

EL BOLETIN

REVISTA MENSUAL

de los Empleados del Ferrocarril de Lorca a Baza y Aguilas.

TOMO I.=NÚM. 1. Precio 10 céntimos. Número atrasado 20 cénts. AGUILAS, ENERO 1917.

Directores: Alfonso Jimenez y Manuel Miras.

Este periódico será siempre repartido por su
Administrador Sr. Oliver, al efectuar el pago.

Dos palabras

Decía un gran pensador, que el periodismo, era una necesidad en los pueblos modernos, puesto que con éllo se contribuía al engrandecimiento de los mismos.

Esta razón quizá, le inspiraría a nuestro digno Director D. Jorge L. Boag, para crear en esta Compañía el periódico que ahora tienes entre las manos. Y como esta idea es feliz y altruista, el aplauso debe tributarsele en justa reciprocidad.

El objeto de esta Revista, como más tarde vereis, no es otro, que el de tratar de todos aquellos asuntos que atañen al funcionamiento de un ferrocarril, ora hablando de su desarrollo actual, ora presentando innovaciones que introducir.

De esta guisa, se adquirirá cierta cultura ferroviaria que elevará nuestra profesión. A la par de esto tan

importante, servirá para estar en completa comunicación todos sus empleados.

Tiende en fin este periódico, a ser el amigo, el compañero, o como quieras llamarle, que os visite mensualmente y os dé un rato de charla instructiva y amena.

Esta clase de Revistas muy frecuentes en profesiones y entidades, vienen reportando un beneficio singular a las mismas.

Todo esto nos hace abrigar la idea, que EL BOLETIN, gozará de vida próspera, puesto que todos le habremos de prestar un poco de buena voluntad, y, ella es según decía Samuel Smiles, en una de sus admirables obras, la fuerza del espíritu que todo lo vence.

Hecho este pequeño prefacio, solo nos resta pedirnos vuestra benevolencia, pues aún ignoramos cuales fueron los títulos que nos trajeron al frente de este periódico.

Por la Redacción

Alfonso Jimenez

El Ferrocarril

Las vías de comunicación, son a la vida de los pueblos, lo que las arterias o vías de la sangre, son a la vida de los individuos, y lo mismo que en el orden fisiológico ocurre que, a la mayor abundancia o cantidad de arterias corresponde organismo mas perfecto, así tambien, a mayor cantidad de vías de comunicación, corresponden pueblos mas perfectos.

La importancia de las vías de comunicación es grandísima, en todos los órdenes en que se mire y en todos los aspectos en que se les examine; su influencia es tal en la sociedad que, son su misma ciencia, es decir, que sin vías de comunicación no hay sociedad posible, por cuanto aquellas son las que ponen en relación al hombre con el hombre, en los conceptos moral, económico, político y comercial, por ellas recibe la sociedad la savia que lo nutre, espiritual y materialmente, constituyendo ellas en fin, la vida de los pueblos y, siendo su falta, la muerte de los mismos.

Empero entre las vías de comunicación, como entre las arterias que cumplen el riego sanguíneo, hay sus categorías, unas valen mas que otras, son unas mas importantes, que otras, segun la labor que cada uno presta dentro del mismo fin; y no cabe duda que, entre las vías de comunicación, una de las mas importantes tal vez la que pueda figurar con el número 1, es la vía férrea, el ferrocarril.

Para ocuparse de ella, viene este «Boletín», guiado del nobilísimo propósito de ilustrar al pueblo en todo lo que en relación con tan importante asunto le

conviene conocer, para que al mismo tiempo de percatarlo de su importancia, vaya tambien conociendo sus intereses en relación con el ferrocarril con el que están tan íntimamente ligados; no existiendo nadie, grande o pequeño, rico o pobre, culto o ignorante que deje de estar relacionado con el ferrocarril de una manera directa y constante.

Aplaudámos pues, sin reservas al iniciador de este Boletín que tantos beneficios puede prestar, y coadyuvemos todos los que podamos, aportando una piedra por pequeña que sea, a esta obra tan meritoria y desinteresada.

Angel Elul Ayuso
Interventor del Estado.

UN CONCURSO

Nuestro Director, con el interés que siempre ha tomado en los estudios y prácticas del Cuerpo de Sanitarios del Ferrocarril, ofrece un premio de cinco pesetas al Sanitario que haga el mejor escrito sobre «El tratamiento de una herida acompañada de hemorragia arterial». Los escritos no excederán de 200 palabras y se remitirán, acompañados cada uno de un cupón, a esta Redacción antes del día 15 de Febrero. El escrito que más se asemeje a las instrucciones del libro oficial «Primera Cura» de la Asociación de San Juan, será el favorecido con el premio, y el mismo Sr. Director, previa consulta con el Sr. Jefe del Servicio Sanitario, determinará cual es el mejor. Este será publicado después en «El Boletín», con el nombre de su autor.

Al empezar

Queremos, al empezar nuestra labor que aunque modesta va envuelta de sanos propósitos y sostenida por fuerte voluntad, dar cumplimiento, a parte de otras, a una de las causas que dieron vida a esta publicación, y para ello, abrimos un plebiscito entre los Jefes de estación y Factores, para oír la opinión de todos; las cuales, ateniéndose a las condiciones que en otro lugar se establecen, serán publicadas.

Se trata pues, de la aplicación de la tarifa especial X n.º 4, cuando el remitente no la determine en la declaración, o sea, cuando se concrete a pedir la más económica, o no llenando este requisito, deje ese lugar en blanco, como suele suceder con harta frecuencia. En dicho caso, existe disparidad de criterio, entre los empleados de esta Compañía, sobre si se debe o no aplicar.

Para que de una vez para siempre alcance igual interpretación la referida tarifa, hemos provocado este plebiscito, que esperamos sea provechoso, y de cuyo resultado daremos fé en el próximo número, publicando a la vez nuestra opinión que procuraremos recoger de fuente autorizada, para que ella sirva de norma a aquellos empleados, que más directamente les tañe, esperando por tanto, que nuestras preguntas hallará debida respuesta de los señores Jefes y Factores, que es a quienes particularmente va dirigida.

Este es el primero, de una serie de artículos, que con los fines antes indicados, irán publicándose en números sucesivos.

Manuel Miras

LA GUERRA

Acontecimientos principales en 1916.

- Febrero 16. Toma de Erzerum por los Rusos.
- Marzo 10. Alemania declara la guerra a Portugal.
- Abril 18. Toma de Trebizond por los Rusos.
- » 24. Rebelión en Irlanda.
- » 29. Toma de Kut por los Turcos.
- Mayo 31. Combate naval de Jutland.
- Junio 5. Muerte de Lord Kitchener.
- » 14. Conferencia de los aliados en Paris.
- » 25. Ofensiva de los Italianos.
- Julio 1. Ofensiva de los Ingleses y Franceses en el Somme.
- Agosto 27. Italia declara la guerra a Alemania.
- » 28. Alemania declara la guerra a Rumanía.
- » 30. Turquía declara la guerra a Rumanía.
- Octubre 22. Toma de Constanza por los Alemanes.
- Noviem. 6. Conquista de Darfur por las fuerzas Inglesas.
- » 13 y 14. La batalla del Ancre.
- » 19. Toma de Monatir por los Aliados.
- » 21. Muerte del Emperador de Austria.
- Dicbre. 6. Toma de Bucarest por los Alemanes.
- » 7. Reconstitución del Gobierno Inglés.
- » 11. Nota de los Aliados a Grecia.

- Diciem. 12. Proposición por Alemania para la paz.
- » 15. Reconquista de Verdún por los Franceses.
 - » 20. Nota del Presidente de los Estados Unidos en pró de la paz.
 - » 30. Contestación negativa de los Aliados a la proposición de Alemania.

OBJETOS VOLUMINOSOS

Las Compañías de ferrocarriles en España todas, o casi todas están autorizadas para cobrar el 50 por 100 de recargo a los efectos que bajo el volumen de un metro cúbico no pesen 125 kilogramos. Así se expresa en las condiciones de aplicación de las tarifas generales; pero es lo cierto que pocos son los beneficios que por tal concepto reciben las Empresas, a pesar de que circulan objetos voluminosos que, no estando en las excepciones, debieran satisfacer el recargo; por no corresponder el volumen.

Aunque renuncie el que estas líneas escribe a señalar los motivos o defectos para que tal cosa ocurra, bueno será recordar aquí los procedimientos operativos a seguir, para tener la seguridad de los casos en que el recargo es procedente.

Sea cualquiera la forma exterior de una mercancía, es preciso multiplicar el volumen de los bultos por 125 kilogramos, cuyo producto será el peso mínimo que ha de tener la expedición; si verificado el peso en la báscula éste fuese menor que el obtenido en la operación de multiplicar, se entenderá que

debe recargarse el precio del transporte con el 50 por 100, por razón de volumen; si por el contrario, la báscula diese un peso igual o superior a aquel, es decir, al mínimo, entonces no tendrá lugar la sobretasa.

Supóngase una mercancía en una caja o cajón de forma ordinaria, o cualquier otro objeto que presente la misma forma.

Para averiguar su volumen, se mide con el metro o cinta métrica el largo, ancho y grueso, multiplicándolos entre sí. Ahora bien, si de longitud tiene 1^m 30, de ancho 0^m 80 y de grueso 0^m 70, el volumen será: 1^m 30 × 0^m 80 × 0^m 70 = 0^m 728, es decir, 728 decímetros cúbicos.

Por tanto, el peso que debe arrojar la báscula será por lo menos: 728 × 125 = 91 kilogramos.

Es evidente, pues, que si el peso practicado en la báscula resultase menor que los 91 kilogramos, el cobro de la sobretasa era procedente.

Antonio Martínez
Subinspector de Movimiento

TARIFAS

ANULACIÓN. — Anuncian las Compañías del Norte y de M. Z. A. que el día 1.º de Febrero quedarán anuladas las tarifas N. M. 19 y su Adición 1.ª para el transporte de vinos, N. M. 23 p. v. para mercancías varias. Ya se ve que las grandes compañías empiezan a pensar en la inevitable necesidad de subir las tarifas para compensar el alza enorme en los precios del carbón y demás materiales.

TRABAJOS ESTADÍSTICOS

Aunque mis conocimientos son escasísimos pues apenas son cuatro los años que me hallo dedicado a estudios estadísticos voy a permitirme decir algo sobre estos trabajos.

Todos los organismos de una nación y grandes empresas particulares, que se desenvuelven en complicado engranaje, apelan al sistema estadístico para conocer la marcha de sus respectivos negocios y tener de ellos la mas aproximada orientación económica. Entre estas son indudablemente los ferrocarriles quienes hacen mayor y mejor uso de las estadísticas descollando entre todas por su calidad la de *viajeros y mercancías* en atención siquiera a que en si representan la producción del tráfico en *pesetas*. De nuestra estadística anual resumen general de los antecedentes que a diario se consignan, en el modelo 109—se derivan cuantos documentos se hacen justificativos del producto habido en conceptos durante el año transcurrido—En el desmenbramiento de este *elocuente* y laborioso estado operan todos o casi todos los Servicios de la Administración en la parte que a cada uno les corresponde para sus informes anuales respectivos. Está aparte de las relaciones y datos que se remiten a distintos centros oficiales como: Cuerpo nacional de Ingenieros, Consulados, Cuerpo estadístico del Estado, etc. etc.

Por la importancia que, como queda demostrado, en si encierra debemos dedicar a estos trabajos nuestra mas preferente atención sin perder de vista que la exacta cifra productiva suele a veces

repercutir en bien para nosotros toda vez que estos beneficios son tambien beneficios nuestros por los que debemos velar con el mejor deseo y mas honrado anhelo en cumplimiento de nuestras obligaciones.

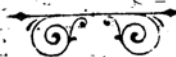
Nuestro método actual primera estadística de viajeros y mercancías, sin ser copia de ningun otro ferrocarril, resulta sin embargo bastante perfecto. Prueba evidente es lo bien interpretado que ha sido por todos. Claro es que se observan ciertas discrepancias de criterio (nadie estamos obligados a la homogeneidad en el pensamiento) que con buena voluntad y la necesaria disciplina en cumplimentar las instrucciones aclaratorias a las dudas halladas en el curso de la comprobación podremos afirmar que alcanzamos la «meta» con la satisfacción de haber llenado nuestro cometido, anhelo que debe convivir con el modo de obrar como empleados en quienes se confían intereses ajenos.

Empecemos, pues, los trabajos del nuevo año (que a todos deseo muy feliz) con inquebrantable abnegación base de todos los afanes del hombre.

Ahora y por hoy doy fin a estas mal perjeñales cuartillas, no sin antes manifestar que si a alguien le sugiriese una idea reformadora del actual procedimiento deberá llevarlo a nuestro «Boletín» para en estudio, siendo casi seguro que habia de ser bien acogida por nuestra Superioridad que en esta materia ha demostrado siempre un muy amplio criterio.

Eugenio Viseras y Alcaraz

Inspector de Cuentas y Estadística



ORGANIZACIÓN DE SANITARIOS

«PRIMERA CURA»

El día 21 de Diciembre próximo pasado se celebró en el Salón de Consultas de nuestro Hospital un acto, que no por la modesta rigidez con que se realizó, deja de envolver transcendental importancia, no tan solo por ser el primero en España de esta naturaleza, sino por el extraordinario éxito del mismo. Me refiero al exámen oficial de las «Clases de Primera Cura» que con numeroso personal de esta Compañía de ferrocarril preparaba el que suscribe en relación directa con la «Asociación de San Juan» de los ferrocarriles ingleses.

Nuestra aparente pasividad meridional, es solo ficticia, y lo demuestra la prestación espontánea y entusiasta que toda idea noble encuentra en nuestras latentes voluntades siempre inclinadas al bien y dispuestas a la emulación de amor propio digno. Buen ejemplo de ello nos da el grupo de Sanitarios de esta Compañía del ferrocarril y su resultado final comprobado en minucioso exámen, efectuado por el médico de la Compañía Sr. Calero, que ha dado lugar a la constitución de un Cuerpo oficial competente para atenciones de «Primera Cura» en asistencias de urgencia por accidentes múltiples y conocimiento científico de transportes de lesionados graves con sus prácticas de socorro inmediato. La creación del Cuerpo Sanitario que enaltece la Dirección de esta Compañía, cuyo alcance social no podemos hoy imaginar, deriva de la honrosa «Asociación de la Cruz de San Juan»,

que la imprime su noble carácter, y está constituida por personal de los diversos departamentos de la Compañía y de la más variada situación social dentro de la misma, pues desde el aprendiz de talleres al más inteligente y práctico tornero y ajustador de los mismos, que con sus hábiles manos sostienen siempre nuevo el complicado mecanismo de nuestras locomotoras o el robusto material de vagones de transportes minerales y desde el modesto auxiliar de oficinas administrativas o los oficiales de las mismas, los Jefes de Estaciones, personal de trenes, etc., etc., todos sin distinción de clases ni categorías han sido durante ocho meses estudiantes modelos, asiduos compañeros de una sola idea que los eleva considerablemente, no ya solo en el nivel de su carácter de empleados honrados de una importante entidad comercial, sino en la sociedad en que viven y en la nación entera que engrandecen, porque esa idea nobilísima a la cual sacrificaron sus energías mentales y sus horas de descanso con acendrado cariño y voluntad inquebrantable es la más humana, la más social, la más digna de apláuso, ya que solo aspira a la íntima satisfacción de salvar la vida de un semejante cualquiera desgraciado, al honrado fin de evitar el luto y el dolor a una familia, de atenuar el sufrimiento de un individuo y en una palabra, de hacer el bien practicando la más excelsa de las obras de caridad. Este honrado grupo de «Sanitarios de la Compañía del ferrocarril», al llegar a la meta de sus aspiraciones, han conseguido un láuro que ni ellos mismos alcanzan hoy a comprender en cuanto a su transcendental importancia social, puesto que lo que aprendieron son do-

EL BOLETÍN

cumentos al portador que ya en el interior de sus hogares honrados, ora en el desempeño de sus situaciones sociales, son siempre negociables por buena moneda, por la de más valor que pueda concederse, por la inapreciable de reponer la salud donde la muerte cernía sus fúnebres alas o donde la fatalidad preparaba la ruina maternal y moral de seres queridos siempre, puesto que siempre es circunstancia obligada a todo hombre bien nacido, interesarse vivamente por quien sufre.

En España repito, es la primera organización Sanitaria en ferrocarriles y sobre el acumulo de bienes que de ella emergen, recae en nuestros sanitarios el alto honor de iniciar un beneficio social que no ha de tardar en producir en otras regiones y análogas entidades la noble emulación y útil organismo, doblemente útil por su inseparable fusión con los servicios cotidianos de sus respectivas dependencias.

Con la mas entusiasta adhesión a tan fraternal y noble idea uno mi modesto pero sincero aplauso, a los que la sociedad entera ha dedicado ya en honor del honrado cuerpo de empleados-sanitarios de esta Compañía y de su dignísima personalidad Directora.

Alejandro Santamaria
Jefe del Servicio Sanitario.

Productos del Tráfico del Ferrocarril

POR SEMANA

Enero	1.º al 6—	Ptas. 85.298,02
»	7 » 13—	» 90.166,85
»	14 » 20—	» 97.146,74
»	21 » 27—	» 110.110,97

MOVIMIENTO DE PERSONAL

SERVICIO COMERCIAL.—Ha sido nombrado Perito de esta Compañía don Joaquín Morales.

TRACCIÓN.—Han presentado la dimisión de sus cargos, los operarios siguientes: Francisco Villa, Francisco Ibañez, Ginés Acosta, Antonio Bolarin, Pedro Yúfera, Ginés García y Pedro Serrano,

Esta decisión la motivó el deseo de mejorar de suerte, lo cual celebraremos grandemente que consigan.

MOVIMIENTO.—Ha sido ascendido a telegrafista de 2.ª D. Ramón Abellán.

VÍA Y OBRAS.—El día 12 del actual dejó de existir la guarda-barrera María Josefa Sánchez.

Nuestro pésame a su afligida familia.

El obrero Manuel Gimenez que prestaba servicio en la brigada núm. 11, ha sido trasladado a la núm. 3 del Ramal, y el obrero José Gómez que lo prestaba en esta última, fué trasladado a la núm. 11.

PROBLEMA

Un especial de mercancías sale de Baza con x toneladas de varios. En Serón descarga la mitad y media tonelada más. En Albóx descarga la mitad de lo que queda y media tonelada más, y en Huércal descarga igualmente la mitad de lo que le queda más otra media tonelada. Llega al Empalme con cinco toneladas. ¿Cuántas toneladas sacó de Baza?

LOS FERROCARRILES DE AMÉRICA DEL SUR

El desarrollo de las grandes redes de ferrocarriles en el Continente Sud Americano, ofrece muchos puntos de interés, especialmente en los momentos actuales cuando se está viendo la enorme importancia, a todas las naciones, que alcanza un amplio sistema de vías de comunicación. El siguiente estado contiene un resumen de los kilómetros de ferrocarriles en explotación en todos los países

comprendidos en el gran continente, comparados con el número de habitantes y superficie de cada uno, al terminar el año 1914. Por razones que fácilmente comprenderá el lector no es posible reunir la estadística de los años más recientes, pero poca diferencia habrá, puesto que la construcción de vías férreas ha sido casi totalmente suspendida desde el principio de la guerra.

Desarrollo comparativo de los Ferrocarriles de América del Sur

	Habitantes	Kilómetros cuadrados	Kilómetros de vía en explotación	Habitantes por kilóm. de vía	Kilómetros cuadrados. ad. por kilóm. de vía
Argentina	7,979,259	3,919,997	36,531	218	107
Chile	3,596,541	750,852	8,379	429	87
Uruguay	1,315,714	186,924	2,585	508	72
Guinea Holandesa	85,536	119,326	140	611	852
Brasil	17,318,556	8,339,354	25,506	678	327
Paraguay	850,000	429,461	587	1,448	728
Perú	4,620,201	1,871,660	2,828	1,630	626
Guinea Británica.	296,000	231,813	152	1,947	1,525
Bolivia	2,899,970	1,332,007	1,333	2,175	999
Ecuador	1,500,000	300,518	644	2,329	466
Venezuela	2,816,484	1,032,626	936	3,009	1,103
Colombia	5,071,101	1,142,083	1,108	4,576	1,030
Guinea Francesa ...	49,000	82,901	—	—	—
Total Sur America ...	48,398,371	19,737,527	80,729	599	244
India	315,000,000	4,670,023	70,352	4,477	66
Canadá	7,206,649	9,662,344	49,559	145	195
España	17,974,000	514,000	15,489	1,160	33

Hemos agregado a esta interesantísimo estadística las cifras referentes a España, con el objeto de dar una idea del desarrollo de nuestros ferrocarriles en relación con los del «nuevo mundo». Sirve la comparación para demostrar cuán pobres estamos en España, pues se ve que en Argentina, por ejemplo, cada 218 personas tienen un kilómetro de ferrocarril, digámoslo así, mientras que aquí un kilómetro ha de servir a nada menos de 1.160 personas. La Gran Bretaña, también tiene un kilómetro de vía

por cada mil personas, pero en cambio tiene un kilómetro de ferrocarril por cada 10 kilómetros cuadrados de terreno.

El continente sud-americano se divide, sin contar las colonias de las Guineas, en diez Repúblicas, Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay, y Venezuela, y en cada uno de estos países los ferrocarriles se han desarrollado de una manera distinta.

(Continuará)

Correspondencia.

Las consultas que se hagan a esta Redacción, precisan ir acompañadas del Cupón que se acompaña. Las preguntas habrán de limitarse a un máximo de 50 palabras.

DE AQUÍ Y DE ALLÁ

Consejo de Madrid, Zaragoza y Alicante

Parece ser que para reemplazar a don Gustavo Bauer, recientemente fallecido, en el cargo de presidente del Consejo de Administración de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, ha sido designado uno de sus hijos, que estaba agregado como ingeniero a la Dirección.

También entra a formar parte de dicho Consejo de Administración el segundo de los hijos del finado Sr. Bauer, ocupando la vacante de D. Eduardo Dato, que ha renunciado al cargo.

De la «Gaceta de los Caminos de Hierro»

La estación de empalme de Baeza.—Antiguamente la estación en que empalman las líneas de Manzanares a Córdoba (M. Z. A.) y Líneas de Almería, (Sur de España), tenía la denominación de Baeza. Se substituyó por la de El Arquillo. Y desde el día 10 del actual volverá a denominarse Baeza. A esta estación afluyen, además, de un lado el tranvía eléctrico de Linares y de otro lado el tranvía eléctrico de La Loma o sea el de Ubeda. Como este tranvía de La Loma sirve directamente a la población de Baeza, que queda bastante distanciada de la línea general de Manzanares a Córdoba, a la estación de Baeza situada sobre la línea eléctrica se le ha cambiado también el nombre poniendo-

le el de Viveros de Baeza.

Dada la importancia que tiene el empalme de Baeza por ser el punto de cambio o transmisión entre la línea general de Andalucía y las que de allí se dirigen en dirección a Linares, Ubeda, Almería y Granada, hemos creído conveniente dar cuenta de la innovación introducida en la denominación.

Naranjas, granadas, etc., con destino a Francia.—Las Compañías de los ferrocarriles francesas interesadas en las tarifas de pequeña velocidad que se detallan a continuación, para el transporte desde España a dicha nación de Granadas, Limones, Melones, Membrillos y Naranjas han elevado temporalmente, o sea hasta el 15 de Febrero de 1917, fijándolo en 8.000 kilogramos, el mínimo de 5.000 kilogramos por vagón que señalan dichas tarifas, para las remesas envasadas en seras o a granel;

Tarifa especial núm. 18 § III del norte (Serie E. F. núm. 2 de Alicante y Andaluces).—Ampliación a la tarifa especial núm. 18 § III del Norte (Serie E. F. núm. 2 de Alicante y Andaluces).—Tarifa especial núm. 19 § IV del Norte (Serie E. F. O. núm. 1 de Alicante y Andaluces).—Tarifa internacional E. M. núm. 1.—Tarifa internacional núm. 16.—Tarifa internacional E. M. L. núm. 13.

La indicada medida ha sido puesta en vigor a partir del 15 de Diciembre.—En su consecuencia, las Compañías del Norte, M. Z. A. y Andaluces pone en conocimiento del público, que para la aplicación de las mencionadas tarifas a las remesas a granel o envasadas en seras, se exigirá en los recorridos franceses el indicado mínimo de 8.000 kilogramos por vagón.

Salazón.—En 1.º de Febrero quedará anulada la Concesión núm. 5 de M. Z. A., anterior a la R. O. de 1.º de Febrero de 1887, que se refiere a transportes en p. v., de atún, bonito, mojama y sardinas saladas y prensadas, desde Huelva a las estaciones comprendidas entre Chinchilla y Alicante, entre Pozo Cañada y Cartagena, entre Fuente la Higuera y Grao de Valencia y entre Valencia y Portbou, todas inclusive, con precios que varían entre 28 y 50 pesetas tonelada.

De «Los Transportes Férreos»

CURIOSIDADES

Los nombres de las estaciones se anuncian automáticamente en los coches de algunos de los tranvías y ferrocarriles urbanos de Inglaterra, por medio de gramófonos.

Las tarifas para viajeros en los ferrocarriles de Inglaterra han sufrido un aumento desde 1.º de Enero de 50 por ciento, y se han suprimido al mismo tiempo un número importante de trenes. En Italia se ha hecho lo propio, habiendo sufrido aumento también las tarifas de mercancías.

Cuentan de un ferrocarril en Africa Central que en las oficinas de Movimiento recibieron el siguiente telegrama del encargado de un apartadero:

«Un león se ha comido al guarda agujas y trata de meterse en mi despacho. Espero sus instrucciones: urgente».

No se sabe que instrucciones se habrán dado en caso tan extraordinario. ¡Cualquiera aspiraría a hacerse encargado de apartadero en aquellos sitios!

MISCELANEAS

El último cargamento de carbón ha resultado en almacén al precio elevadísimo de Ptas. 126 la tonelada. El carbón que usaba nuestra Compañía antes de la guerra costaba 37 ptas. El aumento pues, es de unas 90 ptas. en tonelada y como se consumen unas 12,000 toneladas al año, el aumento en los gastos de explotación por este solo concepto ha sido más de un millón de pesetas.

¡Y siguen los señores comerciantes pidiendo rebajas en las tarifas!

Las Compañías inglesas, que antes de la guerra empleaban 11.000 mujeres, tienen ahora en sus servicios 33.000. Este número representa algo menos del 5 por 100 del efectivo total del personal ferroviario durante la guerra. En Francia y en España es bastante más alto el tanto por ciento de mujeres empleadas, llegando hasta el 14 por 100 en algunas líneas.

Con carbón a 100 ptas. tonelada el ahorro de una sola palada de combustible en cada kilómetro recorrido por las máquinas, representaría para nuestra Compañía una economía de ptas 250.000 por año.

AVISO

Rogamos a los Sres. colaboradores que tengan a bien remitirnos trabajos, que teniendo presente lo reducido de esta publicación, sean poco extensos en sus escritos.

También advertimos, que esta Dirección queda facultada para desechar aquellos trabajos, que bien por su extensión o asunto, crea oportuno no publicar.

Servicio Sanitario

El día 21 de Diciembre se celebró bajo la presidencia del médico de la Compañía Sr. Calero, el examen oficial de los empleados que forman el nuevo cuerpo de Sanitarios. Tenemos entendido que todos sin excepción demostraron perfectos conocimientos de la materia de «primera cura». Los documentos correspondientes al examen están ya en poder de la Dirección de la «Asociación de San Juan» en Londres, y esperamos muy en breve anunciar los nombres de los que se han hecho acreedores al Certificado de la referida benéfica Asociación.

En el accidente ocurrido al Guarda frenos señor Marin en Pulpi el día 21 de Diciembre y cuyas consecuencias afortunadamente no revistieron gran importancia, fué curada la herida por el Guarda frenos D. Hilario Moreno, valiéndose éste de los conocimientos que ha adquirido en sus estudios como miembro del cuerpo de Sanitarios de esta Compañía. Ya estamos viendo en la práctica la gran utilidad del servicio de primera cura.

APUNTES MENSUALES

Sabemos, que el Sr. Presidente del Consejo de Administración, ha mejorado de la enfermedad que sufría el mes pasado.

Celebramos su mejoría.

El día 16 del actual y al pasar por el kilómetro 36 de la línea general, fué apedreado por unos chicos el tren militar núm. 352.

Según tenemos entendido, dichos chicos fueron puestos a disposición del señor Juez, el cual decretó la prisión de ellos.

Este mismo tren arrolló a una caballería en el kilómetro 18,700 sin que hubiera que lamentar otros perjuicios.

En el kilómetro 58-700 pudo ocurrir un incidente al tren especial mercancías descendente, encontrándose con una zorrilla que marchaba en dirección opuesta, pero así no sucedió, gracias a la pericia del maquinista señor Ibáñez, que consiguió parar el tren a unos 250 metros de dicha zorrilla.

Felicitemos al Sr. Ibáñez por el acierto con que se condujo en tan crítico momento.

Como seguramente sabrán nuestros lectores, fueron cinco empleados ingleses de las oficinas en Águilas los que se ofrecieron como voluntarios, para el nuevo ejército de Inglaterra, sin contar dos de la oficina de Londres, o sean siete en total, de nuestra Compañía. De estos han muerto ya dos, el Sr. Alleyn de la oficina de Londres, y el Sr. Acomb Secretario particular de nuestro Director. El teniente Acomb fué alcanzado por una mina en el Somme el día 22 de Agosto, y murió instantáneamente.

Estuvo entre nosotros poco tiempo, a pesar de lo cual, se creó muchas simpatías, siendo su muerte muy sentida, por aquellos que le conocieron.

De los demás, el teniente Eycott y Sargento Thompson, han vuelto a Inglaterra con heridas de relativa importancia, pero tenemos entendido, que ya han regresado a sus regimientos. Les deseamos buena suerte.

Ferrocarriles de Lorca a Baza y Águilas

(THE GREAT SOUTHERN OF SPAIN RAILWAY Co LD.)

Servicio de Trenes de Viajeros

desde 1.º de Enero de 1.917

Madrid Sale		20,35	21,00	Almería Sale		4,50	
Alicante »	16,05		6,30	Granada »		5,45	
Cartagena »	16,45	6,10	11,30	Guadix »		9,30	
Murcia »	19,05	8,33	13,55	Baza (Sur) Llega		11,30	
Alcantarilla »	20,00	9,10	15,55				
Lorca (A. L.) Llega	22,11	10,56	18,41				
<hr/>				<hr/>			
Lorca (A. a L.) Sale		11,20	18,55	Baza Sale		12,00	
Lorca (L. B.) »		11,33	19,10	Caniles »		12,08	
Lumbreras »		11,50	19,39	Hijate »		12,38	
Almendricos Llega		12,09	20,05	Serón »		12,58	
<hr/>				<hr/>			
Almendricos Sale	12,22		20,22	Tijola »		13,12	
Pulpi »	12,45		20,47	Purchena »		13,29	
Jaravía »	13,06		21,11	Fines-Olula »		13,39	
Águilas Llega	13,30		21,35	Cantoria »		14,03	
<hr/>				<hr/>			
Águilas Sale	10,45			Albóx »		14,15	
Jaravía »	11,15			Arboleas »		14,24	
Pulpi »	11,36			Zurgena »		14,38	
Almendricos Llega	12,00			Almajalejo »		14,52	
<hr/>				<hr/>			
Almendricos Sale	12,21			Huércal-Overa »		15,06	
Las Norias »	12,32			Las Norias »		15,26	
Huércal-Overa »	12,55			Almendricos Llega		15,36	
Almajalejo »	13,05			<hr/>			
Zurgena »	13,18			Almendricos Sale	15,52		
Arboleas »	13,28			Pulpi »	16,15		
Albóx »	13,41			Jaravía »	16,36		
Cantoria »	14,00			Águilas Llega	17,00		
Fines-Olula »	14,19			<hr/>			
Purchena »	14,33			Águilas Sale	14,15	5,15	
Tijola »	15,00			Jaravía »	14,45	5,53	
Serón »	15,19			Pulpi »	15,06	6,24	
Hijate »	15,46			Almendricos Llega	15,30	6,54	
Caniles »	16,08			<hr/>			
Baza Llega	16,15			Almendricos Sale	15,49	7,09	
<hr/>				<hr/>			
Baza (Sur) Sale		17,00		Lumbreras »	16,09	7,43	
Guadix Llega		19,20		Lorca (L. B.) »	16,35	8,15	
Granada »		23,00		Lorca (A. a L.) Llega	16,40	8,20	
Almería »		0,50		<hr/>			
<hr/>				<hr/>			
Lorca (A. L.) Sale	5,00	17,04	8,30	Lorca (A. L.) Sale	5,00	17,04	8,30
Alcantarilla Llega	7,22	18,47	11,16	Alcantarilla Llega	7,22	18,47	11,16
Murcia »	8,25	19,32	12,30	Murcia »	8,25	19,32	12,30
Cartagena »	10,25	22,30	15,00	Cartagena »	10,25	22,30	15,00
Alicante »	11,55		20,50	Alicante »	11,55		20,50
Madrid »		7,30	7,10	Madrid »		7,30	7,10