

NOTICIAS

El centenario de los ferrocarriles alemanes.

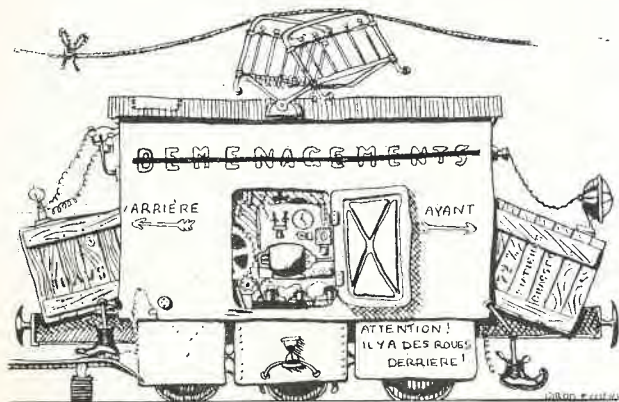
La primera línea férrea alemana se abrió a la explotación el día 7 de diciembre de 1835, diez años después de la realización práctica de los ensayos de Stephenson en Inglaterra.

El primer país del Continente que adoptó el ferrocarril fué Bélgica, y en América, los Estados Unidos impulsaron enérgicamente las construcciones

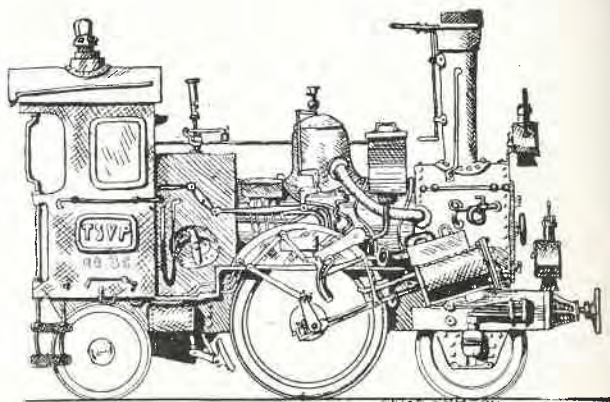
—un promedio de 1.720 personas se trasladaban diariamente de una a otra ciudad—se inició el 14 de mayo de 1833 la suscripción de las acciones destinadas a formar el capital de 224.000 marcos con que habría de contar la futura empresa.

El apoyo del Estado que se buscó de inmediato fué bien reducido; el gobier-

vo que la alta velocidad del nuevo medio de transporte provocaría en los pasajeros una forma especial del "delirium furiosum", enfermedad a la que tampoco escaparían aquellos que vieran tan sólo pasar el tren, por lo que para preservar a estos últimos, dejando a los primeros que se jugaran la vida y la salud, si querían, debía ordenarse la construcción de dos altas tapias a cada lado de la vía, para ocultarla a la vista del público.



Como ven los vaporistas la locomotora eléctrica.



La locomotora de vapor, vista por los partidarios de la electrificación.

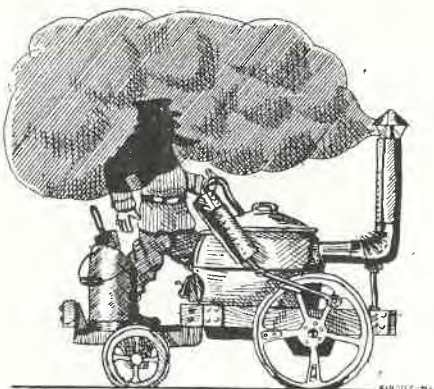
ferroviarias, previendo el progreso que iba a aportar la locomotora de vapor.

Alemania estaba retrasada respecto a los demás países en esta materia, cuya importancia sin embargo habían ya advertido y señalado precursores como Federico Harkot, entusiasta promotor de la construcción de un ferrocarril en la zona carbonífera de Westfalia. Pero las diversas tendencias políticas que dividían en aquel tiempo a la nación no permitieron el desarrollo de las concepciones sustentadas por los promotores del ferrocarril. Por esta razón, la primera línea férrea establecida en Alemania, fué una pequeña línea secundaria destinada al servicio de viajeros entre Nürenberg y Fürth, con una longitud de seis kilómetros. Para decidirse a efectuar su construcción, los gestores de la obra, a cuyo frente se hallaba Johannes Scharrer realizaron previamente a partir del 20 de enero de 1833 durante varios días consecutivos un recuento de los peatones, jinetes y vehículos, que circulaban por la carretera entre ambas ciudades, para disponer de un elemento estadístico que permitiera prever las probabilidades del tráfico.

Obtenido un resultado satisfactorio

no de Baviera suscribió dos acciones de 100 florines cada una y el rey Luis autorizó que el ferrocarril fuera bautizado con su nombre.

En cambio, no faltaron enemigos a la



La locomotora de vapor, vista por un dibujante francés.

novel empresa, y esta vez la oposición invocó nada menos que la opinión de una alta autoridad científica: el Colegio Superior de Médicos de Baviera, sostu-

A pesar de tales temores, la empresa siguió adelante y resolvió la adquisición de varias locomotoras, aunque previendo al propio tiempo el aprovechamiento de caballos para la tracción, "con lo que no solo se obtendría una apreciable economía, y la posibilidad de mantener el servicio en invierno y de noche (?) "según expresaba un informe "sino que el ferrocarril se atraería aquellos pasajeros que temen utilizar los trenes de vapor".

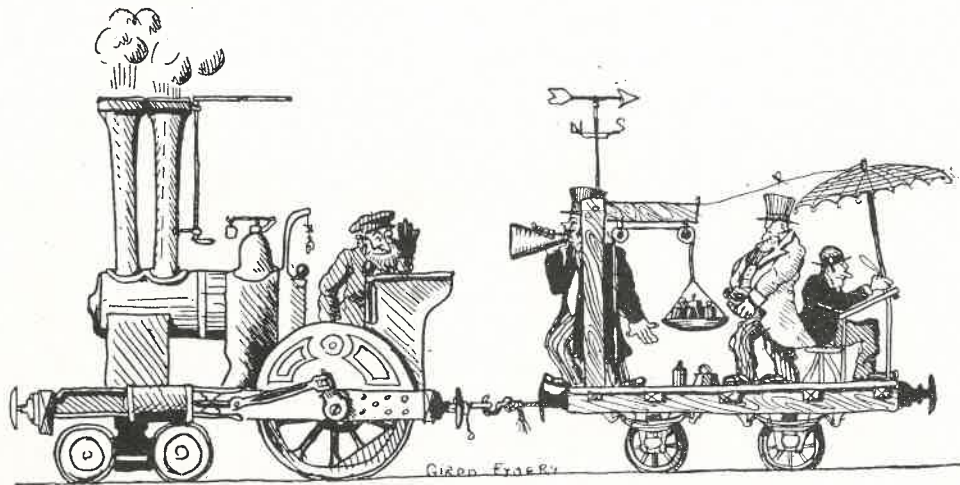
La construcción se encomendó primeramente a Joseph van Baader, que en 1814 había señalado ya la conveniencia de establecer una vía férrea—con tracción animal naturalmente—entre Nürenberg y Fürth, para permitir un transporte más rápido y económico entre ambas ciudades, pero este arquitecto, declinó bien pronto el encargo por no considerarse suficientemente capacitado. Se pensó entonces en solicitar a Stephenson el envío de un especialista, cuando Scharrer, el principal gestor de la empresa, descubrió a Paul Denis, técnico alemán que había trabajado en construcciones similares de Inglaterra y Estados Unidos y que gustosamente aceptó la misión de dirigir las obras.

La primera locomotora se encargó a

los Talleres de Stephenson en Newcastle y la máquina enviada, de 15 caballos de potencia; por la cual se pagaron 24.000 marcos, recibió el pomposo nombre de

mente la red ferroviaria alemana, que hoy, con un total de 58.368 kilómetros, casi íntegramente en poder del Estado, transporta 2.000.000.000 de pasajeros por

comotoras, coches y vagones utilizados en Alemania, así como modelos de carriles, traviesas, etc. Gran número de documentos de interés para la historia



Pintoresca interpretación gráfica del funcionamiento del primer vagón dinamómetro.

“Adler” (águila). Con ella fué su maquinista inglés Wilson, el primer maquinista de Alemania, cuya figura aparece en todos los grabados recordatorios de la época. La importancia que su especialidad le daba está demostrada por el hecho de que Wilson percibía una remuneración de 2.250 marcos anuales, en tanto que el gerente general de la empresa sólo tenía un sueldo de 1.360 marcos por año.

Además de esta locomotora, el “material de tracción” estaba integrado en la fecha de la inauguración por 11 caballos. La importancia que la tracción animal tuvo al principio queda demostrada por la circunstancia de que por cada tres viajes de la locomotora, había ocho trenes tirados por caballos.

El 7 de diciembre de 1835, a las nueve de la mañana, tuvo lugar el solemne acto de la inauguración. El Intendente de Nürenberg, Binder, y el representante del gobierno bávaro, von Stichauer, asistieron al acto, que consistió en la colocación de una piedra recordatoria, y vivas al monarca, después de lo cual la comitiva se instaló en el tren, y puesto en marcha el mismo por el maquinista Wilson, se llegó a destino en poco menos de nueve minutos.

El mismo día, el viaje se repitió dos veces más, para satisfacer la curiosidad de otros invitados y del público, que había esperado con recelo el resultado del primer ensayo, antes de animarse a ocupar el tren.

Un año más tarde, en la asamblea de accionistas de 1836, el director, Scharrer podía informar que el ferrocarril había conducido en total 450.000 pasajeros y registrado ingresos, por valor de 102.000 marcos.

Desde entonces ha crecido portentosa-

año, y más de 460.000.000 toneladas, constituyendo la base de la economía de la nación.

Con motivo del centenario de los ferrocarriles alemanes, se ha celebrado en Nürenberg, la cuna del ferrocarril alemán, una exposición con modelos reproduciendo los primitivos tipos de lo-

del ferrocarril y multitud de grabados han sido expuestos en Nürenberg.

La V. D. I. ha publicado un libro titulado “También la locomotora festeja su centenario”, que constituye una historia ilustrada de la locomotora de vapor, a través de diferentes puntos de vista. Las ilustraciones que reproducimos son una muestra de las que integran esta publicación.

Asamblea de la Asociación General de Transportes por Vía Férrea

Convocados por la Asociación General de Transportes por Vía Férrea se han congregado en la Asamblea en Madrid los delegados de las Compañías de ferrocarriles y tranvías de toda España. Las discusiones duraron dos días, el 2 y 3 de octubre, aprobándose las conclusiones, que se entregaron al ministro de Obras Públicas.

Han sido objeto de deliberación importantísimos temas de actualidad, habiéndose fijado en primer término las directrices de la actuación de los representantes de las Compañías en la Comisión de Ordenación ferroviaria encargada de elaborar las bases para reformar la legislación de ferrocarriles.

También fué examinado por parte de los reunidos el decreto de 29 de agosto último, que establece garantías para que el transporte de mercancías por carretera haga efectivos los impuestos, y en vista de la campaña que vienen realizando los transportistas para que el citado decreto no se aplique, la Asamblea ha acordado dirigirse al pre-

sidente del Gobierno expresándole la necesidad de que se mantenga y aplique rigurosamente, ya que las protestas que ha suscitado se basan fundamentalmente en el hecho de que actualmente el transporte por camiones no contribuye a los gastos de conservación de la carretera, de la que hace uso tan destructor, ni satisface el impuesto de transporte fijado por las leyes. El interés del Tesoro y la imperiosa necesidad de evitar la ruina del ferrocarril cuando ésta puede obedecer a causas ilícitas, fundamentan la necesidad—dice el acuerdo—de que se mantenga aquel decreto.

Igualmente se ha acordado exponer al ministro de Hacienda la urgente necesidad de que se impulse la recaudación de los impuestos que gravan el transporte por carretera, ya que los ferrocarriles recaudaron para el Tesoro en 1933 cincuenta y un millones de pesetas por este concepto, mientras que los citados transportes en automóvil sólo ingresaron poco más de ocho mi-

liones de pesetas, lo que sólo puede explicarse por el hecho de que el fraude en los impuestos que gravan el transporte por carretera constituye casi la regla general; fraudes que alcanzan especial intensidad en algunas regiones en que los transportistas se ven apoyados por determinadas influencias.

Los reunidos examinaron asimismo las condiciones de trabajo del personal que reingresó en las empresas de ferrocarriles y tranvías después de haber tomado parte en la huelga revolucionaria de octubre de 1934, estimando que el decreto del Ministerio de Trabajo de 29 de agosto último infringe abiertamente los preceptos de la ley de Contrato de trabajo, y especialmente su artículo 89; y que la imposición por parte del Gobierno de los preceptos del mencionado decreto, aparte de quebrantar los derechos e intereses de las empresas, debilitaría la facultad disciplinaria, ya que los obreros que se declararon en huelga y luego fueron readmitidos gozarían de las mismas ven-

tajas que aquellos otros que cumplieron con su deber exponiendo su vida en defensa de los intereses nacionales; por consecuencia, la Asamblea solicita del Ministerio de Trabajo que se derogue el mencionado decreto.

Se acordó igualmente solicitar del Gobierno que cuanto antes se rectifique la política protectora del carbón nacional, abaratándose los costes de producción, declarándose libre el comercio del carbón y limitando las medidas protectoras a las que puedan hacerse eficaces mediante un prudente margen de defensa arancelaria.

También fueron aprobadas diversas peticiones en relación con los pasos a nivel, la aplicación de la ley de Contabilidad a las obras de mejora, la prohibición de otorgar concesiones tranviarias, la organización de los Jurados Mixtos, y, por último, se acordó solicitar que fueran rebajados los precios de los lubricantes, tan extraordinariamente aumentados en estos últimos tiempos.

Los trabajos de la Comisión para el estudio de un proyecto de Ordenación ferroviaria.

El diputado don Ignacio Villalonga, que forma parte, como es sabido, de la Comisión para el estudio de un proyecto de ordenación ferroviaria, ha resumido la actuación de esta Comisión en las siguientes palabras:

“Estoy muy satisfecho del trabajo realizado. Ha sido realmente un esfuerzo abrumador. Hemos trabajado dieciocho días a diecisiete horas diarias. Cuando se discutió la ley de Bonos se adquirió el compromiso de traer a las Cortes un proyecto que abordara, en toda su amplitud, el problema ferroviario. Esto se ha prometido varias veces y ésta es la primera que se cumple. El proyecto debe presentarse a las Cortes antes del primero de noviembre. Tiene, pues, el ministro doce días para estudiar lo que hemos hecho, someterlo al Gobierno y presentarlo a las Cortes.

También estoy satisfecho porque parece que la obra realizada es la más eficaz y práctica que podía en estos momentos llevarse a cabo. El señor Cambó, que no conocía la Ponencia, ni siquiera las líneas generales de nuestro trabajo, y a quien he mostrado hoy el anteproyecto tal como queda, me ha dicho que le parece lo único que se podía hacer. Este testimonio, que para mí es muy valioso, aumenta mi buena impresión en relación con el trabajo realizado. Ahora el Gobierno resolverá y después el Parlamento dirá la última palabra. Acaso nos hayamos equivocado y no sea nuestro proyecto el que

pueda resolver este arduo problema. Lo que no tiene duda es que ofrecemos una base de discusión sobre la que se podrá montar el Estatuto definitivo.”

La estación de Zamora.

El día 20 del corriente se verificó en Zamora la colocación de la primera piedra de la estación del ferrocarril Zamora-Orense. El Presidente de la República, acompañado del alcalde, se trasladó a los terrenos contiguos a la estación, donde tuvo lugar el acto de colocar la primera piedra del nuevo edificio. Los técnicos mostraron a Su Excelencia los planos, que el Presidente examinó detenidamente. Después el alcalde pronunció un discurso de gratitud y tuvo palabras de reconocimiento para los diputados por la provincia y para el ex ministro señor Cid, por sus esfuerzos para conseguir la realización de esta obra, de tanta importancia para Zamora y de tanto alcance para la región, ya que el ferrocarril Zamora-Orense es una de las aspiraciones de esta zona.

El ministro de Obras Públicas, señor Lucía, dijo que su preocupación son los ferrocarriles y que desea atender a las aspiraciones regionales con arreglo a la capacidad económica del país. Destacó el interés que las obras inspiren al jefe del Estado, quien había querido asistir

a esta ceremonia, y terminó haciendo votos por la pronta terminación de las mismas.

La Compañía de M. Z. A. inaugura un servicio de Asistencia Social.

En el barrio de Doña Carlota (Puen-te de Vallecas) se inauguró el día 4 de octubre el Servicio de Asistencia Social, que la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante ha instalado en la colonia de El Hogar Ferroviario. Al acto asistió el subsecretario de Sanidad y Asistencia pública, el presidente del Consejo de Madrid, Zaragoza y Alicante, señores consejeros y alto personal de la Compañía.

La colonia, inaugurada hace unos ocho años, constituye un núcleo de obreros ferroviarios muy importante. Consta de 51 hotelitos, muchos de ellos planta baja y un piso y un pequeño jardín. Además existe la Casa Comunal, donde está instalado un colegio, teatro, cine, conserjería y otras dependencias para oficinas. Viven allí unas seiscientas personas. Pues bien, la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante, deseosa de dispensar a su personal todas las ventajas de una verdadera asistencia social y estrechar así íntimamente los lazos que deben existir entre patronos y obreros, dispensando a éste una verdadera protección, ha establecido dos importantes servicios. Sin embargo, estos servicios no se limitarán solo a Madrid, sino que irán estableciéndose en todos aquellos sitios donde radique un núcleo importante de obreros ferroviarios, como Alcázar de San Juan, Chinchilla, etc. En Villaverde, además, se está instalando una escuela de aprendices de obreros ferroviarios. Se ha establecido, además, asistencia domiciliaria.

Los visitantes recorrieron detenidamente la colonia, examinando principalmente los Servicios de Asistencia Social, que comprenden cuatro secciones: higiene antituberculosa, a cargo del doctor Bermejillo; al frente de higiene natal está el doctor Macán; el doctor Sáinz de los Terreros al frente de higiene infantil, y el doctor Ugalde tiene a su cargo higiene antivenérea. Es director de estos servicios el doctor Fernández de la Portilla.

Todos los visitantes elogiaron cumplidamente el servicio establecido y felicitaron a don Mariano Marfil y demás consejeros de la Compañía por el esfuerzo realizado.

El Santander-Mediterráneo y el Trespaderne-Bilbao.

El Comité de Ferrocarriles de Vizcaya ha redactado una Memoria, en la que resume sus trabajos en favor del proyecto del ferrocarril de Trespader-