

El siniestro de la calle Ancha, 2

El relevo como de costumbre se efectuó a las 7 horas de la mañana. El preferente de semana A. Martín pasa la lista.

—¡ Fulano de tal!

—¡ Presente!

—¡ Fulano de tal!

—¡ Presente!

Acabada la lista nombra el servicio y da la orden.

—¡ A sus puestos!

Cada cual revisa el material del lugar que le han asignado. Siempre se debe estar preparado para lo que pueda suceder.

A las 7'30 horas empieza la limpieza del Cuartel. Terminada ésta, hay gran animación en el comedor; es la hora del desayuno.

El ambiente está rodeado de una aureola de alegría y vitalidad juvenil. El día anterior fué domingo y se comenta los asuntos de la jornada pasada. Los comentarios están en su apogeo cuando se encienden las luces rojas. Suenan las voces: —¡ Llums! ¡ Llums! Son las 8'38 horas.

Se abandona el desayuno y cesan los comentarios. Ya estamos acostumbrados a esto. Los muchachos se deslizan rápidamente por las barras para ocupar sus sitios mientras los timbres suenan con insistencia señalando la alarma: la consigna es de fuego.

Roncan los motores de los coches inquietos y nerviosos. Reinan unos momentos de excitación en la sala de útiles. Sube el señor Roger al Bt. 7 con la ficha del itinerario en la mano. Está de Jefe de Guardia y lleva el mando del Servicio. Abren las puertas de la calle y sale el primer tren de auxilio formado por el Bt. 7 y el Bt. 8. Son las 8'39 horas. Total un minuto después del aviso.

Alguien desde el coche dice que le cuiden el desayuno.

—¡ Así lo haremos!

—¡ Suerte!

—¡ Adiós!

—¡ Adiós!

El gemido de las sirenas se alejan veloces calle abajo, hacia el lugar del incendio.

Los que se han quedado en el Cuartel se acercan al teléfono a curiosear.

Alguien pregunta:

—¿ Dónde han ido?

—A la calle Ancha, núm. 2. A los semisótanos de la Organización Nacional de Ciegos—dicen.

—¿ Pica?

—No sabemos nada todavía hasta que lleguen al sitio.

Pasan los minutos sin novedad. Cuando no avisan no será muy importante. Por fin se deciden a preguntar cómo marcha el fuego. El telefonista marca un número y ruega:

—¿ Harían el favor de avisar a un bombero que se ponga al aparato? Gracias.

Unos minutos de silencio y alguien responde desde el otro lado del hilo. El telefonista pregunta:

—¿ Quién es? ¡ Ah!, oye Clavero ¿ cómo marcha eso? Sí, ve a preguntar.

Transcurren otros minutos.

—¿ Qué hay? Está bien. De acuerdo.

—Dice que ya está dominado y se lo harán ellos. (Se respira).

Inmediatamente vuelve a sonar el teléfono.

—¿ Pero qué ha pasado? ¿ Una explosión? ¿ Hay heridos?

Nuevamente se da la alarma y salen en su auxilio el S. 1, el F. 3 y el Bt. 3. Son las 8'55 horas.

Gran excitación reina entre los muchachos que quedan en el Cuartel.

Muchos comentarios seguidos de inquietud. Aún no se sabe exactamente lo que ha pasado.

A las 9'30 horas regresa el Bt. 3. Todos rodean el coche para saber nuevas noticias.

—¿ Qué ha pasado? ¿ Cómo ha sucedido?

—A los pocos momentos de llegar los bomberos al edificio siniestrado y seis

minutos exactamente de comenzar la extinción, se produjo una formidable explosión, que ocasionó el derrumbamiento de parte del edificio, sepultando a algunos de nuestros compañeros.

—¿Cuál fué la causa?

—Como en la mayoría de los casos, una imprudencia de la que fué víctima el mismo que la cometió, el empleado de la Organización, que sufre graves quemaduras.

—Las víctimas ocasionadas por la explosión, fueron las siguientes: Francisco Ribas conducido al Hospital de Nuestra Señora de la Esperanza, al parecer muerto. Nuestro Jefe de Zona señor Roger llevado al Hospital Clínico, por su estado de gravedad. Narciso Ibáñez junto con el empleado señor Quintana, los cuales sufren graves quemaduras fueron curados de primera instancia en el Dispensario Municipal de la calle del Rosal y trasladados al Hospital de la Esperanza. Ángel Loscos con fractura de la pierna derecha y Antonio Albiach con quemaduras, fueron trasladados al Hospital Clínico.

Y asistidos de heridas leves, Alfredo

Jaria, Alfonso Carreras, Antonio Clavero, Ramón Verdún, José Flaquer e Isidoro Espelta, en el Dispensario de nuestro Cuartel Central.

Una profunda consternación se ha apoderado de todos nosotros. Ya no hay ambiente de alegría ni vitalidad juvenil. Parece como si una pesada losa se hubiese puesto encima nuestro. Los muchachos se reúnen en pequeños corros, hablando en voz baja. Más de una lágrima rueda mejilla abajo, recordamos a nuestros buenos compañeros, especialmente al desgraciado Ribas...

Son las 2 horas. Es la hora del relevo. Formamos para pasar lista. Nos miramos unos a otros en silencio. Con el papel en la mano el capataz intenta decir los nombres y no puede y con un sollozo nos dice:

—¡Hasta mañana!

Nos alejamos como autómatas, camino de nuestras casas, sintiendo alrededor nuestro una sensación de vacío, mientras en nuestra mente, se reproduce la imagen de nuestro querido compañero, al que nunca podremos olvidar.

Jaime Morgó.

Francisco Ribas Muñoz †

Con motivo de mi enlace matrimonial nos obsequió con un regalo de boda la familia Ribas y fué entonces cuando conocí al inolvidable amigo Francisco Ribas Muñoz. Ellos habían sido vecinos de la que es hoy mi esposa, cuando pequeños jugaban juntos y entre ambas familias reinaba gran amistad. En aquella fecha yo ya pertenecía al Cuerpo de Bomberos desde algunos años y nos vimos en algunas ocasiones por visitarnos a partir de entonces. El trabajaba en la Compañía de Ferrocarriles como electricista donde también trabajaban su padre y hermano siendo todos ellos muy apreciados. En nuestras conversaciones, salían a relucir los trabajos que los bomberos efectuábamos y él se complacía en hablar de ellos, preguntándome detalles

sobre lo ocurrido en los incendios. Yo, le contaba lo que eran los bomberos y le decía que el ser bombero debe sentirse, que hay ratos agradables que compensan los que no lo son. A él le entusiasmaba todo lo que le contaba referente a nuestro Cuerpo.

En cierta ocasión preguntó lo que se exigía para ingresar en el Cuerpo de Bomberos y yo le informé sobre el particular. A su madre no le gustaba mucho esta profesión, por creerla muy peligrosa, y él dudaba, algunas veces a consecuencia de ello, acerca de si debía presentarse o no en la primera convocatoria, pero en cambio su padre lo veía con buenos ojos, pues a él le hubiera gustado también ser bombero. Yo continuaba animándole para que se presentara

al concurso indicándole que bombero alguien tenía que serlo, ya que se defienden bienes ajenos, de la misma manera que nos gustaría también a nosotros el que fuesen defendidos los nuestros.

Ingresó en el Cuerpo de Bomberos en 12 de enero de 1949 y fué un gran compañero querido por todos. Pronto se destacó en los trabajos a favor de la Agrupación Cultural y Deportiva, lo que le valió ingresar como miembro de la Junta.

Escribió diversos artículos en este Boletín y actualmente se disponía a emprender una serie de trabajos que titulaba "Me permites unas preguntas"... Fué también un buen bombero, muy trabajador, querido por las clases y personal que le rodeaba, muy animoso siempre, buen electricista y gran aficionado a la radio, habiendo montado algunos aparatos. Cuidadoso en todos sus trabajos, desde que ingresó fué también un gran entusiasta del Cuerpo de Bomberos.

¡Francisco Ribas Muñoz ha muerto! La Agrupación Cultural y Deportiva y el Cuerpo de Bomberos de Barcelona han perdido un gran bombero y colaborador,

un bombero de verdad, de los que llevan en el corazón el entusiasmo de pertenecer a este Cuerpo, en que las fatigas de los trabajos no cansan sino que ennoblecen el espíritu.

El día 22 de enero de 1951, fecha trágica en que dió su vida en cumplimiento de su deber Francisco Ribas Muñoz, lo recordaremos todos siempre. Fué en la calle Ancha, núm. 2 donde una terrible explosión destruyó la vida de este amigo hiriendo además a otros compañeros, explosión ocasionada por gasolina almacenada en los sótanos del edificio, cuyo almacenamiento todos los ciudadanos deben censurar, y las autoridades tomar las medidas oportunas para que no se repitan casos análogos en los que no sólo peligran las vidas de los bomberos sino también las de los mismos interesados.

La Comisión Municipal Permanente del día 24 de enero de 1951, acordó nombrar a don Francisco Ribas Muñoz bombero preferente por sus méritos en el trabajo. A partir de aquella fecha, le llamaremos preferente Ribas.

Esteban Pujol.

Escrito sin terminar de nuestro inolvidable compañero Francisco Ribas Muñoz (E. P. D.), que titulaba:

LA AYUDA

A una voz de socorro, no hay nadie que en su interior no sienta un escalofrío al pensar que un ser humano está en peligro, y en un impulso imaginario todos sus miembros se le ponen en tensión de una forma tal, que el cuerpo no siente nada por unos tropiezos que tenga y el pensamiento no queda rezagado ya que no ve nada, más que salvar una

vida, sin que a veces sea preciso arriesgar la propia.

Nosotros procediendo de esta forma, tenemos que tener en cuenta dos factores; la serenidad y el arrojo bien medidos, es decir, acompasar estas dos cualidades. Serenidad, indispensable para lo que vas a hacer, salga tal como desees, y arrojo para que rescates esta vida que depende de la tuya...



FRANCISCO RIBAS MUÑOZ

Fallecido en cumplimiento de su deber, el día 22 de enero de 1951

(E. P. D.)

TEODORO GRAU

Sintiendo el placer de llevar a nuestros lectores un tema nuevo y de interés profesional, he solicitado de nuestro compañero Teodoro Grau, una entrevista, la cual toda la juventud le considera una profundísima simpatía y afecto, pues a través de los años nos han demostrado ser un incansable batallador de nuestra profesión y su actividad en los siniestros nos es alentadora.

—¿Desde cuándo empezaste a prestar servicio en el Cuerpo de Bomberos?

—El 22 de abril de 1929, tenía 22 años, siempre me habían gustado las emociones y por eso opté por ser bombero, ya que en esta profesión nunca falta este requisito y además la ayuda al prójimo es mi debilidad.

—¿Qué fuego te ha impresionado más?

—El de los almacenes "El Siglo", aunque es de saber que he estado en otros que no tenían la envergadura de éste, pero atemorizaban más, el peligro existe, pero en los fuegos que sabes que no hay líquidos inflamables o gases que puedan producir una explosión son de más fácil extinguir y sin un peligro inminente.

—Hace unos días leí en la Prensa una nueva adquisición de material contra incendios.

—¡Sí!, es verdad, creo que es una interesante y valiosa adquisición, ya que desde el año 1929 estamos trabajando (excepto dos bobas-tanque) con el mismo material.

—Nuestra ciudad se engrandece, lo cual quiere decir que requiere un servicio más rápido y eficaz. No es que estemos descontentos del material "Magirus" ya que ha demostrado reunir buenas condiciones, pero utilizarlo para una segunda salida o fuegos de gran envergadura, donde sean necesarias grandes cantidades de agua. Lo que precisa son coches rápidos como el que ya tenemos, denomi-

nado "Americano" que es el orgullo de todos, ya que es veloz y fácil también el maniobrar con las mangueritas. Material como éste requiere esta gran Barcelona.

—¿Qué diferencia existe en el ambiente social y profesional de cuando tú ingresaste?

—Cuando ingresé en el Cuerpo, los bomberos que ya había en él, no nos acogieron con gran simpatía, tenían el carácter de viejos y no se querían ambientar a la nueva era. Hicimos todo cuanto pudimos para quitarles las ideas que tenían aferradas a la antigua. Pero si tengo que decir que eran grandes bomberos y de una voluntad de hierro en los incendios.

—¿Qué mejoras conoces que se han hecho desde tu ingreso?

—Muy pocas, pero de unos años a esta parte en que ha ingresado nueva juventud, bastantes.

—La más acertada fué crear la Agrupación Cultural y Deportiva que es el estímulo de todos. Ha renovado el ambiente viciado en que se vivía por otro simpático y deportivo y gracias a él se ha llegado a que fueran reconocidos algunos de nuestros derechos. Por fin se ha hecho justicia, palabra muy significativa que aludió nuestro Teniente de Alcalde señor Segón.

—Estoy más que contento, al ver que con unión se ha conseguido derrumbar la barrera que cegaba e imposibilitaba nuestra vida familiar. Ahora con la nueva jornada de 8 horas parece que los días se han rejuvenecido y esparcen felicidad por doquier.

—Por hoy ya basta, otro día ya seguirás contándome, ya que tus conversaciones son siempre del agrado de todos.

—Amigo Grau a seguir luchando por una sana prosperidad.

Francisco Ribas (†).

FAUSTO MOLINA

En un momento de ocio en el cual estaba contemplando el auto-bomba número 7, pasó por allí nuestro buen amigo Fausto Molina, excelente conductor el cual dedica con amor a la conservación de los útiles de este servicio, que así siempre están a disposición en cualquier momento dado.

Y aprovechando estas cualidades creo sacar de él unas respuestas muy valiosas para nuestro Boletín.

—¿A qué edad empezaste a prestar servicio en el Cuerpo de Bomberos?

—A los 23 años.

—¿Podrías contarme en qué circunstancias especiales se debe tu ingreso en el Cuerpo?

—Por vocación al mismo, ya que soy hijo de un ex-bombero.

—¿Por qué después de actuar como bombero, en los siniestros preferistes ser conductor?

—Fué siempre un gran deseo, conocer de cerca la emoción y rapidez en que se acude a los servicios, y aún más cuando el vehículo es conducido por uno mismo.

—¿Verdad que no te importaría dar a conocer las características y funcionamiento del referido vehículo tan estimado por todos nosotros?

—Por mi parte no hay inconveniente, a lo que se refiere el motor, las características son las siguientes: su marca es Ford, 8 cilindros en V, motor rápido de cuatro tiempos, de tres mil ochocientos revoluciones por minuto, su potencia fiscal en H. P. es de veinticinco, de cuatro marchas adelante y una atrás, su velocidad máxima es de ochenta a noventa kilómetros por hora y las velocidades corrientes en servicio han sido hasta la fecha de setenta a ochenta kilómetros, por lo que respecta a la bomba ésta es de alta presión de tres pistones horizontales y éstos son lubricados con agua

la bomba está denominada: "John Bean" MEG, C.º, y es abastecida por el depósito en el que su capacidad es de 1.600 litros de agua, y su funcionamiento es de la forma siguiente: La bomba para ser acoplada al motor, se hace por medio de una palanca que va situada al lado, y en forma paralela al freno de mano; para hacerse esta operación debe el auto-bomba estar completamente parado, y no olvidar las instrucciones que se indican en una placa situada a la izquierda del mencionado coche, a tenor de la misma debe situarse la palanca del cambio de velocidades en posición correspondiente a la tercera marcha (la más próxima a la directa). No se debe poner el freno a mano hasta no ver acoplado la transmisión de fuerza para la bomba. Se embraga suavemente a intervalos cortos para hacer girar la transmisión un poco, consiguiéndose en que ésta quede en posición adecuada a fin de que la palanca con facilidad pase a su sitio, aflojando al mismo tiempo el pedal de embrague acompañando con el extrangulador a mano graduará el gas a una pequeña velocidad poniéndose inmediatamente en acoplación la bomba. Como te he dicho anteriormente, debe estar el auto completamente frenado. La transmisión para accionar la bomba está calculada de forma que la velocidad de ésta resulte la debida estando la palanca del cambio en la tercera velocidad. Tenemos la bomba en marcha y vamos graduando la velocidad del motor por medio del antes dicho extrangulador de mano hasta que el indicador de velocidades marca aproximadamente los 30 kilómetros esta marcha corresponde a una capacidad para las dos lanzas en que va dotado en ambos laterales de 227 litros por minuto no debiendo hacer funcionar la bomba a mayor velocidad por ser contrayectorio a las indicaciones, así como expuesto a posibles averías en las mangueras.

Para bombar desde el depósito: C) Cuando el manómetro marca presión cerrar válvula núm. 4.

A) Abrir válvula número 1 empujar el botón).

B) Cerrar válvulas núms. 2, 3 y 4.

Realizada esta operación todo queda listo para la extinción del fuego y nos da el resultado siguiente:

Rendimiento por minuto: 227 litros.

A una presión siempre fija de 800 libras = 60".

No sin antes haber abierto las válvulas que corresponden a las mangueras.

Una vez terminado el servicio y para parar la bomba, reduciremos la velocidad del motor a marcha relantida, desfrenaremos y con suavidad desembragaremos acompañado de algo de gas y pondremos la palanca de transmisión de fuerza para la bomba en posición corriente a marcha del camión, después se pone la palanca del cambio de marchas a "punto muerto", se cierran las válvulas de las mangueras y queda el auto-bomba dispuesto para su regreso al Cuartel.

Es imprescindible cuando el servicio se trata de envergadura abrir el capó, por ser muchas las calorías que desprende el motor en sus funciones.

Para su abastecimiento de agua normalmente se hace con una manguera que acoplada a una pieza "muleta", a una boca de riego alimentamos por la parte superior al depósito, caso de ser necesario la alimentación por medio de un estanque o el mar, (aunque no es medida normal) conectaremos la manguera de aspiración provista de su filtro y la acoplaremos a su entrada asignada a la izquierda del coche basándonos en las siguientes instrucciones:

Motor funcionando. embragar bomba, poner freno de mano y abrir extranguador de mano hasta que el motor funcione a la velocidad debida, una vez realizada esta operación nos podemos encontrar en los dos casos siguientes: y para ello seguiremos como de costumbre las instrucciones.

Para bombar desde una boca de riego u otra fuente por medio de manguera de aspiración:

A) Abrir válvulas números 2 y 4.

B) Cerrar válvulas números 1 y 3.

Para llenar el depósito con rellenador:

A) Abrir válvulas números 2 y 4.

B) Cerrar válvulas números 1 y 3.

C) Cuando el manómetro marca presión, abrir válvula núm. 3.

—Oye Molina, si se para el motor en plena acción cómo haces para reprimir de nuevo el agua.

No cabe duda que el motor pueda pararse sea por obstrucción del carburador, pequeño fallo del motor, de no ser de importancia te diré en la forma en que todo el mecanismo se pone en función nuevamente. Como es natural, al calarse el motor todo ha quedado instalado, la palanca de cambio, palanca de la bomba, etc., por lo tanto simplemente pondremos la palanca del cambio de marchas en posición neutra, y en forma corriente pondremos el motor en marcha desembragando después y volviendo ésta en su lugar acompasando como es natural el gas hasta oscilar los 30 kilómetros.

—Dime por qué la bomba es imprescindible que trabaje con agua.

—Los pistones son lubricados con agua como te he dicho anteriormente y deben de estar mojados cuando trabajan. Si se hiciese funcionar la bomba con los pistones secos, las empaquetaduras de una composición de caucho se desgastarían rápidamente, y también se corre el riesgo de avería, ya que el revestimiento de porcelana de los cilindros, ese es el motivo de que circule el agua por la bomba mientras esté funcionando.

La avería en la bomba que no me sería fácil reparar a fin de que no os faltara el agua sería la rotura de las correas trapezoidales. Estas sirven de transmisión de fuerza del camión a la bomba.

—Caso de que te encuentres en una avería cuando vamos en un servicio de urgencia ¿qué haces?

—En caso de segundos miraré de aperebirme de lo más elemental en que se puede parar un coche y de no dar un resultado positivo un individuo de la dotación del mimo telefonará a la mayor rapidez a este Cuartel Central, a fin de que se disponga la salida de otro auto

y así no hay demora en el servicio, examinando de esta forma de dónde puede prevenir la avería, de no poderlo reparar por rotura o similar se solicita por línea telefónica al capataz de material móvil y éste ordena el remolque del mismo.

—¿En qué fecha empezó a prestar servicio este Bt. 7?

—Con exactitud no puedo decírtelo pero calculo que sobre el día 20 ó 25 de octubre de 1948.

—¿Ya que hemos tocado todo, por curiosidad dime si lo sabes, el peso del coche?

—Por datos que tengo por curiosidad te los puedo decir:

Peso muerto en orden de marca: 4.000 kilos.

Carga útil: 1.740 kilos.

Total: 5.740 kilos.

Aparte de la modificación de material en que se pueda hacer sobre el coche.

—¿Y ahora dejando el coche aparte quisiera me dijeras algo respecto al breve momento en que ponéis el coche en marcha, os documentáis de la dirección y vais con tanta seguridad hasta el lugar del siniestro?

—Es una pregunta amigo Ribas, en que en ese momento cada conductor procede a su juicio, no obstante sin querer molestar, te diré algo respecto a mí particularmente.

Es una faena la nuestra la que debe reinar en todo momento la serenidad y ese breve momento de la salida debe uno acostumbrarse a subir al coche designado sin el menor recelo de que sabrá llegar bien, rápido o tendrá ocasión de exhibirse. Al toque de alarma nos decidimos a poner el coche en marcha convencidos de que está útil para el servicio (ya que al hacernos cargo del material procedemos a su examen). La clase o individuo al que va encargado el servicio como bien sabes el telefonista de fichas comprobado debidamente su dirección le hace entrega de la que corresponde al iti-

nerario hasta llegar al siniestro, estas fichas debidamente detalladas sirven de guía y estos señores encargados del servicio bien entendidas te las van leyendo o indicando (esto ocurre cuando la dirección por mi parte la desconozco) pues de lo contrario no hay más rapidez que la que el conductor sepa donde va. Estas fichas no dan lugar a dudas toda vez que en las mismas detalla perfectamente su itinerario como por ejemplo vamos a sacar la que corresponde a la CAMPSA dice así:

CAMPSA. — Factoría del Morrot. — (38 bocas en el interior, algunas de Depósito y otras de agua directa. — Zona núm. 281.

Itinerario:

Salida C. Central Provenza izquierda.

Urgel-prolongación

Ronda de San Pablo-final izquierda

Marqués del Duero-final derecha

Paseo de Colón-prolongación

Paseo de Casa Antúnez-al principio de este Paseo está la CAMPSA.

Al reverso de la ficha hay un dibujo topográfico a escala 1:2.500 en el que indica las posiciones de bocas, pasos a nivel de FF. CC. y peligros que puede presentar esta trayectoria.

—¿Y para terminar amigo Molina y no queriendo ser más pesado dame las características aún que así sea de esta mole llamada "Pegaso"?

—Si es de verdad que solamente quieres las características te las diré: Marca del motor "Pegaso", 6 cilindros, de 2.700 revoluciones, su potencia nominal en HP. 29, con cambio de velocidades de 4 marchas con reductor consiguiéndose así 8 marchas adelante y 2 atrás, su velocidad máxima es de 70 kilómetros y las velocidades corrientes en servicio han sido hasta la fecha de 50 a 60 kilómetros. Con lo que respecta a la bomba ésta es centrífuga y su acoplamiento va por medio de una palanca la que acompañada a embague engrana a la caja de velocidades;

su depósito de agua contiene 3.000 litros, su rendimiento es el siguiente:

Rendimiento por minuto de la bomba: 3'000 litros por minuto.

Altura máxima de aspiración: 8 metros.

Altura total manométrica: 80 metros.

Su presión puede dar hasta 10" aproximadamente.

Espuma, en el depósito: 300 kgs.

El promedio de mezcla de agua con espumógeno es el siguiente:

Cada 90 a 100 litros agua requiere de 1 a 2 kgs. de espumógeno y esto facilita 1.000 litros de espuma de aire.

Nos puede dar un rendimiento de

1.500.000 litros de espuma de aire cada hora a 8" aproximadamente.

Peso chasis y carrocería: 8.065 kgs.

Suplemento de peso por accesorios, utilaje, material pequeño, bomba y personal: 3.715 kgs.

Peso muerto en orden de marcha: 11.780 kgs.

Fecha en que empezó a prestar servicio el día 18 de julio de 1949.

—¿Nada más amigo Ribas, creo que ya está bien?

—¡¡Amigo Molina sólo me resta darte las gracias por tu amable informe y deserte en este Benemérito Cuerpo mucha suerte para poder en otra ocasión sacarnos de alguna duda!!

Francisco Ribas (†).



Hemos de ser así...

En la conciencia del hombre, radica la comprensión de la bondad o maldad de sus acciones. Nuestra conciencia nos proporciona satisfacción al realizar un acto bueno y nos atormenta con el remordimiento cuando realizamos un acto malo.

Nuestra voluntad cuando lucha para cumplir un deber y practicar un bien se llama virtud, ¡cuántas personas desconocen esta palabra!

Hemos de ser justos, leales y sinceros. El hombre vive en sociedad y bajo este aspecto, ha de convivir con sus semejantes y ha de esforzarse en hacerse agradable en su trato con ellos. La relación con nuestros semejantes exige de cada uno de nosotros el adecuado sacrificio de nuestras conveniencias o comodidades y a veces de nuestra voluntad en aras de la conveniencia general.

Este sacrificio propio debemos ofrecerlo con toda generosidad y contento.

Si bien el mostrarse amable con todos es una de las principales reglas de urbanidad, cuando esta amabilidad se exterioriza excesivamente es opuesta a la cortesía.

El hombre conoce el bien y debe practicarlo con la íntima satisfacción de contribuir a su perfección, de una forma modesta a la vista de los demás.

Las personas de verdadero valer son siempre modestas y sencillas.

Los orgullosos son necios, porque los demás conocen bien que aquellos tan sólo son huecos y presuntuosos.

Los hombres que visten un uniforme a más de tener presente estas reglas las han de emplear sin restringir en lo más mínimo, porque así, además de honrar el uniforme da entender que es todo un hombre.

Francisco Ribas (†).

RECORDANDO...

Un bombero, en plena juventud, ha caído en el cumplimiento de su deber. Una nueva víctima a añadir a la lista de los varios que han sucumbido para salvar vidas o bienes ajenos, ejerciendo una profesión que fácilmente puede conducirnos a tan trágico final y que difícilmente merece la atención de la masa que puede, en cualquier momento, necesitar los servicios de los beneméritos cuerpos de bomberos.

En el mejor de los casos, si la extinción de un incendio se efectúa normalmente, el trabajo de los bomberos acostumbra a pasar desapercibido del público y en muchos de ellos el interesado, por pocas que hayan sido las pérdidas experimentadas, considera que son excesivas y que podían haberse evitado. Si éstas son de consideración, muchas veces se achaca a la manera de actuar de los Cuerpos de Bomberos y nunca a defectuosas construcciones o instalaciones, o al almacenamiento, en malas condiciones, de substancias sumamente inflamables o explosivas y de cuyos depósitos, no solamente los Cuerpos de Bomberos ignoran la existencia casi siempre, sino que además, en muchas ocasiones, ni siquiera durante el incendio se indica por el interesado el inminente peligro que corren, no solamente aquéllos, sino también los vecinos.

El bombero Francisco Ribas Muñoz (q. e. p. d.), era sobradamente conocido de todos nosotros, y no intentaremos, por lo tanto, descubrir ni poner de relieve sus muchísimas cualidades. Todos los que nos honramos formando parte del Cuerpo de Bomberos de Barcelona, encontrábamos en él un valiosísimo co-

laborador para todos los trabajos por difíciles, penosos y arriesgados que fuesen. Además, su labor en el cargo directivo que desempeñaba en la simpática Agrupación Cultural y Deportiva de nuestro Cuerpo, fué admirable y junto con sus compañeros en la dirección de dicha Agrupación, lograba resultados que pueden calificarse de milagrosos si se tiene en cuenta la penuria de medios económicos en que se desenvuelve.

Recordaremos siempre al compañero Ribas, como recordamos y recordaremos también siempre a los demás bomberos, víctimas del deber, que conocimos y que asimismo sucumbieron en el ejercicio de su profesión.

Como tributo a su memoria, terminamos con la lista de los bomberos, de distintas categorías caídos en acto de servicio.

JUAN KLEIN NORIEGA, Arquitecto, primer subalterno, 27 marzo 1877.

JOSE FLAMERICH ROVIRA, bombero preferente, 28 agosto 1929.

CARLOS SMITH MONTAÑES, chófer, 28 agosto 1929.

CLAUDIO GARCIA PARDO, bombero preferente, 12 agosto 1930.

VALENTIN ALMAZAN PEREZ, bombero, 13 agosto 1930.

LUIS PONS FONTDEVILA, bombero, 23 agosto 1930.

SALVADOR TORREDEFLOT PETIT, bombero, 30 agosto 1930.

ANTONIO EDO RIVES, bombero, 1.º diciembre 1935.

FRANCISCO RIBAS MUÑOZ, bombero, 22 enero 1951.

José Sabadell.

DEPORTES

Todas las actividades de Deportes en el patio y lugares de desplazamiento han quedado suspendidas durante una quincena en señal de luto por la muerte de nuestro compañero Francisco Ribas (E. P. D.).

Por este motivo, la Sección de balón boleador de la Policía Armada (Payt) y la de baloncesto del Plano de Ciudad del Ayuntamiento, se han adherido al duelo suspendiendo los partidos que tenían de jugar en nuestro campo de deportes. El

“Hispano Francés” nos dió el pésame por medio de una circular, por lo que les quedamos muy reconocidos.

Esta vez el Boletín está dedicado casi exclusivamente a trabajos y reseñas hechos por Ribas (e. p. d.) y por este motivo no damos cuenta de algunos hechos deportivos de las Secciones de futbol, baloncesto y balón boleador.

El Delegado de Deportes,
Ramón Vilademant.



NOTAS DEL SERVICIO

Relación de los servicios prestados por el Cuerpo de Bomberos, durante el mes de diciembre de 1950

Chimeneas

- Día 1.—Fonthonrada, 17
- ” 4.—Plaza del Rey, 2
- ” 5.—Valencia, 69
- ” 5.—Muntaner, 142
- ” 7.—Robreño, 57
- ” 9.—Pasaje de la Paz, 8
- ” 11.—Valencia, 349
- ” 11.—Virgen del Pilar, 4
- ” 12.—Travesía de Gracia, 83
- ” 12.—Paseo de Gracia, 18
- ” 13.—Soria, 11
- ” 14.—Balmes, 371
- ” 15.—Bailén, 18
- ” 15.—Borrell, 45
- ” 15.—Avda. Generalísimo Franco, 444
- ” 17.—Rdo. Gral. Mitre, letra A
- ” 18.—Rosellón, 259
- ” 19.—Balmes, 371
- ” 19.—Cartagena, 293

- Día 19.—Gerona, 89
- ” 21.—Rambla Cataluña, 37
- ” 21.—Roger de Lauria, 29
- ” 22.—Méndez Núñez, 11
- ” 23.—Avda. Gmo. Franco, 600
- ” 23.—Calvet, 15
- ” 23.—Córcega, 195
- ” 24.—Avda. J. Antonio, 601
- ” 25.—Avda. Gmo. Franco, 550
- ” 28.—Consejo de Ciento, 223
- ” 28.—Balmes, 177
- ” 29.—Paseo San Juan, 50
- ” 30.—Rbla. Santa Mónica, 9

Amagos

- Día 4.—Lazareto, 31
- ” 6.—Gerona, 20
- ” 7.—Pasaje Domingo, 7
- ” 9.—Paseo Gracia, 113
- ” 9.—Sagrera (fte. Cuartel Bomberos)

- Día 13.—Joaquín Costa, 66
 " 18.—Hospital, 126
 " 19.—Calabria, 114
 " 19.—Córcega, 314
 " 22.—Tussá, 22
 " 23.—Méndez Núñez, 14
 " 24.—Rbla. Cataluña, frente Aveni-
 nida José Antonio
 " 27.—Carders, 32
 " 28.—Vía Layetana, 59
 " 29.—Mandri, 64
 " 29.—Avda. José Antonio (chaflán
 Cerdeña)
 " 31.—Tánger, 198

Salvamentos

- Día 10.—Vlaencia, 336
 " 13.—Buenaventura Muñoz, 6
 " 15.—Aprestadora, 136 (Hospitalet)
 " 16.—Ferrer, 51 (Hospitalet)
 " 21.—Paseo Gracia esquina Provenza
 " 23.—Balmes, Av. Gmo. Franco
 " 26.—Balmes, 92
 " 31.—Peracamps, 13

Fuegos de bosque

- Día 3.—Carretera de las Aguas (Vallvi-
 drera)

Chimeneas

- Día 1.—Metges, 16
 " 3.—Vergós, 31
 " 3.—Jerusalén, 11
 " 4.—Gerona, 7
 " 5.—Ausias-March, 23
 " 10.—Muntaner, 179
 " 10.—Muntaner, 237
 " 10.—San Gervasio, 161
 " 11.—Princesa, 58
 " 12.—Balmes, 60
 " 13.—Lladó, 13
 " 14.—Muntaner, 140
 " 14.—Tordera, 32
 " 15.—Cerdeña, 360

Incendios

- Día 3.—Vila Vilá, 9
 " 5.—Trilla, 6
 " 9.—Plaza Real, 10
 " 9.—Arizala, 9
 " 17.—Boquería, 40
 " 17.—Nuria, 29
 " 17.—Anselmo Clavé, 9 (Hospitalet)
 " 18.—Urgel, 247
 " 18.—Hospital, 126
 " 19.—Balmes, 171
 " 21.—Tallers, 62
 " 23.—Vía Augusta, 65
 " 23.—Carassó, 4
 " 25.—Mallorca, 101
 " 27.—Canuda, 14
 " 29.—Wellington, 16
 " 31.—Sicilia, 190 al 196

Resumen

Chimeneas	32
Amagos	17
Salvamentos	8
Fuegos bosque	1
Incendios	17
Total servicios	75

MES DE ENERO

- Día 17.—Moyanés, 65
 " 21.—Consejo de Ciento, 433
 " 23.—Pedro IV, 76
 " 24.—Urgel, 99
 " 26.—Paseo Triunfo, 85
 " 29.—Salvadors, 5
 " 29.—Muntaner, 22
 " 30.—Avenida Mistral, 51

Falsas alarmas

- Día 2.—Ausias-March, 22
 " 5.—Plaza Urquinaona
 " 29.—Cera, 51

Fuegos de bosque

- Día 15.—Font Cañellas (Horta)

Amagos

- Día 3.—Urgel, 139
" 3.—Arco de San Ramón, 11
" 3.—Rosellón, 192
" 5.—Provenza, 293
" 5.—Valencia, 270
" 8.—Princesa, 42
" 11.—Padre Claret, 223
" 13.—Meridiana, 10
" 15.—Lepanto, 269
" 15.—Valencia, 246
" 15.—Vergara, 3
" 16.—Pelayo, 7
" 16.—Balsas de San Pedro, 3
" 20.—Aragón, 138
" 22.—Viladomat, 145
" 25.—San Agustín Viejo, 13
" 28.—Villarroel, 88
" 30.—Cabañes, 32
" 30.—Diputación, 329

Salvamentos

- Día 2.—Bacardí, 5
" 9.—Lisboa, 14
" 9.—Tapias, 2
" 18.—Valldoncella, 47

Temporal de agua

- Día 24.—Londres, 107
" 24.—Mayor de Gracia, 179
" 24.—Diputación, 47
" 24.—Avda. Generalísimo, 449
" 24.—Ronda San Martín, 83

Incendios

- Día 1.—Avda. Generalísimo, 56 (Santa Coloma de Gramanet)
" 2.—Galileo, 49
" 4.—Balmes, 290
" 4.—Merced, 6
" 7.—Giralt y Pellicer, 26
" 7.—Montaña, 18
" 8.—Avda. San Ramón Nonato
" 9.—San Pablo, 74
" 9.—Olmo, 21
" 11.—Paseo Gracia, 65
" 11.—Mosén Vives, 17
" 12.—Viladomat, 176
" 17.—Cerdeña, 60
" 17.—Paseo Gracia, 74
" 18.—Vizcaya, 382
" 18.—Roger de Lauria, 86
" 20.—Santaló, 46
" 22.—Ancha, 2
" 23.—Muelle España vapor "Rajah"
" 24.—San Clemente, 10
" 25.—Rambla Estudios, 14
" 26.—Paseo Bonanova, 34
" 28.—Pasaje Dr. Molist, letra M.
" 31.—Legalidad, 59
" 31.—Centro, 33 (Prat de Llobregat)
" 31.—Diputación, 344

Resumen

Chimeneas	22
Falsas alarmas	3
Fuego bosque	1
Amagos	19
Salvamentos	9
Incendios	26
Total servicios	80

Barcelona, enero y febrero de 1951