 60, 129.021 á 30, 129.411
á 20, 129.851 á 53, 130.761 á 70, 131.211
á 20, 131.501 á 10, 132.021 á 30, 132.041
á 50, 132.601 á 10, 133.761 á 70, 136.591
á 600, 138.291 á 300, 139.231 á 40,
140.391 á 400, 141.501 á 10, 144.971 á
80 y 148.421 á 30.

Los portadores de estas Obligaciones podrán efectuar el cobro de su importe desde el día 1.º de Febrero próximo, á razón de 500 pesetas, en la forma y puntos que á continuación se expresan, con deducción de los impuestos establecidos por el Gobierno sobre la prima de reembolso.

En Madrid, en la Estación del Norte, en el Banco Español de Crédito y en el Banco de España.

En Barcelona, en la Sociedad de Crédito Mercantil.

En Bilbao, en el Banco de Bilbao.

En Santander y Valencia, en las oficinas de la Compañía.

También serán satisfechos los títulos de la clase expresada por todas las Sucursales en provincias del Banco de España, y por todos los corresponsales en España del Banco Español de Crédito.

Madrid, 4 de Diciembre de 1911.—
El Secretario del Consejo, Joaquín Fesser.

Tapas para ¡ADELANTE!...

Para la encuadernación del tomo primero de nuestra Revista, correspondiente al año actual, hemos encargado la fabricación de unas artísticas tapas en tela roja con planchas de oro.

Las referidas tapas, cuya fabricación se terminará para fin del mes corriente, se expenderán al precio de DOS PESETAS, franco de porte.

Los señores suscriptores que deseen adquirir las repetidas cubiertas, deberán dirigirse al administrador de ¡ADELANTE!..., acompañando el importe de las mismas.



Charadas

A un joven le vi salir,
de su primera tercera,
de prisa, pues iba á oír
una segunda tercera.
Mas por llevar sucia la todo,
le dijo cierto muchacho:
¡Ande usted so mamarracho!
¿Por qué viene de ese modo?



Con cien pesetas que había
en mi casa bien guardadas,
me compré una segunda tercera,
que en un todo había colgada.
Mas como á mí me costó
segunda cuarta, en realidad
no me quedó para un quinta
que me hacía falta tomar.

Rombo

Sustituir los puntos por letras, de manera que, leídas horizontal y verticalmente digan: Primera raya, consonante; segunda, preposición; tercera, Emperador romano; cuarta, nombre de mujer; quinta, flor; sexta, caudal de agua; y séptima, vocal.

Estrella numérica

		2									
		9	0								
		5	7	10							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0		
9	4	6	7	9	4	5	7	0			
9	7	0	8	7	6	7	0				
		7	6	7	9	0	5	0			
		1	5	4	1	0	5	7	0		
		6	0	5	9	0	3	2	9	0	
		6	4	1	7	6	3	2	8	9	0
			2	8	0						
			8	0							
			4								

Leáse en las líneas horizontales

los nombres siguientes: 1.º Vocal.—2.º Musical.—3.º Apellido.—4.º Nombre propio de varón.—5.º Idem.—6.º Idem.—7.º Idem.—8.º Idem.—9.º Defecto.—10. Nombre propio de varón.—11. Número.—12. Adverbio.—13. Vocal.

Soluciones del número anterior

A las charadas:

Sa-ló-ni-ca.—Caracalla.

A la silla numérica:

b a n a n a
c a b e z a
b e e
c o c a
o c e a n o
c a b e c e o
b e n a o c a r
b o n a n z a
c o n o
b o c a
n o
a a

Al logogrifo numérico:

CANARIO
CANANA
CANAR
ARCA
ARA
CA
IR
ANO
RANA
RANON
ARIANO
NICANOR

Al rombo de doble combinación:

G
TER
MOINOS
CARECER
SORIA
SAN
L

Misceláneas

Una mujer presentó una queja al juez contra su marido, manifestando que, entre otros malos tratamientos, la había mordido las orejas; pero, una vez en el Tribunal, se arrepintió de la queja, calculando que la venganza de su marido sería terrible luego. Así es que, al ser interrogada por el juez, dijo que no tenía nada de qué quejarse.

—Pues, ¿no dijo usted que su marido le mordía las orejas?—le preguntó aquél?—Aún conserva usted huellas de sus dientes.

—No, señor; me las he mordido yo misma.



—Mire usted, eso de la transmutación de las almas es una verdad indiscutible. ¿No tiene usted indicio de haber sido antes otra cosa?

—Hombre, sí; tengo idea de haber sido borrico.

—¿Cuándo?

—Cuando le presté á usted aquellos mil reales que me debe.



Decía un zapatero á un sastre:
—¿Sabes por qué chillan tanto las botas de ese caballero?

—¿Por qué?

—Porque aún no me las ha pagado.

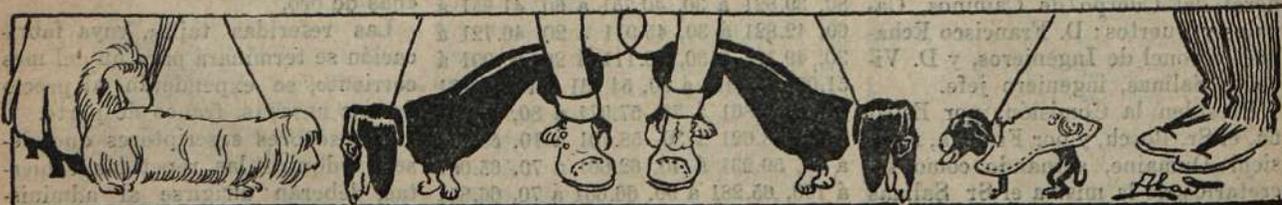
—Hombre, esa no debe ser buena prueba, porque, en tal caso, también le chillaría la levita.



Tiene á Luis Cano por novio la hermosísima Rosario, y cuando alguien le pregunta: ¿tienes novio?, dice: «¡Ca!... no».



Al pie de una sepultura me puse á considerar:
¡al que se muere, lo entierran, y pare usted de contar!



ADELANTE!...

REVISTA DECENAL ILUSTRADA

: : : : DE FERROCARRILES : : : :

DIRECCIÓN, REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Calle de Churruca, núm. 15, bajo.—MADRID.—Apartado de Correos núm. 445

Precios de suscripción: UNA peseta al mes. — Extranjero, DOCE francos semestre.

GRAN RELOJERÍA DE PARIS

LOUIS THIERRY

Fuencarral, núm. 59.—MADRID

VENTA A PLAZOS

Relojes de oro, plata y acero para bolsillo.
Relojes de pared. Relojes despertadores. Relojes-pu' sera. Cadenas para señora y caballero.

PARLOFONOS (última creación)

Especialidad en relojes de precisión, con premios en las Exposiciones

Todos los artículos de la Casa están garantizados, y sus precios no admiten competencia

VENTA Á PLAZOS

DE CUATRO Á DIEZ MESES, SEGÚN SU IMPORTANCIA

Pedid Catálogos, que se envían gratis

Fuencarral, núm. 59.—MADRID