

ALARMA!

PREVENCION

EXTINCION

SALVAMENTO

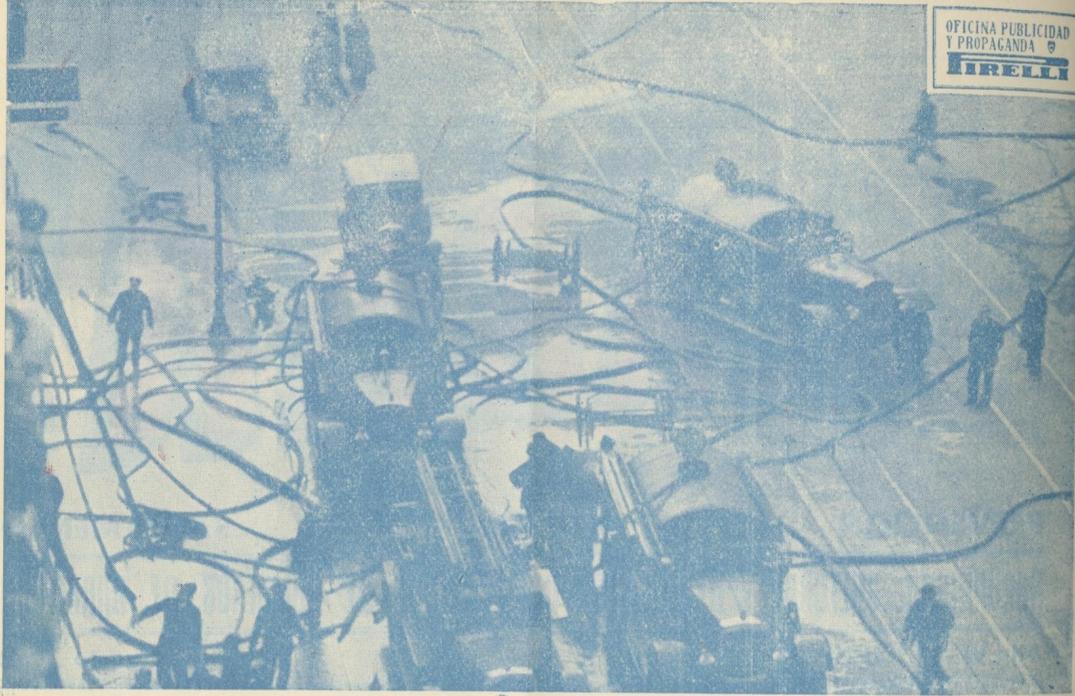
AGRUPACION CULTURAL Y DEPORTIVA DEL CUERPO DE BOMBEROS DE BARCELONA

Año VI - N.º XLIX-VIII

Agosto 1952



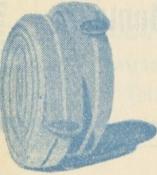
Grupo de ancianos bomberos de Barcelona, con la Junta del Montepío, en el día del Homenaje a la Vejez.



Manguera  **PIRELLI**
contra incendios

Tipos especiales con o sin
tubo de goma interior

Los servicios contra incendios
equipados con nuestras mangueras,
son eficaces y seguros siempre



PIRELLI



Recordamos...

1717. Durante la gran tormenta desencadenada en la madrugada del 12 de septiembre, un rayo cayó en el almacén de pólvora, construido con paredes de tapia y cubierta de tejas, en las huertas que se extendían entre Atarazanas y San Pablo, produciendo tan formidable explosión, que en todas las casas de la ciudad se notaron sus efectos y ocasionando grandes destrozos en varios edificios de la Rambla, calle Trenta Claus, huertas próximas, calles de San Pablo, Hospital, Roig, Carmen, Puertaferri, San Francisco, Pino, Escudillers y Huertas de San Beltrán. Murieron siete u ocho personas y más de cuarenta y seis resultaron con heridas de mayor o menor consideración.

Algo más de mil quintales de pólvora, a pesar de haberse sacado en días anteriores gran cantidad de ella con destino a la expedición a Cerdeña, quedaban aún en el almacén el día del siniestro.



Director: E. FIGUERAS
Jefe de Propaganda: E. PUJOL
Bibliotecario turno A: A. FREIXEDAS
» » B: F. CASADO
» » C: A. BALLESTEROS

SUMARIO

- Recordamos...
- Una charla con Rafael Buqué Gironés
- Fuego a los Cuatro Vientos.
- Incendios en el Mundo.
- Experimentos realizados en el Cuartel Central.
- Una cruzada automovilista. — Unas lecciones a seguir.— ¡Peligro! Cuidado los que usan el automóvil.— Normas para disminuir los accidente de tráfico.
- Eficaces medidas de Defensa Pasiva sueca Organización del Cuerpo de Bomberos de Copenhague (Dinamarca).
- De todo un poco.— Espíritu Bomberil. Así y todo, seguimos progresando.
- Consejo paternal
- La muerte ataca en Halifax.
- Servicios prestados por el Cuerpo de Bomberos durante el mes de julio de 1952.

Víctima de un desgraciado accidente, ha muerto en plena juventud nuestro querido camarada José Guerra (q. e. p. d.). Fué un buen bombero, siempre cumplidor del deber, y un entusiasta deportista. Su ofable trato le había granjeado el general afecto.

El Cuerpo de Bomberos y la Agrupación Cultural y Deportiva experimentan una sensible pérdida con su muerte.

A sus familiares les testimoniamos nuestra más sincera condolencia.

Rafael Baqué Gironés



Anualmente el Montepío del Cuerpo de Bomberos de Barcelona concede un premio en metálico a todos aquellos bomberos ancianos

que llevan cumplidos los 70 años.

Rafael Baqué Gironés, es uno de los nueve bomberos incluidos en esta edad, que el domingo, día 27 de julio, le fué concedida una de las referidas gratificaciones. Nacido en el año 1870, cuenta actualmente 82 años de edad. Tiene el número uno en la lista de socios de nuestro Montepío y, por lo tanto, es el bombero más antiguo de Barcelona. Si a esto unimos el que es padre de cuatro hijos, uno de los cuales es una señora de sesenta años, abuelo de ocho nietos y bisabuelo de once biznietos, forzosamente hemos de concederle suficiente autoridad y respeto a sus curtidas canas y nosotros, que vemos con simpatía este sencillo acto de homenaje a la vejez que organiza nuestro Montepío, queremos aportar nuestro grano de arena llevando a las páginas de nuestra revista a uno de nuestros viejos.

Para ello nos hemos trasladado a su domicilio (ya que el citado día no hubiéramos tenido tiempo suficiente para nuestra charla), y poniendo inmediatamente mano a la obra le hemos suplicado:

—¿Supongo que nos permitirá le llamemos abuelo ya que, teniendo Vd. tantos nietos en su familia no le importará le llamen así un par de intrusos?

—Conforme. Ha dicho sonriendo.

—Pues bien abuelo, ¿en qué año ingresó en el Cuerpo?

—A últimos del año 1.891. A los 21 años

de edad, ingresé de bombero en el Cuerpo de la villa de Gracia.

—¿Así es que la populosa barriada de Gracia no formaba parte de Barcelona?

—No. Gracia era una villa aparte, unida a Barcelona por lo que es hoy Paseo de Gracia y muy distinto desde luego, ya que no existía casi ningún edificio, y no tan solo en el paseo sinó en ninguna de estas calles del Ensanche que impiden hoy distinguir el límite municipal entre ambas localidades. En el referido paseo, aproximadamente a nivel de la calle Provenza, existía un surtidor que separaba el término de Gracia del de Barcelona, al que aún tardó largos años a unirse.

—¿Cuán diferente está hoy todo esto?

—Y tan diferente. ¡Quién ha visto y ve Barcelona!...

—¿En qué consistía el Cuerpo de Bomberos de Gracia?

—Cuando yo ingresé, estaba constituido por un jefe, D. Pedro García, un brigada de profesión albañil, dos capataces de primera, siete u ocho capataces de segunda y cincuenta bomberos, los cuales pertenecían al ramo de la construcción. Trabajábamos en nuestras respectivas profesiones y acudíamos a los incendios cuando nuestros servicios eran requeridos por mediación de los toques de pito, dados por los guardias municipales cuando era de día y por los serenos y vigilantes nocturnos si era de noche.

—¿Percibían algún sueldo?

—Sí. Veinticinco céntimos de peseta diarios y caso de acudir a algún incendio, cobrábamos cinco pesetas, siempre y cuando llegásemos a tiempo de arrojar agua.

—¿Disponían de algún Cuartel?

—Sí. De un cuartelillo, que se hallaba en la Travesera, junto al Torrente del Olla, y después lo trasladaron a la calle Zurbano, (hoy Ramón y Cajal), detrás del anterior edificio. Allí había siempre un portero, para

recibir los avisos, carretas de mano con mangueras y una percha con unas ocho blusas y cascos que era el uniforme que se colocaban los primeros en llegar. Los que no llegaban a tiempo de conseguir el uniforme, acudían al incendio de paisano con un brazaete.

—¿Y las mangueras cómo las transportaban?

—Tirando de los carritornos y corriendo lo más posible para llegar cuanto antes.

—¿No disponían de algún otro uniforme?

—Sí. De un uniforme de gala, con el cual acudíamos a las formaciones, procesiones y recepciones que daba el Ayuntamiento. Consistía de una chaqueta corta de color azul, con botones dorados, pantalón del mismo color con una franja encarnada de unos dos dedos de ancho, parecida al antiguo uniforme de la Infantería, casco, hacha y cinto.

—Para confirmar sus palabras, nos enseñó una colección de fotografías, de estas que se guardan con cariño en un rincón del armario o de la cómoda y que de vez en cuando se miran con nostalgia tratando de recordar aquellos tiempos que se fueron.

—¿Cuándo vino la agregación?

—En el año 1 898, se autorizó la agregación de la villa de Gracia a la ciudad y entonces pasamos nosotros a formar parte del Cuerpo de Bomberos de Barcelona.

—¿Mejoraron?

—Sí, ya que en iguales condiciones pasamos a ganar cincuenta céntimos diarios.

—¿Recuerda que jefe había entonces en Barcelona?

—Don Pedro Falqués.

—¿Mejóro el servicio de incendios de Gracia, con motivo de la agregación?

—Momentáneamente no, ya que se suprimió el Cuartelillo de Gracia, pero al reclamarlo los vecinos, lo instalaron de nuevo en la Plaza de Lesseps, mejorándolo, ya que pusieron un coche de caballos, que hasta entonces no lo había tenido Gracia y además un retén nocturno. Este edificio ocupaba lo que es hoy el actual edificio de Higiene Municipal.

—¿Cuántos Cuartelillos disponía por aquel entonces Barcelona?

—Tres de primera clase, situados en la Plaza de Santa Ana, Ronda de San Pablo y Parque de la Ciudadela; cinco de secundarios, situados en la Barceloneta, Mercado de Sta. Catalina, calle Muntaner, Hostafranchs y calle del Bruch, y tres más pertenecientes a cada uno de los pueblos agregados: Sans, San Martín y Gracia. En cada uno de ellos, además del correspondiente material, había un guarda-cuartelillos.

—¿En qué año se organizó el servicio permanente del Cuerpo de Bomberos?

—En el año 1913.

—¿Vd. se quedó en el Cuartelillo de Gracia?

—No, pasé al Cuartel Central, en el Parque, donde trabajaba como carpintero, saliendo además a los incendios.

—¿Recuerda Vd., abuelo algunos incendios importantes a que haya asistido?

—Sí. En Gracia, el de unos almacenes de juguetes, donde tuvimos que sacar dos ancianos por el terrado..., el de la fábrica del «Vapor vell», que duró dos días, muriendo en él un obrero; y en Barcelona, el de la calle de la Cera, fuego grandioso, a consecuencia del cual se hundió todo un edificio de varios pisos; el producido en un entresuelo próximo a la calle del Doctor Dou, donde Agustín Filella, tuvo que refrescarme con la manguera, ya que estaba a punto de arder, debido a la gran temperatura que había y el de los talleres Vulcano, donde iba a cogerme un pié al desplegar la escala donde yo estaba encaramado. Por cierto que a este incendio asistió S. M. el Rey D. Alfonso XIII, que en aquellos días se encontraba en Barcelona.

—¿Sufrió lesiones de importancia alguna vez?

—Afortunadamente, no.

—¿Cuántos años ha sido bombero?

—Treinta y siete años, y de ellos veinte estuve también de bombero en el Liceo.

—¿Cómo se entiende eso?

—Ya verás. Antes de organizarse el servicio permanente de bomberos, el Gran Teatro del Liceo disponía de un servicio de bomberos fijos, a los cuales retribuía parti-

cularmente a razón de seis reales por función
—Comprendo. ¿Y cuántos años lleva de jubilado?

—Van a cumplirse los veinticuatro. Me jubilaron el día 10 de octubre del año 1928.

—¿Contento de haber sido bombero?

—Sí, y gustoso volvería a empezar.

—¿Qué le parece a Vd. abuelo la obra de nuestro Montepío consistente en distribuir anualmente una gratificación a los ancianos?

—Excelente, ya que es una ayuda a nuestra escasa pensión.

—¿Percibe Vd. mucho?

—Hasta el año último percibí la misma pensión que percibía al jubilarme en el año 1928, o sea 272 pesetas mensuales y ahora a raíz del aumento ordenado por el Excmo. Ayuntamiento a las clases pasivas percibo

la cantidad de 372 pesetas, cantidad insuficiente debido al desnivel existente con el actual coste de vida y lo que es más lamentable es que tanto yo como mi esposa, nos hallamos incapacitados para poder efectuar cualquier trabajo que nos permita mejorar nuestra pensión.

—Es cierto abuelo, y yo creo que el mejor y más eficaz homenaje que se podría tributar a la vejez, sería el mejoramiento de pensiones de todos los ancianos que se encuentran en análoga situación a la suya, y ojalá esta sencilla charla encontrara eco en los corazones de aquellos que rigen las destinos de nuestra ciudad y de los cuales dependemos, y buscasen una acertada y eficaz solución.

ENRIQUE MORGÓ

HOMENAJE A LA VEJEZ

DEL

Montepío del Cuerpo de Bomberos de Barcelona

El día 27 del pasado mes, a las 12 de la mañana, se celebró en el Cuartel Central el acto de hacer entrega de un premio en metálico a cada uno de nuestros asociados que en dicha fecha hubiesen cumplido la edad de 70 años.

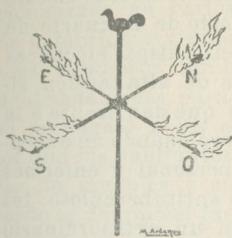
Estos son: D. Rafael Vaqué, D. José Albert, D. Benjamín Coreá, D. Bartolomé Solá, D. Mariano Cariñes, D. Rafael Dalí, D. José Serra, D. Fidel Bricall y D. José Rius.

Este acto fué presidido por la Junta del Montepío y Jefatura del Cuerpo, asistiendo numerosos asociados, y reinando un cordial ambiente de camaradería. Finalmente, los concurrentes fueron obsequiados con una copa de vino español.

Esperamos que el año próximo, Dios mediante, podamos reunirnos todos nuevamente para celebrar tan simpática fiesta.

FUEGO A LOS CUATRO VIENTOS

ESPAÑA



BARCELONA.—Por haber infringido el artículo 546 de las Ordenanzas Municipales,

que ordena respetar las señales acústicas del Servicio de Extinción de Incendios, detenerse y dejar paso libre a los bomberos, la Tenencia de Alcaldía Delegada de Gobernación ha sancionado con multa de 500 pesetas a los conductores de vehículos siguientes: D. Manuel Nasarra Español, camión V-22077 y don José Bibiloni Roselló, turismo FS-9775.

* * *

Se produjo un incendio en el camino de Horta, cerca del nuevo edificio de la Casa Provincial de Caridad, que destruyó pinos y malezas en una extensión de unos cuatro kilómetros.

Los bomberos de la Central sofocaron el fuego a las dos horas de actuar intensamente.

* * *

En la Avenida Pearson, junto a la Carretera de las Aguas, otro incendio destruyó gran cantidad de malezas. Los bomberos apagaron el fuego después de tres horas de esfuerzos. No hay que lamentar desgracias personales.

* * *

Se declaró un violento incendio en un lugar sito en la Avenida del Doctor Andreu, junto al pie del funicular, donde fueron pasto de las llamas las malezas comprendidas en una extensa zona.

Los bomberos del Cuartel Central acudieron rápidamente y lograron dominar el fuego con su eficaz intervención, evitando se propagase a las casas colindantes del terreno afectado. No hay que lamentar desgracias personales.

* * *

Se declaró un violento incendio en una extensión de bosque, de un kilómetro cuadrado, sito en el lugar denominado «Font de Canyelles», de la barriada de Horta.

Fueron pasto de las llamas varios arbustos y gran cantidad de maleza.

Los bomberos del Cuartel Central actuaron durante dos horas en los trabajos de extinción, consiguiendo dominar las llamas.

* * *

Se declaró un violento incendio en el lugar conocido con el nombre de «Font del Pi», de la carretera de la Rabassada. El fuego que destruyó gran cantidad de malezas así como algunos pinos en una extensa zona, fué sofocado por los bomberos del Cuartel Central, después de dos horas de denodados esfuerzos. No hay que lamentar desgracias personales.

* * *

Descargó sobre nuestra ciudad una fuerte tormenta acompañada de granizo y viento huracanado, la cual fué motivo de que en varios edificios de los distintos barrios de la ciudad se produjeran inundaciones de poca importancia.

Con la abundante cantidad de agua cayeron piedras en abundancia, algunas de ellas un poco mayores que el tamaño de un garbanzo. A causa de la violencia de la lluvia y el viento, la gente tuvo que refugiarse en las tiendas y porterías, y en algunas calles de la ciudad el agua bajaba casi hasta cubrir los bordillos de las aceras. Los servicios de bomberos, al mando del jefe de Zona, señor Jordán, tuvieron que acudir a unas quince llamadas de auxilio, la más importante de las cuales fué para sofocar un amago de incendio que a causa de un cortocircuito en los cables se había producido en la calle de Galileo, 9, cuartel del Frente de Juventudes. La cantidad de agua recogida en nuestra ciudad ascendía a 35 litros por metro cuadrado.

* * *

A consecuencia de un cortocircuito se produjo un incendio en «Drogas y Suministros, S. A.», situada en la calle de Juan de Austria, 55.

No se registraron desgracias personales.

Por causas que de momento se ignoran se declaró un incendio en un almacén de li-cores propiedad de don Emilio Ruiz Martínez, sito en el Pasaje de la Paz, 7.

No se registraron desgracias personales, siendo las pérdidas de poca importancia.

* * *

En una trapería instalada en la Bajada de Vila de Cols, propiedad de Jorge Llot Reixach, se declaró un incendio que ocasionó daños por valor de 10.000 pesetas.

* * *

Se produjo un violento incendio, iniciado por fuerte explosión, en uno de los almacenes que C. E. O. S. A. tiene arrendados al Consorcio de la Zona Franca, de la que es concesionaria de los servicios de la misma, sito en la calle de Peris, de la barriada de Casa Antúnez.

La indicada explosión, producida según parece por la súbita inflamación de gran cantidad de película de celuloide allí almacenada, a consecuencia del fuerte calor, destruyó la techumbre del almacén y produjo un violento incendio que adquirió grandes proporciones debido a la combustibilidad del referido género.

Los bomberos del Cuartel Central, a las órdenes de los jefes señores Sabadell y Jordán Casaseca, acudieron rápidamente al lugar del siniestro. Se logró apagar el fuego a las varias horas de denodados esfuerzos.

A consecuencia del siniestro resultó muerto el vigilante de la C.E.O.S.A., Secundino Silvestre Ventura, de 45 años, cuyo cadáver fué hallado totalmente carbonizado en uno de los extremos del edificio, que quedó casi totalmente destruído.

Las pérdidas son muy elevadas.

* * *

Se declaró un incendio en la fábrica de esparto y cáñamo de la razón social «Godó y Trias, S. A.», sita en el Pueblo Nuevo, calle de Llacuna, número 14.

Los bomberos del Cuartel Central, al mando del señor Jordán Casaseca, sofocaron el fuego a las dos horas de actuar. Las pérdidas son de consideración.

No se registraron desgracias personales.

TARRASA.—La tormenta habida en este distrito, en el corto espacio de un cuarto de hora, cayeron cinco o seis chispas eléctricas en los postes metálicos de alta tensión, situados en las montañas que dan frente a la ciudad sanatorial, proporcionando un excepcional espectáculo al personal y enfermos acogidos a dicho centro antituberculoso, los cuales observaron, con un extraordinario efecto, que cuando el relámpago caía en el poste, éste quedaba completamente iluminado con un resplandor vivísimo que cegaba la vista durante cinco o seis minutos.

TARRAGONA.—En el campo de aviación de Reus, se ha declarado un incendio al ponerse en combustión la gasolina con que se estaba abasteciendo a un avión. Acudieron los bomberos de Reus y Tarragona, que han cooperado en los esfuerzos realizados por el personal del Ejército del Aire, de guarnición en el aeródromo, pudiéndose sofocar el incendio, que ha ocasionado pérdidas y daños de consideración en el avión siniestrado, y quemaduras y heridas, afortunadamente de poca gravedad, entre algunos elementos de la guarnición.

VALLS.—El Ayuntamiento vallense ha tomado importantes acuerdos a fin de lograr el mejor abastecimiento de agua de la población, y ha encargado al arquitecto municipal, a propuesta del teniente de alcalde, señor Galimany, un proyecto de construcción de lavaderos públicos municipales situados en lugares estratégicos de la ciudad y que en su día podían servir como depósitos de reserva para el Servicio de Incendios.

TORTOSA.—Se declaró un violento incendio en una fábrica de aserrar madera del barrio del Jesús, propiedad de don Francisco La Vega. Desde el primer momento el fuego tomó gran incremento debido a la gran cantidad de madera y serrín existente en sus amplias naves, propagándose las llamas al resto del edificio. Las campanas de la iglesia de la parroquia tocaron a rebato, acudiendo la casi totalidad del vecindario para cooperar a los trabajos de extinción que habían

comenzado ya varios vecinos y los obreros de la fábrica. Avisados los bomberos de Tortosa, acudieron con las bombas, trabajando denodadamente para evitar que el incendio se propagase a los edificios colindantes, de los que sus habitantes comenzaron a desalojar los muebles y enseres. A las seis de la tarde se dominó el fuego tras grandes trabajos de los bomberos y del vecindario. Las llamas se corrieron a un patio colindante pereciendo carbonizados un centenar de animales entre conejos, gallinas y cerdos. La fábrica quedó casi totalmente destruida, así como las existencias de madera acumuladas en los almacenes.

Las pérdidas son bastantes importantes. No hay que lamentar ninguna desgracia personal.

LERIDA — En el vecino pueblo de Torregrosa se produjo un violento incendio en unas eras comunales, en donde estaban efectuando la trilla varios agricultores de la localidad. Inmediatamente fueron avisados los bomberos de Lerida, que acudieron con toda rapidez iniciando los trabajos de extinción.

El incendio adquirió en breve tiempo proporciones alarmantes debido a la fácil combustión de la gran cantidad de trigo y paja amontonada. No obstante, el siniestro fué localizado sin que sufrieran desperfectos de consideración las masías que existen cerca del lugar.

Se cree que el siniestro se produjo a causa de una chispa despedida de la máquina trilladora que estaba funcionando en las eras.

Las pérdidas son de consideración, no pudiéndose calcular su cuantía debido a que son muchos los agricultores afectados por el incendio.

ARTERA DE SEGRE. — Se produjo un incendio en el cine de dicha localidad.

MADRID. — Cuatrocientas mil pesetas de pérdidas ha producido un fuerte incendio que destruyó el hotel «El Peñalar», situado en Torreledones, y dedicado por su propietario, doctor Mena, a guardería infantil.

El incendio se inició a las ocho de la mañana e inmediatamente se procedió a la evacuación de los niños, lo que se consiguió sin que se registrara ninguna desgracia personal. Como quiera que el incendio tomara incremento, se avisó a los bomberos de Madrid y marcharon al lugar del siniestro todos los coches del parque de Santa Engracia. A mediodía el incendio había cesado, pero el hotel ha quedado completamente destruido.

ENTREPEÑAS (Guadalajara). — Se inició un violento incendio en el almacén de materiales del pantano de Entrepeñas - Buendía, en construcción.

Al advertir las llamas en unos de los ángulos del mismo, los guardas dieron aviso organizándose por los mismos obreros que trabajaban en dichas obras las tareas de extinción mientras se requerían los servicios de bomberos de Madrid y Guadalajara, para que contribuyesen a igual fin.

La violencia de las llamas fué tal que a la hora de iniciarse el siniestro, todas las existencias del almacén se hallaban reducidas a ceniza, dentro de los muros del mismo, habiendo consumido el voraz elemento los motores, material de repuesto para la obra, bidones de aceite y gasolina, ruedas de camión, etc.

El almacén estaba constituido por una gran nave de 35 metros de largo por 15 o 20 de ancho, quedando sólo los muros. En los primeros momentos fueron retirados de los garajes próximos los automóviles que se cerraban en ellos y asimismo se logró aislar el laboratorio, que comenzaba a ser afectado por las llamas. Los trabajos resultaron penosos y muy expuestos por hallarse próximo al almacén unos surtidores de alimentación de gasolina.

Como es sabido, las obras del pantano de Entrepeñas - Buendía, recientemente visitadas por S. E. el Jefe del Estado, el regente del Irak, el ministro de Obras Públicas y otras personalidades, tienen gran importancia, hallándose muy adelantadas.

El pantano, que se cree podrá ser inaugurado el próximo año, tendrá una capacidad de 2.500.000.000 de metros cúbicos.

Los obreros que trabajan en la construcción ascienden a unos 500, divididos en turnos, de los que unos 300 intervinieron para localizar y extinguir el fuego.

Según datos facilitados por la dirección de las obras del pantano, las pérdidas se calculan en 2.000 000 de pesetas, no habiendo que lamentar desgracias personales.

LA CORUÑA. — Se ha producido una gran explosión en unos de los pabellones de la fábrica que la Unión Española de Explosivos posee en el lugar de Uges, a doce kilómetros de la capital.

Por fortuna no hubo que lamentar víctimas en el percance, que se inició al inflamarse una barrica de clorato, cuando varios obreros manipulaban preparando explosivos en el citado pabellón. Ante la ineficacia de sus esfuerzos para contener el fuego, dieron la vez de alarma y el personal de la fábrica pudo alejarse a tiempo. Al poco rato hizo explosión el citado pabellón y en seguida los dos inmediatos, continuando el incendio por el bosque y amenazando los polvorines cercanos, que también pudieron ser desalojados a tiempo.

Como consecuencia de las explosiones, quedaron los tres pabellones completamente destruidos y los árboles de las inmediaciones arracuados de cuajo. Las casas de Uges sufrieron desperfectos pero también sus habitantes habían sido avisados con tiempo.

Las autoridades de la Coruña, desde donde se sintieron las explosiones, se personaron en el lugar del suceso, con los servicios de bomberos que sofocaron el incendio sin accidentes.

JAEN. — En un incendio producido en las eras de Guarromán, que alcanzó grandes proporciones se quemaron veinte mil kilogramos de trigo, mil de centeno, mil de garbanzos y cuatro mil de paja.

El fuego tomó en seguida gran incremento. Fuerzas de la Guardia Civil, junto con el vecindario, trataron de dominar el siniestro y más tarde acudió el servicio de incendios de Jaén, que tras denodados trabajos consiguió localizar el incendio.

El gobernador civil se trasladó al lugar del siniestro y presencié los trabajos de extinción. Se desconocen las causas del incendio.

ALCOY. — Sesenta toneladas de paja, destinadas a la fabricación de papel han ardido totalmente en un incendio que se declaró en el molino de fabricación de papel «Mezquita», en la barriada de Batoy, a cuatro kilómetros de la ciudad.

Los bomberos lucharon denodadamente con la espesa humareda, hasta conseguir que el siniestro quedara reducido y no se propagara a las naves del edificio ya que el fuego se inició en el interior del molino, cuando a consecuencia del recalentamiento se incendió una pila de pacas de paja.

ORENSE. — En la comarca de Banda, en una tormenta, un rayo causó la muerte a la joven María Azagra Belcón, que se hallaba sentada en la mesa. El resto de la familia acababa de salir de la habitación por haber terminado de comer y resultó ilesa.

* * *

A causa de una chispa caída durante una tormenta resultó muerto en su domicilio una vecina del pueblo de Bouza, Fidelina Rodríguez, madre de numerosos hijos de corta edad.

TOLEDO. — Durante las últimas tormentas, una chispa eléctrica cayó en una choza que ocupaban Alejandro Gómez Sánchez, de 35 años, y su hijo Francisco Gómez Tavera, de once, los cuales resultaron muertos en el alto.

SEGOVIA. — En el término de Gallego un rayo alcanzó a un pastor de 17 años de edad, cuyo nombre se ignora y le causó la muerte instantánea.

ALBACETE. — Ha resultado muerto por un rayo Dionisio López Saiz, de 24 años, en una finca del pueblo de Barrax. El infortunado joven prestaba sus servicios en una galera que acarrea mies. El otro servidor de la galera resultó conmocionado, y las dos caballerías que arrastraban carbonizadas.

INCENDIOS EN EL MUNDO



MONAGHAM.—

Un partido benéfico de futbol que se celebraba aquí, entre un equipo de periodistas y otro de bomberos, ha teni-

do que ser interrumpido, porque los últimos tuvieron que salir corriendo para extinguir un incendio. Después de cumplir los bomberos con su obligación, los dos equipos volvieron al terreno de juego.

TOULOUSE.— Un distrito exterior de Toulouse ha sido asolado por las llamas por un incendio iniciado en la hierba seca. Ha costado varias horas el poder dominarlo. Cincuenta casas, varios almacenes y dos pequeñas fábricas han quedado destruidos. Varias docenas de familias quedaron sin hogar.

MILAN.— Las autoridades calculan en 1.500.000 dólares apróximamente el valor de los daños causados por un incendio que ha destruido por completo una fábrica de pinturas y tintas. Los bomberos lucharon durante toda la noche por dominar el incendio consiguiéndolo en las primeras horas de la mañana. Se cree que el siniestro se produjo a causa de la combustión espontánea de un bidón de gasolina. Varios bomberos sufren graves quemaduras.

No hay que lamentar muertos.

LISBOA.—El barco de la Comandancia de Peniche, que salió para socorrer al velero español «Josefina» que desde aquella villa se avistaba a distancia incendiado y con explosiones de combustible, ha regresado por no poder acercarse más que a cien metros, debido a la intensidad del fuego. El barco español ardía desde la línea de flotación y estaba destruido en parte ofreciendo peligro para la navegación. Noticias posteriores afirman que lo que quedaba de «Josefina» había ya desaparecido. La tripulación fué recogida por un vapor que debe haber salido para

Vigo. Se cree que el «Josefina» transportaba corcho o madera.

NUEVA YORK.— Se ha declarado un incendio a bordo del buque «Black Guil», cargado con nafta y aceite de ricino. Por su magnitud ha constituido un espectáculo impresionante. Solo la calma del mar evitó una gran catástrofe. Han desaparecido cuatro tripulantes que se supone se han ahogado o han perecido en el terrible incendio. Diez personas resultaron con graves quemaduras, una de ellas tan grave que no pudo ser trasladado al barco del Servicio de Guardacosta, que recogió a los demás heridos.

El barco sueco «Gripsholm» marchó a toda velocidad y se situó a trescientos metros del barco, envuelto en gigantescas llamas e iluminando la noche frente a Long Island, y salvó a los cuarenta y cinco supervivientes de una muerte cierta. La mayor parte de ellos se lanzaron por la borda a gran altura.

También un petrolero se ha incendiado en el East River, en Nueva York. La tripulación se arrojó al agua. Inmediatamente salieron tres barcos contra incendios y una embarcación sanitaria para atender a los heridos. Han desaparecido dos miembros de la tripulación.

WACO (Tejas).— Dos autobuses chocaron de frente al sur de esta población, a primera hora de la mañana, y, según se anuncia, han resultado muertas más de treinta y cuatro personas.

* * *

Treinta y ocho personas resultaron muertas en el choque que entre dos autobuses, al sur de esta ciudad. Por lo menos otras veintitrés personas resultaron heridas.

Uno de los carruajes iba completamente lleno, con treinta y siete personas sentadas y otras de pie. En el otro coche iban unos veintidos pasajeros. Los treinta y ocho cadáveres recogidos son completamente irreconocibles.

* * *

Además de los treinta y ocho muertos

incados en anterior información hay un número indeterminado de heridos, algunos de gravedad, en el choque de dos autobuses que inmediatamente fué seguido del incendio de ambos vehículos. Se teme que entre los restos del material haya algún cadáver más. Todas las ambulancias y el material contra incendios que estaba disponible fueron enviados al lugar de la catástrofe a diez kilómetros al sur de esta localidad.

CHICAGO.— Un portavoz del Consejo de Seguridad Nacional norteamericano ha manifestado que la colisión registrada entre dos autocares en Waco en la que resultaron muertas treinta y ocho personas, es el peor

accidente de su clase registrado en los libros del Consejo. Los accidentes que más se aproximan son el choque en Chicago de un automóvil y un tanque de gasolina, del que resultaron muertas treinta y cuatro personas y el desastre de un autobús en Nueva Jersey en 1944, en el que perecieron dieciocho personas.

MIAMI.—Un avión transporte ha hecho explosión, incendiándose seguidamente, en el aeropuerto internacional de Miami. Los cuatro tripulantes murieron instantáneamente. El avión procedía de San Antonio, Texas, y el accidente ocurrió en el momento de tomar tierra.

Experimentos realizados en el Cuartel Central

En la tarde del día 22 del pasado mes de julio, se realizaron en el patio del Cuartel Central de Bomberos de Barcelona, ante los Jefes de dicho Cuerpo y el personal de servicio, unas pruebas con el producto «H» presentado por una casa comercial.

Este producto, llamado vulgarmente agua mojada, es un derivado del dodecil-benceno-sulfónico, cuya propiedad más relevante es la de ser altamente depresor de la tensión superficial, resistiendo a la vez a la acción de los ácidos y sales cálcicas y magnésicas. Es soluble en el agua en todas proporciones y su densidad (1'02) es casi la misma que la de dicho líquido.

Se extinguió una hoguera, formada por un montón de paja encendida, con agua sin mezcla alguna y luego, se extinguió otra parecida con una disolución del producto «H» en agua en la proporción del dos por mil. El tiempo invertido en la primera extinción fué doble del invertido en la segunda y la cantidad de paja que no llegó a arder, en el segundo caso fué mucho mayor.

Anteriormente, el señor representante de la casa llevó a cabo una serie de convincentes experimentos para demostrar la depresión superficial de que se ha hablado. Efecti-

vamente, situando varias gotas de agua pura sobre hojas de papel, sobre madera, etcétera, dichas gotas conservaban mucho tiempo la forma esferoidal achatada, mientras que las del agua, con el producto «H», filtraban inmediatamente y se extendían, es decir, *mojaban* mucho más rápidamente.

Colocando en la superficie del líquido contenido en dos probetas un trocito de mecha de algodón, en una de ellas, la que contenía agua pura, se mantuvo dicho trocito largo tiempo a flote, mientras que en la otra, la que contenía agua con producto «H» en la proporción del uno y medio por mil, se hundía rápidamente, lo que probó, sin lugar a dudas, que el agua con el producto «H», moja mucho más rápidamente y, por lo tanto, apaga más.

Un montón de paja rociado con una mezcla de agua y producto «H», quedó totalmente mojado, mientras que otro montón análogo, rociado con la misma cantidad de agua pura durante el mismo tiempo, quedó a medio mojar, ya que el agua no penetró al interior de la masa.

Bombero: «¡ALARMA!» es una revista escrita por bomberos con los cuales tú también puedes colaborar.

Una cruzada automovilista

Unas lecciones a seguir

Se organiza una cruzada de prudencia

¡Prudencia! Bajo este signo, se ha organizado una cruzada en el amplio mundo francés del automóvil. Cada club ha dado a sus socios un folleto divertido y utilísimo en el que expresiva y gráficamente se resumen los consejos de prudencia de esta cruzada, tan necesaria en esta época de vacaciones. La cruzada está organizada por el «Lions club», de París, que ha invitado a todos los automovilistas a participar en ella. Muchos coches llevan pegada en el parabrisas o en la ventanilla posterior la banda de papel con la recomendación de la cruzada: «Prudencia». «Seamos prudentes.» «Seamos corteses.»

Porque, en definitiva, la prudencia mejor es fruto de la cortesía. Y el fin último de esta cruzada es que las carreteras se transformen en un salón de amabilidades. Por ahora, entre automovilistas, se sigue empleando —salvo raras excepciones— el lenguaje clásico de los carreteros.

Como se que, en España, también el tráfico se ha multiplicado ahora por una cifra respetable, voy a recoger, en síntesis, algunos de los consejos de este folleto prudente y práctico. Los hay también para peatones. Y, en general, todas estas observaciones benefician tanto o más a los que van a pie que a los propios automovilistas.

La primera condición —digo yo— para garantizar la seguridad de la carretera, es que todo aquel que coja un volante sepa «de verdad» conducir —en Francia se están retirando muchos permisos y «carnets» y conozca las reglas de la circulación. La segunda, que el buen conductor deje de ser un egoísta; en general, los buenos conductores son los más altruistas y prudentes.

La posición del conductor con relación al volante y a los mandos es esencial: ni demasiado cerca ni demasiado lejos. El conductor debe de sentirse cómodo; debe sentarse con-

fortablemente; no ha de tener niños al lado, ni más pasajeros de los que regularmente caben; ni charlar con ellos «mirándolos»; ni volver la cabeza para «ver lo que dicen» los que van atrás; ni dedicarse al «firt»; ni distraerse con la musiquilla de la radio.

La hora en que se producen más accidentes

La hora en la que se producen más accidentes, es la de la digestión, la de la siesta, la del sueño o la modorra. No hay que olvidar que, a 90 kilómetros por hora, un segundo de sueño, un segundo de distracción, un segundo de una mirada «desviada», un segundo solamente supone 25 metros recorridos... y puede significar la catástrofe. «El conductor que lucha contra el sueño es un CRIMINAL», —dice el folleto de que estoy hablando.

Los pasajeros también tienen un consejo en este folleto: «Un ¡atención! intempestivo puede distraer la atención del conductor. Conducir es su papel; usted se ha confiado a él».

En el coche ha entrado una avispa o una mosca que les molesta. No las cacen mientras conducen. Una picadura de avispa es menos peligrosa que el árbol o el poste que se pueden «encontrar» si se pierde el control del volante. Hay que parar para cazar o expulsar la avispa. El cigarrillo también puede dar un disgusto: huele a chamusquina; es peligroso buscar en marcha el sitio que se quema; hay que detenerse aunque esto requiera tiempo. Pero un zurcido es menos caro que un choque.

Un buen conductor se conoce por el estado de los frenos de su coche; los utiliza lo menos posible; siempre, con tiempo, suavemente; advierte o ve el obstáculo con tiempo y toma sus precauciones.

Más recomendaciones del interesante folleto

Bajad del coche por el lado de la acera,

pero, antes de abrir la puerta, mirad si molestaréis a un peatón. Para llegar hasta vuestro coche, en estacionamiento, utilizad el paso para peatones, pues entonces ustedes lo son.

No adelante usted otro coche en un cruce de carreteras o calles. Tenga cuidado cuando sople un viento fuerte; una ráfaga puede hacerle perder la dirección. La carretera húmeda o grasienta es peligrosa y puede darle una sorpresa desagradable. ¡Atención a los charcos siempre! Por usted y por los peatones; estos pueden querellarse contra usted si les estropeó un traje. Si la circulación es intensa no intente adelantar a los que le preceden en fila; ocupe el puesto que en ella le corresponde pensando en la dirección que va a tomar al llegar a la esquina. No corte por la «cuerda» en las curvas. En los pasos a nivel, conserve la derecha y disminuya la velocidad. Si sufre una «panne» nocturna, una avería en la noche, coloque el coche a un lado de la carretera e ilumine la escena para que los que pasen descubran su situación y puedan prestarle ayuda con conocimiento de causa. El automovilista más correcto es el que primero cambia los faros de carretera por los de cruce, y, si es preciso, por los de ciudad. En ello va la seguridad de los dos coches que se enfrentan. Desconfíe siempre de los ciclistas; con ellos toda prudencia es poca. Con las «motos», prudencia doble. Al coronar una cuesta, disminuya la velocidad y manténgase en «su derecha».

No basta, en fin, con que usted cumpla con el «código de la carretera». Ha de ser prudente, condescendiente; la mejor lección que puede recibir un mal conductor es la de nuestra prudencia. Automovilista; acuérdesse de que algunas veces también es usted peatón. En el coche no presuma; no quiera «epater», asombrar a la gente. El conductor

Bombero: Queremos que nuestra revista sea instructiva y amena para lograr el máximo perfeccionamiento en nuestra profesión. Ayúdanos a conseguirlo aportando tu colaboración.

egoísta es el que no se ocupa nada de los otros. Los dos extremos son viciosos. El buen conductor es siempre prudente.

El folleto que acabo de resumir a mi modo, ha sido escrito por Paul Thevein e ilustrado por Lucien Loge. Y ha sido sometido a la crítica del presidente de honor de la Sociedad de Ingenieros del Automóvil de Francia, del presidente del Sindicato de la Prensa deportiva y turística, de un médico, de un cartero rural, de un «chauffeur» profesional de camiones y de un viajante de comercio.

¡PELIGRO!

Cuidado con los que usan el automóvil

Un «mofle» (tubo de calefacción) roto deja que el gas monóxido carbónico pase del sistema de escape del automóvil a su compartimiento de manejo por alguna rendija del piso, de la carrocería o del panel de instrumentos. Y aunque no se ve, ni tiene olor ni sabor, este nocivo gas puede causar vértigos, desfallecimientos, la pérdida de control del auto—en efecto, puede matarle.

Por eso, repáselo siempre antes de salir, no sea demasiado tarde.

Normas para disminuir los accidentes de tráfico

El Ejército de los Estados Unidos, uno de los que cuentan con mayor número de vehículos motorizados, ha facilitado la siguiente serie de normas para reducir al mínimo los accidentes de tráfico:

1. Llevar abiertas las ventanillas del vehículo y respirar profundamente.
2. Tomar una taza de café u otra bebida excitante, al menos cada dos horas de servicio.
3. Detener el vehículo, saltar de él y hacer un poco de ejercicio de vez en cuando.
4. Siempre que sea posible alternar el volante cada dos horas, si en el vehículo viajan dos personas que sepan conducir.

Eficaces medidas de la Defensa Pasiva sueca

Suecia se halla hoy en camino de poseer la Defensa Pasiva mejor y más adelantada de todo el mundo —dice el periódico *St. Gauer Tagblatt* (Abendausgabe), de St. Gallen—. Todos los problemas de la Defensa Pasiva han sido bien madurados y la organización de la Defensa Pasiva abarca hoy todo el país, ocupando a 900.000 personas en las distintas fases de la misma.

Son dignos de mención los grandes medios que se emplean para divulgarla entre el público. Para hacer películas instructivas y divulgadoras se han invertido 320.000 coronas suecas. El informador —añade el periódico— tuvo ocasión de presenciar una primera proyección de una película sobre los efectos y la protección contra la bomba atómica, que se proyectará en todos los cinematógrafos de la nación.

En Estocolmo se ocupan también del proyecto de un garage subterráneo que en el período de guerra puede servir de refugio para 20.000 personas.

Para la construcción de refugios se concedió una subvención estatal de 25 millones de coronas suecas. Para res-

ponder a todas las exigencias del Servicio Sanitario, se han adquirido actualmente 1.000 autobuses que puedan utilizarse para el tráfico civil pero que, no obstante, tienen al mismo tiempo todo lo necesario para el transporte de heridos y que, en caso de guerra o de una catástrofe, están al servicio de la Defensa Pasiva.

Como última novedad se proyecta equipar a los puestos de observación con los más modernos aparatos fotográficos. Se trata de un modelo que en un minuto suministra la fotografía lista, y que, juntamente con el aviso, indica también el lugar del daño y su extensión.

Estos datos demuestran ya suficientemente lo adelantada que está la organización de la Defensa Pasiva en Suecia. Una impresión que se robustece con la visita de un cursillo para los cuadros de la Defensa Pasiva en los ferrocarriles suecos, y en la llamada Escuela Superior de la Defensa Pasiva sueca en Oesterkaär.

Esta Escuela Superior, que debe destinarse al estudio de la Defensa Pasiva, se halla a 35 kilómetros fuera de Estocolmo, en la costa, con vista magnífica al mar, y se utilizará con inter-nado. En ella se reunieron los jefes de la Defensa Pasiva de las grandes ciudades suecas. Todas las personalidades más destacadas, tales como Directores, Jefes de Policía, Jefes del Servicio de Incendios, etc., para tratar en un cursillo de dos semanas una serie de planes sobre los principales problemas de la Defensa Pasiva.

En la Escuela Superior se ofreció la oportunidad de presenciar un simu-

(Viene de la página anterior.)

Para el conductor que se siente cansado en demasía, el Ejército tiene una norma que no falla: sacar el coche de la carretera y descansar hasta encontrarse de nuevo en plena forma.

De esta manera el Ejército norteamericano ha conseguido reducir el número de accidentes en carretera. En 1946, la proporción de accidentes ocurridos era de 2,6 por cada 160.000 kilómetros recorridos. Hoy esta proporción se ha reducido para el mismo recorrido hasta 1,7 por ciento.

lacro de ataque a la segunda capital sueca, la ciudad y puerto de Gotemburgo. Este ejercicio táctico se desarrolló ante un gran mapa detallado de esta ciudad, que se hallaba bajo un marco de papel celofán, en el que se encontraba exactamente indicado el emplazamiento de todos los cuarteles, barrios, manzanas de casas, refugios, puestos de mando, etc.

También figuraban las unidades efectivamente disponibles del cuerpo de Bomberos, Servicio Sanitario, Servicio de Orden público, destacamentos de desescombro y evacuación, columnas de transporte, etc.

Con un intervalo de quince minutos se produjo el segundo ataque con los daños consiguientes y empleando las unidades previstas de su equipo moderno se observó que las víctimas eran, en ambos ataques, 4.000 muertos y 8.000 heridos, de las 40.000 personas que sufrieron el ataque.

Se hizo la hipótesis de que Gotemburgo poseía, antes del ataque, una capacidad de energía eléctrica de 100.000 Kw.; de ello 50.000 en la industria, 30.000 en las viviendas, 10.000 en las obras y fábricas municipales, y 10.000 para las demás necesidades.

Después del bombardeo había aún disponible 20.000 Kw.

¿Cuáles son los puntos de vista para distribuir la cantidad de energía disponible? También fueron dilucidados los problemas similares del abastecimiento de aguas y de la distribución de leche y pan. Un problema importante lo que constituyó el empleo de los obreros procedentes de las industrias y la evitación del paro.

Se prestó mucha atención a los problemas concernientes a evitar todo lo posible la intranquilidad social. Durante los ejercicios, muy instructivos e interesantes, no se omitió ningún detalle, así como las penosas cuestiones de la identificación de los muertos, la notificación a los parientes, las ceremonias de los funerales y del enterramiento en común.

Este cursillo y la visita a las demás instalaciones de la Defensa Pasiva sueca — Termina el citado periódico — dió la impresión de que en Suecia se tienen ánimo para enfrentarse con la realidad de la guerra total y no dejar a la ventura la preparación de la defensa, sino que se hace todo lo posible para que la población tenga la debida protección en sus vidas y haciendas.

Instantáneas bomberiles

Cuarenta muchachos hemos ingresado en el Cuartel Central. Cuarenta rostros nuevos que ya formamos parte de esta gran familia. Cuarenta pares de pies que todavía no saben llevar con soltura las botas recién engrasadas. Cuarenta corazones tan diferentes en apariencia, pero tan iguales en el fondo. Cuarenta risas juveniles, cuarenta nuevas voces que resuenan el Cuartel.

! Cuarenta bomberos más ;

Turno A, Turno B,

Dos turnos de 24 horas de servicio, pero que en realidad, sirven para conocernos y compenetrarnos más.

Nuestra misión empieza a las trece horas y termina a las trece horas del día siguiente. Esta es nuestra vida hasta el mes de Noviembre de 1951.

Durante estas largas jornadas hay tiempo para todo y como es natural hay su cara y cruz, sus pegas y sus ventajas.

“ Tabú “

Antes de que nos llamen para la gimnasia ya ha corrido la voz:

! Ya está aquí el Sr. Bricall ;

Es una reacción muy curiosa que empieza alrededor de de las nueve de la mañana, hora que siempre acostumbra llegar.

Siempre sonriente, siempre optimista, el Sr. Bricall, más que el profesor de gimnasia es un compañero para nosotros.

Por regla general la gimnasia se hace en el patio,

!Cuidado con la familia; —nos dicen cuando pasamos la barandilla del balcón para bajar la cuerda a pulso.

No hay duda que nos aprecia y nosotros le correspondemos, pero no podemos evitarlo ... es «tabú».

Llums!, Llums!.

Es la señal de alarma. Todos acudimos a nuestros puestos. No pasan treinta segundos cuando los coches cruzan el umbral de la puerta para dirigirse rápidamente al lugar del siniestro.

Es uno de los momentos más emocionantes. Se sabe que se sale pero no si se regresará.

«El cuarto del teléfono».

En realidad es la centralita, aunque nosotros le designamos con el nombre del cuarto del teléfono.

Una vez ha salido el primer tren de auxilio hacia el lugar del siniestro, los que estamos de segunda salida o reserva, nos dirigimos al cuarto a curiosear.

—¿Donde han ido?— es la pregunta. Y a continuación: —Que, ¿pica?.

Los telefonistas nos informan pacientes, mientras atienden a las llamadas telefónicas.

Cuando un fuego «pica» se conoce por la insistencia en que nos requieren. Mal asunto, cuando en pocos momentos se encienden repetidas veces las lucecitas del teléfono avisándonos para que acudamos al mismo lugar.

—¡Diga! — responde el telefonista ajustándose el auricular — Si Bomberos. Si Ya han salido, no pueden tardar. Oiga, ¿es muy importante eso? ¿De que se trata. Productos químicos?. ¿Hay casas cerca?. ¿No?. Bien, bien gracias.

Durante esta conferencia hemos permanecido silenciosos. Tan pronto el telefonista desenchufa la clavija inquirimos con la mirada:

Parece que es un fuego encandadoso —nos dice— pero no hay peligro en lo que se refiere a las casas de vecinos, pues según dicen se hallan algo distanciadas.

—Bien—dice el capataz— dentro de un ratito llame a ver como va eso.

Pasan unos minutos seguidos de comentarios.

Reina otra vez el silencio al descolgar el telefonista el auricular.

—Oiga ¿Es ahí que han llamado a los bomberos? ¿Haría el favor de avisar a un bombero que se ponga al aparato? Gracias.

Pasan unos segundos de expectación. Cada cual piensa para si y estamos pendientes del informe que nos darán.

—Si. ¿Quién eres? Oye F... ¿cómo va eso? ¿Esta ya dominado?— Un suspiro colectivo de alivio se oye en el cuarto— Está bien. ¿Crees que tardaréis mucho? ¡Media hora! Si ocurre algo avisad rápido Adiós.

Esta es una de las escenas corrientes del cuarto del teléfono y cuando la cosa «va bien» volvemos a nuestra interrumpida labor, alejándonos con alegres comentarios del cuarto. Cuando la cosa «va mal»... no hay tiempo de comentar y cada cual corre a su puesto de «combate».

Los «Palancas»

Los «palancas» son unos señores capaces de levantar un cuerpo... de Bomberos.

Como en Física, hay tres clases de palancas: primero, segundo y tercer género. Todo depende de donde esté situado el punto de apoyo.

El de primer género, es un personaje alegre y sin mala intención que hace la palanca para pasar el rato, como si dijéramos para columpiarse.

Ejemplo: Oye tragallamas — empieza — ¡A ver si en otro fuego dejas sitio para que actúen los otros!

Por regla general, al palanca de primer género se le ve venir enseguida. Y la broma dura, según el humor del interrogado.

Total: «aigua calenta»

El de segundo género, lo clasificamos en el grupo de aquellos individuos que van cantando: ¡No la quiero! ¡no la quiero! y que esperan que envíe para casarse con ella

Ejemplo: Sin comentario.

El de tercer género, son aquellos que embarcan a los demás y siempre se quedan en tierra.

Ejemplo: Mas vale no meneallo.

Los «palancas» en general, si se tiene un poco de vista, hay muchas maneras de esquivarlos. Si el ambiente «palanquil» está saturado de buena fé, sirve para distraerse un rato, pero si lleva mala intención, puede conducir a funestos resultados.

Nuestra intención al decir esto, es la de no ofender a nadie, sino tan solo comentar, porque hemos observado que hay «palancas» en todas partes; dentro y fuera de Bomberos.

Jaime Morgó

Organización del Cuerpo de Bomberos de Copenhague (Dinamarca)

La organización del Cuerpo de Bomberos de Copenhague se rige por la Ley de 15 de mayo de 1868: «Ley sobre el Servicio de Incendios de Copenhague».

Los Servicios de Incendio y de Ambulancia están asegurados por el Cuerpo de Bomberos. El cuerpo de guardia diario se compone de tres Oficiales, haciendo las funciones de Jefe de Guardia, de inspector de guardia y de inspector de guardia de reserva, y de 180 sub-oficiales y zapadores-bomberos.

La administración del Servicio de Incendios está dividida en las siguientes secciones:

Jefatura del Servicio de Incendios.

La Sección I

» » I b

» » II, y

» » III.

En las oficinas de la Jefatura se hallan los servicios de contabilidad encargados de los asuntos concernientes a salarios y asuntos del personal.

Dichas oficinas están igualmente encargadas de los diferentes trabajos y negocios de orden técnico que no dependan de otras secciones, comprendiendo, entre otras cosas, los servicios de correspondencia con el extranjero.

Además, la vigilancia de los edificios del Estado, los trabajos concernientes a la colaboración de los servicios de incendio y la redacción del informe anual de los Servicios contra Incendios dependen de las Oficinas de la Jefatura.

Finalmente, las oficinas de Jefatura están encargadas de tratar de los asuntos concernientes al Jefe en calidad de inspector de incendios del distrito del Gran Copenhague y del Departamento de Frederiksborg.

La Sección I está encargada del Servicio preventivo contra los incendios y trata de los asuntos concernientes a la legislación sobre los incendios, las construcciones de edificios y al saneamiento, y organiza las vigilancias prácticamente.

La Sección I b está encargada de la conservación y renovación del material móvil del Servicio de Incendios, así como del material de extinción, telefonía sin hilos, etc.

La Sección II está encargada de la preparación del servicio de salidas, del servicio de incendios de la protección civil y del reglamento de los hombres. Además, el depósito de intendencia, el pirotelégrafo y la vigilancia en el aprovisionamiento de agua del Servicio de Incendios, así como la vigilancia de los servicios de protección de los establecimientos industriales y comerciales son también de la incumbencia de esta sección.

La Sección III está encargada del empleo y de la formación de los hombres del Cuerpo de Bomberos. Además, el servicio de protección contra los humos, el laboratorio y la biblioteca técnica del Servicio de Incendios son también de la incumbencia de esta Sección.

Servicio de Ambulancias.-Para el Servicio de Ambulancias se dispone de 15 autoambulancias, 10 coches repartidos en ocho puestos y cinco coches de reserva.

Servicio de primer socorro.-El servicio de primer socorro dispone de 4 coches, comprendido el coche empleado por el servicio de escafandras.

Personal.-A partir del 31 de marzo de 1951, el Cuerpo de Zapadores-Bomberos se compone de:

- 1 Comandante.
- 2 Vice-Comandantes.
- 12 Inspectores.
- 81 Sub-oficiales, telegrafistas de 1.^a clase y mecánicos.
- 438 Bomberos, telegrafistas y chóferes no graduados.

Las inspecciones reglamentarias de los avisadores de incendio han sido ejecutadas por mecánicos y las de las bocas de incendio por hombres del servicio; solamente el servicio de seguridad de los teatros ha sido ejecutado por hombres en descanso.

En los ejercicios de los hombres está comprendida la enseñanza de la obra samaritana, es decir, el socorro en caso de urgencia y el transporte de enfermos, sobre la base de instrucciones elaboradas por el médico del Cuerpo de Bomberos.

El Servicio de Bomberos puede contar, en casos de importantes incendios, con la asistencia de tres embarcaciones-bombas pertenecientes a la Administración del Puerto.

El servicio de protección contra el humo fué creado en mayo de 1930 y la dirección está confiada a un jefe de sección.

Se dispone de 510 máscaras provistas de filtros para la protección parcial y de 111 aparatos circulatorios del modelo Draeger para la protección total. En cada uno de los puestos hay agregado un furgón automóvil montado por 7 «buceadores del humo», es decir, de bomberos provistos de aparatos circulatorios. Uno de estos vehículos participa en cada salida.

Los «buceadores de humo» han prestado su concurso en 168 casos de incendio y han verificado un total de 342 horas de trabajo. La duración media del trabajo para cada aparato empleado ha sido de 35 minutos.

El laboratorio del Servicio contra incendios.-Entre los exámenes del curso anual, debe señalarse: los concernientes a las explosiones de polvillos y la combustión espontánea de polvo de turba; los experimentos con humectores «por el método del peso de las gotas»; los experimentos en vistas a mejorar las cubas-bombas; los relativos a los reventones de las mangueras, así como diversos exámenes analíticos.

La dirección del pirotelógrafo está confiada al jefe de la sección II, asistido de un ingeniero civil, un ingeniero, dos maestros telegrafistas, siete montadores telegrafistas, tres controladores de llamadas, dos montadores, dos obreros mecánicos y cuatro obreros no especializados y de un personal administrativo de cuatro personas.

El número de avisadores de incendio públicos es de 230, y 84 el número de privados. El sistema de seguridad Morse adoptado por el servicio en los circuitos de avisadores señala inmediatamente la interrupción del circuito y permite la declaración simultánea de dos llamadas en el mismo circuito.

El servicio tiene igualmente adoptado un sistema de control, por el cual el puesto principal recibe todas las llamadas en un aparato Morse, registrando a la vez las llamadas y la hora de sus llegadas, controlando así todas las expediciones telegráficas de los puestos.

El servicio de radiocomunicación dispone de postes duplex a frecuencia modulada, en parte sobre la cinta de 6 m en parte sobre la de 4 m.

Las energías de los postes emisores estacionarios son respectivamente de 100 watts y de 250 watts.

El número total de vehículos equipados de poste radiotelefónico es de 11, a saber:

El coche de salida del inspector de servicio	12 Watts.
El coche de salida del inspector de servicio de reserva	12 »

El furgón de los «buceadores del humo»	12	Watts
El furgón primer socorro, de salvamento	35	»
Un coche-ambulancia	6	»
Seis coches-ambulancias	20	»

Las frecuencias empleadas son, por la cinta de 6 m. respectivamente, 47'0 mhz (6,4 m.) y de 58'0 mhz (5,2 m.) y por la cinta de 4 m. respectivamente de 76'3 mhz (3,9 m.) y de 81'3 mhz (3,7 m.)

Las bocas de incendio en la vía pública actualmente son de 3 739, están conectadas en las columnas de distribución de aguas a 80 - 100 metros alrededor las unas de las otras; su presión es generalmente de 3 - 4 atmósferas.

La colaboración de los servicios de incendio del Gran Copenhague.- Cuatro ejercicios en común han sido realizados por los servicios de incendio del Gran Copenhague (los Municipios de Copenhague, de Frederiksberg y de Gentofte y 19 Ayuntamientos rurales).

Los Servicios de Protección Civil del Servicio de Incendios - Después de la adopción de la Ley sobre la Protección Civil, Ley n.º 152 del 1.º de Abril de 1949; el Ministerio del Interior, por orden del 3 de Noviembre de 1949, ha acordado que la realización de las tareas para el Gran Copenhague previstas en el artículo 22 de la Ley, debe ser asegurada por una comisión especial para la protección civil del Gran Copenhague.

Conforme al acuerdo de esta comisión, el Jefe del Servicio de Incendios está encargado de la dirección táctica de la protección civil para la Ciudad de Copenhague. Además la dirección del servicio de incendios, el Servicio está encargado de la dirección del servicio de alimentación del agua de reserva, del servicio de ambulancias y de los servicios del gas y del fósforo, así como la vigilancia de los servicios de protección de los establecimientos industriales y comerciales.

Para los servicios de incendio, de alimentación del agua de reserva y de las ambulancias, se ha preparado unos planos de socorros provisionales basados esencialmente en el material disponible. Según estos planos, el puesto de mando para la dirección de la protección civil de la ciudad de Copenhague será ubicado en el edificio de «Bornevaernet» (La Protección de los Niños) calle Stomgade n.º 18, mientras que la ciudad será dividida en cuatro sectores: Este, Norte, Oeste y Sur, teniendo cada uno su respectivo puesto de mando.

El sector Este, comprenderá los distritos de salida de los puestos de zapadores-bomberos A y O, el sector Norte los de los puestos T y F, el sector Oeste los de los puestos H, V y D, y el sector Sur el puesto C.

Los planos prevén el estacionamiento del material normal del Servicio contra incendios en los puestos de zapadores-bomberos, mientras que el material suplementario necesario será estacionado en los puestos anexos, proyectados a proximidad.

Los planos prevén asimismo el estacionamiento del material antiaéreo especial del Servicio contra Incendios en ciertos garages de los barrios de la ciudad próximos a cuatro puestos de distrito, donde será alojado el personal.

Se intentará reclutar el personal necesario o sea 2.100 hombres a base de voluntarios.

Varios — Con la aprobación del Consejo Administrativo de la Municipalidad de la ciudad de Copenhague así como con el asentimiento de los grupos profesionales interesados, la condecoración instituida en fecha 29 de julio de 1903, por Su Majestad el Rey Cristián XI, por proposición formulada por el Ministerio de Justicia para recompensar los servicios de los Oficiales, de los Sub-oficiales y de hombres no graduados del Servicio de Incendios de Copenhague, fué concedida, en 25 de julio de 1950 a Su Alteza Real el Príncipe Knud, con ocasión

del 50 aniversario del Sucesor al Trono, para agradecerle su interés por las actividades del Servicio de Incendios.

Además, esta condecoración, en el curso del año, ha sido conferida a dos funcionarios del Cuerpo, en recompensa de sus 25 años en el Servicio.

Durante el pasado año, la Comisión de Incendios del Ministerio de Justicia, de la cual forma parte el Jefe del Servicio de Incendios, ha ejecutado una serie de trabajos útiles para los servicios de incendios de todo el país.

La comisión establecida conforme a la Ley del 31 de marzo de 1939 para la vigilancia de los edificios y saneamiento de los barrios malsanos, de la cual también forma parte el Jefe del Servicio de Incendios, ha tratado durante el pasado año, en un gran número de asuntos en los cuales ha tenido que juzgar técnicamente el caso de una serie de incendios de inmuebles.

Entre los Servicios de Incendios de Copenhague y de Oslo (Noruega), el intercambio de zapadores-bomberos continúa en vistas a su mutua formación. En el curso del año, 2 grupos noruegos compuestos de un sub-oficial y tres zapadores-bomberos y otro de dos sub-oficiales y dos zapadores-bomberos, han prestado servicio en el Cuerpo de Bomberos de Copenhague; mientras que dos grupos daneses comprendiendo en total 1 sub-oficial y 7 zapadores-bomberos, han prestado servicio en el Cuerpo de Bomberos de Oslo.

La Administración financiera.—En cuanto a la Administración financiera del Servicio contra incendios de Copenhague se puede consultar el Estado de Cuentas de la Ciudad de Copenhague para 1950-1951.

POUL VINDING

Copenhague, Agosto de 1951.

De todo un poco

El espíritu bomberil

La infantería de marina tiene un carro de incendios manejado por un solo hombre. En medio del primer ataque, el conductor, Shaw, saltó a su puesto y se dirigió hacia una fila de aviones incendiados. Las máquinas japonesas atacaron el brillante carro rojo a mitad del camino, pero Shaw se detuvo solo cuando las balas enemigas le despedazaron las llantas.

Más tarde, como un oficial le observara que no debió haberse aventurado a salir bajo tal granizada de balas, Shaw replicó:

—Mi teniente; vi un incendio, y mi obligación era apagarlo.

Así y todo, seguimos progresando

En 1828, Ericsson demostró en Londres la eficacia de una máquina de vapor para apagar incendios; pero las autoridades municipales la desecharon, declarándola inútil, y la ciudad siguió usando bombas movidas a mano hasta 1860.

Consejo paternal

—Mira, hijo, si estudias mucho llegarás a ser un sabio.

—Yo no quiero ser sabio, yo quiero ser bombero.

Bombero: Queremos que nuestra revista sea instructiva y amena para lograr el máximo perfeccionamiento en nuestra profesión. Ayúdanos a conseguirlo aportando tu colaboración.

La muerte ataca en Halifax

por EDMUND GILLIGAN

Es la mañana del 6 de diciembre de 1917. De un barco fondeado en Halifax, puerto de la Nueva Escocia, se eleva una temblona llamita azulada. El barco es el Mont Blanc, de bandera francesa. Está cargado de municiones. Transcurren diecisiete minutos sin que se altere el ritmo sereno de la vida en el puerto.

Son las nueve. El trabajo, espoleado por el acicate de la guerra, ha comenzado ya en oficinas, almacenes y fábricas. En el puerto exterior, barcos de carga atracan a los muelles; cruceros y transportes se balancean en sus fondeaderos; van y vienen los estibadores cargados de material bélico.

De pronto, en medio de aquel abigarrado trajín, aparece un bote salvavidas lleno de marinos franceses que reman afanosamente hacia la orilla norte. Luego aparece un segundo bote, también abarrotado de hombres que vuelven la cabeza para dirigir miradas de angustia indescriptible hacia la llama azulada que tiembla siniestramente en la cubierta del Mont Blanc. Los ocupantes del primer bote saltan disparados a tierra con el terror pintado en sus rostros. De sus bocas brota confusa mezcla de plegarias y maldiciones en francés, cortada por frecuentes gritos en inglés de: «¡Pól... vora! ¡Pól... vora!» Su grito de alarma va pasando de boca en boca. Unas gentes echan a correr detrás de ellos. Otras se dirigen a la orilla para interrogar a los hombres que saltan en aquel momento del segundo bote.

«¡Ha cogido fuego! — barbota un canadiense que viene entre ellos—. ¡El Mont Blanc! ¡El Imo chocó con él! ¡Está cargado de dinamita!» Y sale como una exhalación.

Entre tanto, del crucero inglés Highflyer, que está fondeado cerca, arrian un bote. La llama disminuye, vuelve a cobrar fuerza. El bote va cortando gallardamente el agua en dirección al Mont Blanc. Los mirones ven desde la orilla a los oficiales y marineros trepar a la cubierta y correr hacia el fuego.

Han pasado 17 minutos. De la cubierta del Mont Blanc surge un chorro de luz amarillenta no más grueso que uno de sus más tiles. El rutilante dardo perfora la atmósfera diáfana hasta una altura de kilómetro y medio. Por breves segundos gira como una tromba marina. Luego se ensancha por la cima, y toda la columna de fuego no tarda en tomar la forma de un hongo y convertirse en enorme nube purpúrea.

Cuatro mil toneladas de trilita producen, al reventar, la más espantosa detonación que se ha oído en la tierra. El Mont Blanc desaparece. Un pedazo de su ancla de media tonelada, va a parar, por los aires, entre lenguas de fuego, a casi cinco kilómetros. Las planchas arrancadas de su casco llueven, silbando, sobre barcos y casas. Una blanca catarata hirviente se abate sobre el lugar donde antes estuvo el barco. Muchas gaviotas que vuelan a gran altura sobre aquella vorágine de fuego, estallan en piltrafas de carne y plumas.

Entonces, la muerte avanza rugiente sobre las aguas. Brincan los barcos, rotas las amarras, para caer en confuso revoltijo en las aguas embravecidas por la explosión. Ocho marineros quedan despachurrados contra la torre de un crucero. La violencia de la explosión lanza sobre la cubierta de su barco al capitán del Imo y a 30 hombres de su tripulación, magullándolos horriblemente. Solamente los marineros que se encuentran debajo de cubierta escapan al enorme globo de encandecido gas que avanza con la fuerza destructora de un meteoro ígneo. Una enorme roca, arrancada del fondo de la bahía, salta por el aire y mata a 64 obreros en uno de los muelles.

La villa de Richmond, se asienta en un hueco que forman las colinas en la orilla sur del canal que conduce a Halifax. El aire, a enorme presión, se encañona, arrasándolo todo, por aquella hondonada. Los 200 niños de una escuela apenas inician el ademán de

levantarse de sus pulpites, cuando ven derumbárseles encima el edificio. Sólo tres escaparon con vida. Los fieles que se hallan a la sazón en la Iglesia de San José, mueren elevando sus preces. Fábricas y manzanas enteras de casas se estremecen y vienen al suelo. Muchos árboles, arrancados de raíz, vuelan como si fuesen hojas. Hay hombres y mujeres elevados por los aires, arrastrados a grandes distancias, y lanzados por fin, con mortal violencia, contra las paredes o contra postes de telégrafo.

Estallan mil incendios a la vez Reunen sus llamas crepitantes hasta formar una inmensa hoguera. Se llena el aire con el olor nauseabundo de la carne humana quemada. De este fondo de infierno surgen corriendo, tropezando y cayendo, ciegos y lisiados, perros y gatos. caballos en frenético galope.

La explosión repercute en la ciudad de Halifax, ropiendo ventanas, derribando muros y causando verdaderos chaparrones de añicos. Todo el que puede, se echa a la calle. Se propala el rumor de que una escuadra alemana está bombardeando la ciudad. Después se habla de un ataque aéreo, y son muchos los que juran haber visto aviones. Poseídas de pánico las gentes huyen al campo.

Sobreviene luego la invasión de los que huyen desafortadamente de los muelles. Precedida por gritos de dolor y miedo, la multitud avanza arrastrándose, cayendo y levantándose hacia las calles de la ciudad. Llevan las caras ensangrentadas. Algunos levantan al cielo los muñones de sus brazos cortados. Niños magullados y heridos sirven de lazarillos a sus padres ciegos. Una mujer lleva en brazos el cuerpo decapitado de un niño. Muchos caen para no levantarse más.

Cesan las explosiones y pasa la ola de locura. Se envían correos por carretera y ferrocarril para avisar de lo ocurrido. En más de un lugar ya lo han adivinado. Unos individuos que se desayunan tranquilamente en la Isla del Príncipe Eduardo, a 20 kilómetros de allí, han visto danzar los platos sobre la mesa. En barcos que navegan a gran distancia se ha oído la explosión.

Se inician los trabajos de salvamento. Los

bomberos, auxiliados por voluntarios, empiezan la interminable tarea de los incendios. Amontónanse los muertos en las calles como si fuesen leña. Los carros surgen de entre las llamas y el humo, cargados de cadáveres medio desnudos de obreras, de escolares, de marineros del puerto a quienes la tremenda sacudida ha lanzado por el aire. La lista de muertos asciende a 2.000; el número de heridos, a 20 mil. No se ha sabido más de unas 500 personas que desaparecieron como tragadas por la tierra.

La noche tiende su manto de sombras sobre la ciudad alumbrada por antorchas y linternas.

Los cirujanos tienen que operar a la luz de lámparas de petróleo. Toda la noche están rondando los carros por las calles, a través de nubes de humo, y deteniéndose en las escuelas y otros edificios públicos, convertidos en depósito de cadáveres. Un nuevo infortunio se abate aquella noche sobre la ciudad, en forma de espantosa tormenta; la más terrible de que sus vecinos guarden memoria.

Ráfagas de viento helado entumescen a los que trabajan en el salvamento. La pulmonía se encarga de acelerar la muerte de muchos heridos.

Ya a aquellas horas se han organizado expediciones de socorro. De Nueva York salen trenes especiales con material sanitario y médicos. Todos los estados de la Nueva Inglaterra hacen otro tanto. En Boston se carga un barco de socorro y la muchedumbre de donantes es tal, que se necesita apelar a la policía para mantener el orden. El Gobierno canadiense envía obreros y auxilios. Pero todo lo que pueden hacer los expedicionarios es ayudar a abrir grandes fosas colectivas.

¿A qué se debió la explosión del Mont Blanc? He aquí la versión más creída:

Cuando aquella mañana entraba en el

Bombero: «¡ALARMA. !» es un revista escrita por bomberos, con los cuales tú también puedes colaborar.

canal del puerto de Halifax el vapor Mont Blanc, procedente de Nueva York, el barco noruego Imo salía cargado de grano en dirección contraria. Otros barcos navegaban al mismo tiempo por el canal. Un error de señales hizo que el Imo pusiese proa derechamente al barco de municiones. Cuando chocaron, la proa del Imo abrió un boquete en el Mont Blanc y volcó un bidón de benzol. Sostienen algunos que el choque de los cascos de acero produjo chispas. Insisten otros, en que los franceses tenían lumbre encendida en el castillo de proa. Sea de ello lo que fuere, lo cierto es que surgió la fatídica llama.

El pleito a que dió lugar el desastre se ventiló en última instancia ante el supremo

tribunal del Imperio, el Consejo Privado, el cual declaró por igual culpables a ambos barcos. Se retiró la licencia profesional a unos cuantos señores, se quedaron cesantes varios empleados y se dió por liquidado el asunto.

Pero los oficiales y marinos del Highflyer ofrecieron un ejemplo de bravura que se recordará durante mucho tiempo en la historia marítima. Aunque habían visto lo ocurrido y sabían la carga que llevaba el Mont Blanc, 3 oficiales y 20 hombres no vacilaron en subir a bordo para dominar el incendio. Nadie sabrá nunca si les faltó poco o mucho para conseguirlo. Todos ellos perecieron en el martirio del fuego, abrasados y consumidos por el igneo globo.

Servicios prestados por el Cuerpo de Bomberos durante el mes de julio de 1952

Incendios

Día 1.—Camino de la Verneda, 98. **Cortocircuito.** Un cortocircuito incendia el almacén de una fábrica de aprestos.

- » 2.—**Santa Perpetua de la Moguda.**—La **imprudencia** de un fumador dió motivo a que se incendiaran unos 25 pajares. Tuvimos que combatir con la falta de agua.
- » 3.—**Santa Coloma de Cervelló.** Carretera de Barcelona. Fábrica de Pinturas y Colorantes. Arde un almacén.
- » 3.—Gerardo Piera. Fábrica de Drogas. A causa del calor reinante se descompuso el celuloide provocando una explosión seguida de un incendio.
- » 3.—Buenos Aires, 5. Laboratorio de películas. Por combustión espontánea, se incendió un pequeño almacén de películas.
- » 4.—Puerta Nueva, 5. **Imprudencia.** Jugando con petardos un niño provoca un incendio.
- » 6.—Camino Scala Dei, 5. Debido al calor reinante se produjo una explosión se-

guida de incendio de una cantidad de películas.

- » 6.—**San Adrián de Besós.** Carretera de Mataró. Almacén de productos químicos. Por defectuosa construcción de la chimenea el hollín desprendido de la misma incendió la cubierta de un almacén.
- » 8.—**La Roca.** (Granollers). Se quemaron 27 pajares, la máquina de trillar y otros enseres.
- » 10.—Constitución, 19. Fábrica de tejidos. Por combustión espontánea de clorato de sosa y otros productos se produjo un pequeño incendio en un almacén.
- » 13.—Sicilia, 194. Fábrica de material eléctrico. Se incendiaron algunas dependencias de dicha fábrica.
- » 13.—Llacuna, 13. Fábrica de hilados de yute. Se incendió una gran nave donde están instalados los telares de dicha fábrica.
- » 21.—Bajada de Viladecols, 5. Traperia. Se quemaron un montón de desperdicios de papel.

- » 24.—Esperanza, 5 y 7. Ardió una gran cantidad de maleza y de basura causando alarma en las torres lindantes.
- » 31.—*Martorell*. Anselmo Clavé, 25 Taller de ebanistería. Se quemaron unas dependencias del almacén. Tuvimos necesidad de instalar una motobomba a 500 metros de distancia, debido a la falta de agua. Colaboraron en esta extinción el Cuerpo de Bomberos de Tarrasa.

Amagos

- Día 2.—Providencia, 62. *Imprudencia*. Por tirar una colilla encendida dentro un cajón de trapos viejos se originó un pequeño incendio.
- » 3.—Cañón, 4. *Imprudencia*. Por poner a calentar un cubo conteniendo gasolina, ocasionó una explosión seguida de incendio. Afortunadamente no hubo desgracias personales.
 - » 6.—Gadiana, 7. Por el mal funcionamiento del automático de la nevera se incendió el motor de la misma.
 - » 6.—Plaza Narciso Oller, 6. *Descuido*. Por dejarse la plancha eléctrica enchufada se produjo un pequeño incendio.
 - » 7.—Peu de la Creu, 16. *Imprudencia*. Al llenar una botella de gasolina en las proximidades de un hornillo, se incendió el contenido de la misma.
 - » 8.—Casanova, 103. *Imprudencia*. Por exceso de presión de un hornillo, se inflama.
 - » 8.—Sagrera, 179. E. N. A. S. A. Por radiación de calor de un horno se quemaron unas ventanas.
 - » 10.—Funicular de Montjuich (Estación n.º 5). *Cortocircuito*, en la caja de distribución de una escalera automática.
 - » 11.—Bailén, 177. Se incendió una habitación.
 - » 11.—Constitución, 88. Debido a un cortocircuito, se produjo un pequeño incendio en una habitación, y a consecuencia de éste hizo explotar una botella que contenía gasolina.

- » 22.—Llull, 28-30. Debido posiblemente a un cortocircuito, se incendiaron unos bidones de productos químicos y un montón de sacos, resultó herido un obrero.
- » 28.—Galileo, 9. Por efecto del temporal de lluvias se produjo un cortocircuito en los cables de alta tensión originando un pequeño incendio.

Chimeneas

Día 8.—Puerta Nueva, 14.

- » 9.—Manso, 64.

Salvamentos

- Día 11.—Clot, frente al n.º 122. Por caerse de un camión un envase de cristal conteniendo amoniaco disuelto se desparrramó este gas por el suelo imposibilitando la circulación por dicha calle
- » 11.—Conde de Asalto. Por desprendimiento de tierras resultó muerto un obrero.
 - » 12.—Francisco Aranda. Parque de Intendencia. Se rompió un tubo del depósito de amoniaco. Tuvimos que emplear los aparatos respiratorios.
 - » 13.—Mayor de Gracia, frente n.º 1. Fuimos requeridos por un señor para recogerle un reloj de oro que le cayó en una alcantarilla.
 - » 13.—Aribau, 60. Obstrucción de la tubería de desagües.
 - » 18.—Plaza Palacio. Caja distribuidora de energía eléctrica.
 - » 26.—Diputación, 233.
 - » 28.—Mónach, 9. Por efectos de la lluvia se obstruyó la tubería general de desagües.
 - » 28.—Balmes, 64. Por efectos de la lluvia se obstruyó la tubería general de desagües.
 - » 28.—Gayarre, 2. Por efectos de la lluvia se obstruyó la tubería general de desagües.
 - » 29.—Avenida de Vallvidrera.

Falsas alarmas

Día 11.—Mayor de Gracia, 25.

- » 15.—San Ramón, s/n.
- » 29.—Lincoln.

Explosiones

Día 6.—Rambla de Santa Mónica. Un **Cortocircuito** provoca una pequeña explosión en la caja subterránea de distribución de cables eléctricos.

Fuegos de bosque

Día 2.—Vallvidrera. **Imprudencia**. Al arrojar una colilla encendida en unas malezas y hierbas secas se incendia una extensión de 500 metros cuadrados.

- » 2.—Fielato de San Cugat «Revolt de la Paella». Al poner en marcha una motocicleta e inflamarse la misma provoca un incendio de unos 300 metros cuadrados de maleza.
- » 6.—**Santa Coloma de Gramanet**. Se quemaron unos 1.500 metros cuadrados de maleza.
- » 7.—Torre Baró. Carretera de Ribas. Se incendió unos 1.000 metros cuadrados de barrizales.
- » 8.—Carretera Rabassada (Vista Rica). Se quemó una extensión de unos quinientos mil metros cuadrados de maleza. Al regresar de este fuego localizamos otro de unos 600 metros cuadrados de extensión.
- » 8.—Vallvidrera (La Viñeda). Se quemó una gran cantidad de maleza.
- » 9.—Carretera de la Rabassada. Se quemaron unos 500 metros cuadrados de maleza.
- » 11.—San Pedro Claver. (Pie del Funicular de Vallvidrera).
- » 12.—Pie del Funicular de Vallvidrera. Se quemaron unos 2.000 metros cuadrados de hierba seca y maleza.
- » 13.—Carretera de Las Roquetas. Se quemaron unos 300 metros cuadrados de hierba seca.
- » 14.—Carretera de la Rabassada. (Fuente de los Pinos). Se quemaron unos 1.000 metros cuadrados de maleza y unos 20 pinos.
- » 19.—Lugar conocido por càl Farrés (Horta). Se quemó una extensión de 4 hectáreas de maleza.
- » 19.—Pie Funicular del Tibidabo. Se que-

mó una gran extensión de maleza.

- » 19.—Carretera de las Aguas. (San Pedro Mártir). Se quemó una extensión de 1'20 hectáreas aproximadamente de malezas.
- » 23.—Carretera de San Cugat. Se prendió fuego en la maleza quemándose aproximadamente una hectárea de extensión.
- » 24.—Carretera de las Aguas. (San Pedro Mártir). Se quemó una extensión de una hectárea de malezas y pinos pequeños.
- » 25.—Fuente de Fargas (Horta). Se quemó una gran extensión de maleza.

Reconocimientos

- Día 7.—Frente al n.º 4 de la calle Esquirols. **Cortocircuito**. Se quemó la envoltura de un cable de distribución de energía eléctrica.
- » 28.—San Beltrán, 10. Debido a las lluvias torrenciales se obstruyó la tubería de desagüe.
 - » 28.—San Bertrán, 12. Debido a las lluvias torrenciales se obstruyó la tubería de desagüe.
 - » 28.—Carretera de Ribas, 101. Debido a las lluvias se inundó la tienda y sótanos teniendo necesidad de achicar el agua con una motobomba.
 - » 28.—Wifredo, 4. Por exceso de lluvia se obstruyó la tubería general de desagües.

Agotamientos

Día 29.—Ntra. Sra. del Puerto. Debido al exceso de lluvias tuvimos necesidad de achicar el agua con una motobomba.

Resumen

Incendios	15
Amagos	12
Chimeneas	2
Salvamentos	11
Falsas alarmas	3
Explosiones	1
Fuegos de bosque	17
Reconocimientos	5
Agotamientos	1
Total servicios	67
Servicios prestados durante este año	411

Giralt

CALZADOS
ESPECIALES

BOTAS MONTAÑA, MOTORISTA, ESODI
BOMBERO, BALON-PIE, CICLISTA
MONTAÑA, POLAINAS TUBOS, ETC.

**BOTAS
CASCO Y
CORREAJES
PARA
BOMBERO**



CALLE VALENCIA, 226 - TEL. 27 98 65 - BARCELONA

Muebles

GRANDES ALMACENES

La Decorativa

Exposición y Venta:

Hospital, 76-78 y Roig, 16 - Teléfono 22 15 12
BARCELONA

Manufactura Impermeables

Gabardinas y Confecciones

R. Cervera y Cia.

Urgel, 114 - Teléfono 23-22-76
BARCELONA

Proveedor del Servicio de Extinción Incendios

*Los bomberos son los eternos
centinelas que guardan su pro-
piedad y su vida de los riesgos
del fuego.*

Bombero: Queremos que nuestra re-
vista sea instructiva y amena para
lograr el máximo perfeccionamiento
en nuestra profesión. Ayúdanos a
conseguirlo aportando tu colabo-
ración.

¡¡¡EL FUEGO NO ESPERA!!!

D.c.I. EXTINTORES t.287461
ESPUMA DE AIRE

Villarroel 153

BARCELONA

EXTINTORES DE INCENDIOS

PARSI

Aparatos especiales para toda clase de Industrias, Almacenes,
Laboratorios, Automóviles, Domicilios particulares, etc., etc.

Pida una demostración sin compromiso

INDUSTRIAS PARSI, S. L.

ARAGON, 141

BARCELONA

TELEF. 23-77-45

COMERCIAL PROVEEDORA

ABAURREA

VENTA A PLAZOS SIN CUOTA DE ENTRADA

SASTRERIA - UNIFORMES - GABARDINAS
REVERSIBLES-CAMISERIA-MANTELERIAS
SABANAS - TOALLAS - ROPA INTERIOR
CALZADOS - RELOJERIA - ESTILOGRAFICAS, ETC.

Fernando, 23, 1.º, 2.ª

Entrada por RAURICH, 5
Teléfono 22 88 15

Barcelona