

OBSERVATORIO CENTRAL METEOROLÓGICO

Observaciones del 2 de Agosto de 1914

Parque del Retiro (Altitud 667 m.).

Hora	Barómetro en m. y 10 ^o	Temperatura en C ^o	Humedad relativa en %	VIENTO		Lluvia en litros en m/m.	Estado del Cielo.	NOTAS
				Dirección.	Fuerza de P. S.			
04	704.70	15.0	45	SE	1=Ventolina	>	Nuboso.	Temperatura máxima a la sombra..... 28.4
8	704.70	15.8	70	SE	0=Calma	>	Casi despejado	Idem mínima a la id..... 15.2
12	705.38	19.6	66	SSE	1=Ventolina	>	Despejado.	Idem máxima al Sol en el vacío..... 61.5
16	705.28	25.0	51	SW	2=Muy flojo.	>	Nuboso.	Idem mínima junto al suelo..... (2)
20	708.81	27.6	40	Calma	0=Calma	>	Despejado.	Recorrido total del viento en kilómetros
24	703.24	23.0	54	W	1=Ventolina	>	Idem.	en las últimas veinticuatro horas.... 247

SUBASTAS

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

Dirección General de Correos y Telégrafos.

CORREOS

En virtud de lo dispuesto por Real orden de esta fecha, se convoca a subasta pública para adjudicar la construcción y suministro al Estado de 25 coches correos, con sujeción al pliego de condiciones que a continuación se inserta.

Pliego de condiciones para el suministro al Estado de 25 coches correos.

1.^a

El suministro al Estado de 25 coches correos con destino a circular por líneas férreas españolas de ancho normal se contratará, mediante subasta pública, ajustada a lo dispuesto en la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública de 1.^o de Julio de 1911, y en cuanto a ella no se oponga, a las disposiciones contenidas en el título 2.^o, capítulo 1.^o, del Reglamento para el régimen y servicio del ramo de Correos aprobado por Real decreto de 7 de Junio de 1898.

2.^a

La subasta se anunciará con veinte días por lo menos de anticipación, mediante la publicación de los oportunos anuncios en el *Boletín Oficial*, *Diario Oficial de Avisos* y *GACETA DE MADRID*, insertando además en ésta el pliego con el completo de las condiciones generales, administrativas, económicas y facultativas.

3.^a

El precio máximo ó tipo límite para la subasta del suministro total de los 25 coches de que se trata es el de 1.300.000 pesetas, ó sea el de 52.000 pesetas por cada coche.

4.^a

El pliego general de condiciones y los dibujos de conjunto, sección longitudinal, testero y sección transversal y planta y distribución interior del coche estarán de manifiesto en la Dirección General de Correos y Telégrafos, Negociado 9.^o, Material de Correos, calle de Carretas, número 10, de esta Corte, durante las horas de oficina hasta la fecha señalada para la celebración de la subasta, y se facilitarán copias de los citados dibujos a las casas constructoras que lo soliciten.

5.^a

Las proposiciones se extenderán en papel sellado de la clase undécima, redactadas en castellano y con arreglo al siguiente modelo:

«D. ... (nombre y apellidos), domiciliado en ... calle ... número ... piso ... en nombre propio ó en concepto de apoderado de D. ... (nombre y apellidos), ó en el de Gerente de la Sociedad ... domiciliada en ... según copia notarial de la escritura de mandato ó del poder ó documento que acompañe y que acredite legalmente la representación que ostento y la facultad para ejercitar esta gestión, enterado del anuncio publicado, así como del pliego completo de condiciones generales, administrativas, económicas y facultativas inserto en el número ... de la GACETA DE MADRID, correspondiente al día ... del mes de ... del presente año, relativos a la subasta para la adquisición por el Estado de 25 coches correos para vía férrea española, de ancho normal, se comprometo a llevar a cabo la construcción y suministro del completo de dichos 25 coches correos, con estricta sujeción a todas y cada una de las condiciones que abarca el mencionado pliego, que acepto y prometo cumplir en todas sus partes, por el precio total de ... (en letra) pesetas ... (en letra) céntimos, ó sea por el precio de ... (en letra) pesetas ... (en letra) céntimos cada coche. La construcción de los mencionados 25 coches correos se hará en los talleres españoles de mi propiedad, denominados ... sito en ... y el proveedor de los materiales, que han de proceder de la producción nacional, será D. ... domiciliado en ...»

Madrid, ... de ... de 1914.

(Firma completa del licitador.)

Las proposiciones que tengan raspaduras, enmiendas ó interlineados, aunque estén salvados por medio de nota, así como las que no se presenten acompañadas de todos los documentos que determina la condición 6.^a del presente pliego, serán desechadas.

6.^a

Hasta el día 26 de Agosto de 1914, a las diecisiete horas, podrán presentarse pliegos para optar a la subasta en el Registro general de Correos del expresado Centro directivo, sito en el piso segundo del indicado edificio. Con el pliego cerrado que contenga la proposición, acompañará el licitador, por separado, el recibo corriente de la Contribución industrial que satisfaga, los documentos justificativos de que posee talleres apropiados para la construcción de esta clase de carruajes y el resguardo ó documento que acredite haber constituido en la Caja

general de Depósitos, ó en cualquiera de las Suburales de ésta, en provincias, el depósito de 65.000 pesetas, como garantía provisional para responder de su proposición. En el anverso del sobre que contenga la proposición se consignará la indicación: «Proposición para la subasta relativa al suministro de 25 coches correos para vía férrea española de ancho normal», y estampará su firma el licitador. Este exhibirá su cédula personal al hacer la entrega del pliego en el Registro, para que el empleado que le reciba tome nota de aquélla y se la devuelva en el acto.

7.^a

El acto de abrir y leer los pliegos que hubieran sido presentados, y de verificar el remate, se celebrará en Madrid, en la Dirección General de Correos y Telégrafos, y empezará a las once horas del día 31 de Agosto del presente año, ante una Junta que se constituirá con el ilustrísimo señor Director general de Correos y Telégrafos, el Jefe de la Sección 3.^a de Correos, el del Negociado de Material del mismo ramo, el Abogado del Estado del Centro directivo, el Ingeniero mecánico de la Sección de Correos y un Oficial del referido Negociado, que actuará como Secretario. Presidirá dicha Junta el Ilmo. Sr. Director, ó, por delegación suya, el Jefe de la Sección 3.^a de Correos, y asistirá al acto para dar fe y extender la correspondiente acta el Notario público que a ese efecto se designado por el Decano del Ilustre Colegio Notarial de esta Corte.

Para que la Junta anteriormente expresada funcione válidamente, bastará se halla formada por el Ilmo. Sr. Director ó por delegación suya el Jefe de la Sección 3.^a de Correos, como Presidente, y dos de los Vocales nombrados.

8.^a

Se adjudicará provisionalmente el suministro al autor de la proposición que reuniendo los requisitos prevenidos sea la más económica, y si resultasen dos ó más propuestas iguales, en el mismo caso se verificará licitación por pujas a la llana durante quince minutos entre los autores de aquéllas proposiciones, y al terminarse dicho plazo subsistiese la igualdad, se procederá inmediatamente al sorteo de las mismas para dilucidar a cuál corresponde adjudicar el remate.

Para que las pujas a la llana puedan realizarse en la forma que previene esta condición, será necesaria la presencia en el acto de la apertura de pliegos de los autores de proposiciones ó persona con

poter bastante para representarles modificando su propuesta.

Si los autores ó sus representantes no concurriesen, se entenderá que renuncian á variar su proposición, y si dos ó más de éstas fueran iguales, la Junta de subasta admitirá pujas solamente de los autores ó sus representantes que se hallen presentes, y si ninguno hubiera concurrido se verificará el sorteo de dichas proposiciones, haciendo constar en el acta los hechos que de esos particulares resulten.

9.ª

Interin el remate provisional no sea aprobado por el Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación, no constituirá aquél una obligación perfeccionada y definitiva; pero tan pronto como la aprobación recaiga y se inserte en la GACETA DE MADRID la Real orden de adjudicación del sumatorio, deberá el contratista consignar en la Caja General de Depósitos, en concepto de fianza definitiva, á disposición de la Dirección General de Correos y Telégrafos, una suma en metálico ó en valores públicos españoles, equivalente al 5 por 100 del importe por el que se le haya adjudicado el remate, entregando en el Negociado de Material de Correos del Centro directivo la correspondiente carta de pago, acompañada de la póliza justificativa de la adquisición legal de los valores depositados si fueran fondos públicos, los cuales se valorarán para ese efecto con arreglo á la cotización media de la Bolsa en el mes anterior, y los demás documentos necesarios para proceder sin pérdida de momento á formalizar la correspondiente escritura pública de obligación, en la inteligencia de que si ésta no se otorgase dentro del plazo máximo de quince días por demora del contratista en el cumplimiento de los requisitos ó en la presentación de los documentos que se precisen, se anulará el remate á costa del mismo rematante, y los efectos de esta anulación serán:

1.ª La pérdida de la garantía ó depósito de la subasta, que desde luego se adjudicará al Estado como indemnización del perjuicio ocasionado por la demora en el servicio.

2.ª La celebración de un nuevo remate bajo las mismas condiciones, pagando el primer rematante la diferencia del primero al segundo.

3.ª No presentándose proposición admisible en el nuevo, la Administración ejecutará el servicio por su cuenta ó por contratación directa, respondiendo el rematante del mayor gasto que ocasione con respecto á su proposición.

10.

Una vez otorgada la escritura, el contratista presentará una primera copia de ella en las oficinas liquidadoras dentro de los plazos legales, y debidamente requisita la, así como cuatro copias simples de la misma, entregará aquélla y éstas en el Negociado 9.ª, Material de Correos, del Centro directivo, hecho lo cual, se le devolverá el resguardo del depósito provisional que consignó para optar á la subasta.

11.

Será de cuenta del contratista: El pago de los derechos notariales por el levantamiento del acta de la subasta; el de los de formalización del contrato en escritura pública y expedición por el Notario de una primera copia y onstro simples de la misma; el del coste de los anuncios de subasta en el Boletín Oficial, Diario Oficial de Avisos y GACETA DE MADRID, ó in-

terción en ésta del pliego de condiciones; el de los Derechos reales, si los devengare el contrato, y el de cualquiera otro impuesto ó contribución. En la escritura pública de obligación se hará constar que el contratista ha satisfecho, de los gastos antes dichos, el importe de los que se hayan originado con anterioridad al otorgamiento de la misma, y también que ha constituido el depósito definitivo de fianza, copiando literalmente la carta de pago y la póliza de adquisición legal de los valores, si lo constituyeran fondos públicos. No se insertará en la citada escritura el pliego general de condiciones, pero se hará constar el número y fecha de la GACETA DE MADRID en que se haya publicado.

12.

El contratista queda obligado al cumplimiento de los preceptos contenidos en la ley sobre Accidentes del trabajo de 30 de Enero de 1900 y Reglamento para su ejecución, en caso de accidentes ocurridos á los operarios con motivo y en el ejercicio de los trabajos necesarios para la construcción de los coches, pudiendo, por tanto, sustituir su responsabilidad en Compañías ó Empresas de seguros, en la forma que dicha Ley y Reglamento determinan. También quedará sujeto á la ley del Descanso dominical y demás disposiciones complementarias que existan relacionadas con el trabajo ó puedan dictarse referentes á ese particular ó á la construcción en general, siendo de su cuenta y riesgo el seguro del personal y operarios á sus órdenes, viniendo, por último, obligado á establecer, en lo que á la construcción de los 25 coches correos se refiere, el contrato entre el mismo y los obreros que haya de ocupar, en los términos que previene el Real decreto de Reformas sociales de 20 de Junio de 1902.

13.

El contrato se entenderá asimismo hecho con sujeción á la ley de 14 de Febrero de 1907, relativa á Protección á la producción nacional, Reglamento para su ejecución, aprobado por Real decreto de 28 de Febrero de 1908, y disposiciones posteriores; por consiguiente, los 25 coches correos se construirán en talleres españoles situados en España, y las piezas ó elementos que se empleen en la construcción de los mencionados coches y no estén comprendidos en la relación vigente de los artículos ó productos para cuya adquisición se considere necesaria la concurrencia extranjera en los servicios del Estado, serán de producción española. A fin de que pueda comprobarse el cumplimiento de esta disposición, cada licitador especificará en su proposición, además del taller ó talleres españoles de su propiedad en los que se construirán los referidos coches, el establecimiento ó establecimientos que le proveerán de las piezas ó elementos á que antes se hace referencia, para ello necesarios. En la escritura pública de obligación se hará constar este particular y si el contratista, con posterioridad al otorgamiento de que dondamente cambiara de proveedores, lo participará por escrito á la Dirección General de Correos y Telégrafos con la debida antelación. En los establecimientos donde se construyan los 25 coches, así como en los de donde procedan los materiales de producción nacional empleados en la construcción de aquéllos, tendrán libre entrada los delegados de la Dirección General de Correos y Telégrafos y los de la Comisión protectora de la producción nacional, á todos los cuales,

tanto el contratista como los dueños ó encargados de los establecimientos proveedores de éste, facilitarán el ejercicio de su misión fiscalizadora.

El pago de los derechos de Aduanas, así como el del impuesto de transporte y demás á que hubiere lugar por el empleo de los materiales procedentes del extranjero que autorice la ley en la construcción de los 25 mencionados carruajes, será de cuenta del contratista, quien no podrá solicitar exención especial de pago de tales derechos ó impuestos.

Los artículos 13, 14 y 15 y primer párrafo del 17 del Reglamento para la ejecución de la ley de Protección á la producción nacional, establecen lo siguiente:

Art. 13. Cuando se haya celebrado, sin obtener postura ó proposición admisible, una subasta ó un concurso sobre materia reservada á la producción nacional, se podrá admitir concurrencia de la extranjera en la segunda subasta ó el segundo concurso que se convoque, con sujeción al mismo pliego de condiciones que sirvió de base la primera vez.

Art. 14. En la segunda subasta ó en el segundo concurso, previstos por el artículo anterior, los productos nacionales serán preferidos en concurrencia con los productos extranjeros excluidos de la relación vigente, mientras el precio de aquéllos no exceda al de éstos en más del 10 por 100 del precio que señale la proposición más módica. Siempre que el contrato comprenda productos incluidos en la relación vigente y productos que no lo estén, los pliegos de condiciones y las proposiciones los agruparán y evaluarán por separado. En tales contratos la preferencia del producto nacional establecida por el párrafo precedente, cuando éste fuere aplicable, cesará si la proposición por ella favorecida resulta onerosa en más del 10 por 100 computado sobre el menor precio de los productos no figurados en dicha relación anual.

Art. 15. En todo caso las proposiciones han de expresar los precios en moneda española, entendiéndose por cuenta del proponente los adensos arancelarios en su caso, los demás impuestos, los transportes y cualesquiera otros gastos que se ocasionen para efectuar la entrega, según las condiciones del contrato.

Art. 17. Las Autoridades y los funcionarios de la Administración que otorguen cualesquiera contratos para servicios ú obras públicas, deberán cuidar de que copias literales de tales contratos sean comunicadas inmediatamente después de celebrarlos, en cualquiera forma directa, concursa ó subasta, á la Comisión protectora de la producción nacional.

14.

El contratista ó un representante suyo debida y legalmente autorizado, residirá en Madrid hasta la terminación del contrato. En este último caso, el nombre, apellidos y domicilio del representante legal, se consignará en la escritura de obligación, y si la representación se confiere con posterioridad al otorgamiento de aquélla, en el oportuno documento notarial, del que se entregará testimonio fehaciente á la Dirección General de Correos y Telégrafos.

15.

El contratista no podrá en ningún caso ceder ni traspasar el contrato; sólo en los de materia ó quiebra, la Administración autorizará, si lo estima conveniente, á los herederos ó síndicos de la quiebra para que continúen dicha contrata, y siempre

con arreglo á las mismas condiciones estipuladas.

16.

El Excmo. señor Ministro de la Gobernación, previa audiencia del Consejo de Estado, podrá, en cualquier tiempo, rescindir el contrato por faltas del contratista en el cumplimiento de las obligaciones estipuladas, haciendo uso tanto de las facultades que se confieren á la Administración en el presente pliego, como de las que le corresponden en virtud de las disposiciones legales vigentes.

17.

El contratista interesará en su día de la Dirección General de Correos y Telégrafos que disponga la devolución del depósito definitivo de fianza; pero no podrá decretarse su devolución hasta que ultimado el suministro completo de los 25 coches correos, transcurra el plazo de garantía y queden solventadas cuantas obligaciones se derivan del cumplimiento del contrato.

18.

El contratista contraerá á riesgo y ventura las obligaciones que dimanar del contrato, sin que en ningún caso ni por ningún concepto, pueda reclamar indemnización, aumento ó intereses del precio estipulado, quedando sometido á la jurisdicción contenciosa administrativa en todas las cuestiones que puedan suscitarse sobre la inteligencia, cumplimiento y efectos del contrato y sobre su rescisión, renunciando al derecho común y fuero de su domicilio para el caso en que fuera preciso proceder contra él ejecutivamente, con arreglo á las disposiciones administrativas.

19.

El contratista garantiza al Estado contra toda reclamación de tercero por privilegios de invención, fabricación, explotación, introducción ó cualquier otro relacionado con el material, aparatos y demás elementos que se empleen en la construcción ó formen parte de los 25 coches correos objeto del suministro que se contrata, obligándose asimismo al cumplimiento de las leyes y disposiciones oficiales relacionadas con dichos aparatos ó elementos.

20.

El Real decreto de 27 de Febrero de 1852 se aplicará como supletorio en todos los casos imprevisos y en los no regulados en el presente pliego de condiciones ó otras disposiciones vigentes.

21.

Los 25 coches correos que comprende el suministro se marcarán con las iniciales E. O., de la serie, y números 5 al 29, y deberán circular: del número 5 al 9, por la línea de Madrid á Hendaya; del 10 al 14, por la de Madrid á Orense; del 15 al 19, por la de Madrid á Odiés; del 20 al 24, por la de Madrid á Málaga; y del 25 al 29, por la de Madrid á Barcelona.

El contratista los entregará completamente terminados y con todos los elementos necesarios para prestar inmediatamente servicio. Hará dicha entrega por grupos completos de cinco coches, de numeración correlativa, de menor á mayor, y efectuará la del primer grupo de numeración más baja dentro del plazo de once meses, á contar desde el día siguiente al de la fecha de la GACETA DE MADRID en que se inserte la Real orden de adjudicación definitiva del suministro, y en cada treinta días, á partir del día siguiente al en que expire el citado plazo de once meses, entregará un nuevo grupo de cin-

co coches cuya numeración sea continuación de los de la entrega inmediata anterior, hasta completar el total de los 25 coches.

A fin de que la Dirección General de Correos y Telégrafos pueda interesar de la División técnica y administrativa de Ferrocarriles á cuya dependencia pertenecen los talleres de construcción, que autorice, si procede, la circulación de los referidos coches y el Ingeniero mecánico de la Sección de Correos á continuación los reconozca y si ha lugar los recibe, el contratista participará por escrito y con un mes de antelación, al citado Centro directivo, la fecha en que acabará la construcción de los coches que forman cada grupo y la estación férrea de vía normal en que hará la entrega. El reconocimiento por la División tendrá lugar en los talleres, y el reconocimiento y la recepción por el Ingeniero de Correos se verificará sobre vía en la estación indicada por el contratista, debiendo comunicarse en este particular las instrucciones que si efecto comunique á éste la Dirección General de Correos y Telégrafos.

De los reconocimientos y de las recepciones se extenderán las correspondientes actas por duplicado para cada grupo de cinco coches, autorizadas las de las recepciones por el Ingeniero mecánico de Correos, quien remitirá un ejemplar de cada una de las citadas actas de reconocimiento y de recepción al Centro directivo, entregando el otro al contratista para que le una como justificante á la cuenta.

Si alguno de los cinco coches de cualquier grupo no fuese aceptable, quedará en suspenso la recepción de los restantes del mismo grupo hasta que el contratista corrija los defectos que impidieron la recepción de aquél ó lo sustituya por otro coche que lo sea.

El importe del papel sellado de las actas de reconocimiento y recepción y el de cualquier gasto legal que se ocasiona con motivo de esas actas, será abonado por el contratista.

22.

Antes del día en que el contratista debe participar á la Dirección General de Correos y Telégrafos la fecha en que hará la entrega de cada grupo de coches, podrá solicitar prórroga para verificarla, si por causas justificadas é independientes de su voluntad no hubiera terminado su construcción. La Superioridad, si considerara la prórroga, determinará el plazo de la misma en armonía con las causas que la motiven y el tiempo por el cual se disponga del crédito para el pago del importe de los coches.

23.

Con prórroga ó sin ella, si expirado el plazo dentro del cual, en uno ó otro caso, haya de tener lugar la entrega de un grupo cualquiera de cinco coches no se hubiera realizado ese acto, ya porque no fueran aceptables, ya porque no estuviera terminada su construcción, el contratista ingresará en la Tesorería del Estado en concepto de indemnización por perjuicio de demora en el servicio el medio por ciento del valor de los cinco coches al tipo de adjudicación del suministro por cada semana ó fracción de ella que transcurra desde el día siguiente al en que termine el plazo correspondiente fijado para la entrega, hasta que sean reconocidos y aceptados.

El pago de esa indemnización no excluye en modo alguno al contratista de las responsabilidades que legalmente le

correspondan por incumplimiento total ó parcial del suministro.

El incumplimiento será considerado total si terminado el plazo señalado para la entrega del último grupo de coches no hubiera presentado el contratista su pedido de reconocimiento, ó si los presentados no hubieran sido reconocidos; y se considerará parcial si habiendo entregado dentro del citado plazo parte de los grupos de coches que comprende el suministro, se sucedieran seis meses desde la última entrega verificada sin que presentara ninguno de los restantes para su reconocimiento. En el primer caso la responsabilidad del contratista será determinada por lo dispuesto en el artículo 51 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública de 19 de Julio de 1911; en el segundo, la Administración podrá, á su arbitrio, celebrar una contratación directa los coches no aceptados por aquél, el cual responderá del mayor gasto que ocasione con respecto á su preparación, sin perjuicio de lo que al Estado en la forma antes dicha del medio por ciento del valor de los coches no suministrados por el contratista hasta que éstos se hallen en poder de la Administración, ó considerará el suministro reducido al número de coches aceptados por el referido contratista, quien perderá el depósito de fianza, que se adjudicará al Estado como indemnización de los perjuicios causados.

En ambos casos, la acción de la Administración será ejecutiva, y se ejecutará primer lugar sobre la fianza y después sobre los bienes del contratista.

24.

El importe de los coches reconocidos y aceptados por el Ingeniero mecánico de Correos se satisfará al contratista, previa la presentación por éste á la Dirección General de Correos y Telégrafos, antes del 20 de Diciembre de 1915, de la correspondiente cuenta, en triplicado, en la que se especificará el número de cada coche, su valor al precio de adjudicación del suministro, y las modificaciones abonables, legalmente autorizadas, si las hubiera, y su coste.

Con la cuenta, en calidad de justificantes, entregará el contratista los documentos siguientes:

Actas de reconocimiento y recepción de los coches; declaración fehaciente hecha ante Notario, en la que conste que los materiales empleados en la construcción de los coches que no estén comprendidos en la relación vigente de precios, exceptuadas las de producción nacional, y que los precios por ellos se fijaron en reclamación contra el Estado por el ministro de los mismos; y en su caso los documentos que acrediten las modificaciones del proyecto que sean abonables, el pago de los Pasos de Aduana, impuestos de transportes, etc., y la partida de pago de haber ingresado en la Tesorería del Estado las indemnizaciones que hubiera habido lugar por demora en el servicio.

De ningún caso el presente artículo se permitirá la subvención de la citada acción, la cual se pagará en el crédito de 1.500.000 pesetas establecido por la Ley de 14 de Diciembre de 1913, y autorizado en su forma por Real decreto del Ministerio de Hacienda de 17 de Diciembre de 1913 y 25 de Marzo de 1914, y estará sujeta al descuento del impuesto del 1 por 100 sobre pagos del Estado del 20 por 100 sobre dicho 1 por 100, más los previstos y que se establecen por las leyes.

El Estado no admite responsabilidad alguna por los perjuicios que pueda sufrir el contratista á causa de demora en el pago de la mencionada cuenta, si por haber habido la entrega de los coches ó por haberse agotado después del plazo para el pago de los mismos, expirado el de concesión del correspondiente crédito, hubiera de verificarse con cargo á ejercicios cerrados.

25.

La Dirección General de Correos y Telégrafos se reserva el derecho de inspección en la construcción de los coches, inspección que será hecha por las personas que el efecto designe, y muy especialmente por el Ingeniero mecánico de la Sección de Correos de dicho Centro Director, las cuales tendrán entrada franca en los talleres del constructor y en hacer todas las comprobaciones necesarias, pudiendo el citado Ingeniero declarar, sin que el contratista tenga derecho á indemnización, las piezas cuya calidad de ejecución fuera viciosa, sin que el ejercicio de este derecho dispense en modo alguno de las comprobaciones pertinentes, cuando tenga lugar la recepción de los carrujes.

Las personas que verifiquen la inspección á nombre de la Dirección General de Correos y Telégrafos harán ejecutar por el contratista, y á expensas de éste las pruebas de los materiales y piezas empleados en la construcción.

Las piezas rechazadas por el Ingeniero mecánico de la Dirección serán marcadas, y deberán serle presentadas á su debido requerimiento.

Las pruebas de toda clase de materiales que se empleen en la construcción de los 25 coches de que se trata se efectuarán en los talleres en que se construyan dichos carrujes.

26.

Durante los seis meses que sigan á la recepción de cada grupo de cinco coches, el contratista deberá reemplazar por su cuenta las piezas de los mismos que se rompan ó presenten vicios de forma, de montaje ó de calidad, siendo sólo costeados por el Estado las reparaciones exigidas por un accidente que no provenga de vicio de construcción ó de materiales defectuosos. En caso de urgencia la Dirección General de Correos y Telégrafos hará ejecutar los trabajos necesarios y el reembolso de piezas por cuenta del contratista.

27.

Caja. — Descripción.

Los coches tendrán la caja de 18 metros longitud total exterior, incluida la plataforma, y de 2.900 de ancho total, incluido exterior, con paredes dobles, doble piso, con el intervalo relleno de estopa vegetal, doble techo liso, recubierto de lata pintada. En un extremo del coche habrá una plataforma cerrada como hasta los actuales coches A. A. de las Compañías del Norte y Madrid á Zaragoza y Alicante, pero sin fuelle de intercomunicación. En dicha plataforma habrá dos puertas, una á cada costado del coche, con sus pasamanos, manillas y cerraduras, que tendrán cristal practicable en la forma corriente. En el extremo opuesto del coche no habrá abertura alguna, á no ser un cristal fijo y provisto de fuertes barrotes de hierro por el exterior, que dé luz al almacén para el término de cristal que irá en el testero del coche. Habrá, en los sitios que señala el plano, dos puertas de corredera, una á cada costado, provistas de su cierre por

el interior, destinadas á la carga y descarga del almacén mencionado. Además llevará cada cochete ventanas á cada costado con cristal practicable, en su mitad superior; cortinilla fuerte de cuero ó artículo equivalente, y provistas por el exterior de barrotes de metal. Estas ventanas llevarán por el interior un marco con rejilla metélica que impida puestas el aire arrastrar la correspondencia fuera del coche al estar abierto el cristal; debajo de la ventana central de cada costado irá un buzón con vierte aguas de metal, y debajo de él una chapa esmaltada representando un sobre cerrado y lacrado. El coche llevará estribo corrido en toda su longitud, y estribos cortos suplementarios debajo de las puertas, en la forma corriente en vehículos similares. Asimismo habrá un pasamanos de metal corrido en toda la longitud del coche. Los rótulos y escudos serán, salvo determinación contraria, de metal de espesor adecuado y aplicados á la caja con pasafijos fijos por el interior, de modo que no puedan ser arrancados desde el exterior del coche. Este irá pintado de rojo cereza los costados, y de negro los testeros y herrajes del bastidor, carros y ruedas, etcétera. El techo irá pintado de blanco, así como los ventiladores, depósitos, luces, etc., visibles del exterior. Los marcos de las ventanas irán barnizados en su color natural de cobre. Todos los rótulos, escudos y pasamanos, manillas, etc., en general, todas las piezas de metal, irán pulimentadas.

28.

Distribución interior.

La entrada al coche será por la plataforma. Inmediatas á ésta se hallarán dos almacenes de la correspondencia de tránsito, uno de 3.925 metros de longitud, y el otro de 4.675; el primero vendrá limitado en un extremo por el testero de la caja del coche, y por el otro, por un bastidor de hierro de ángulo provisto de tela metélica fuerte y de malla grande y fijo en el piso y en el techo. El ancho de este marco será de 875 milímetros. El otro almacén ocupará todo el espacio libre entre el testero de la caja del coche y el tabique del despacho del Jefe de la expedición, ambos cerrarán sus frentes con cadenas. Entre estos almacenes quedará un corredor central, en cuyo frente y sobre el tabique del despacho del Jefe, habrá una taquilla para despacho de los carteros de las estaciones del tránsito. El despacho del Jefe será cerrado, pero no ocupará todo el ancho del coche, sino que dejará un pasillo al costado de 800 milímetros de ancho. Los tabiques del despacho serán macisos, salvo en la parte de encima de la taquilla antes mencionada, que será el tabique de tela metélica fuerte y de malla de 50 milímetros para que desde su asiento pueda el Jefe vigilar la entrada del coche y almacenes ya descritos. Frente á esta taquilla estará la puerta de entrada al coche, que será de corredera y marco de hierro, provisto de tela metélica, con el fin de que, aun cuando cerrada, no quede independiente de la oficina. En este despacho habrá una mesa con esjones, caja de valores y casilleros, y tendrá ventana. Los detalles de distribución se especifican en el plano. La oficina general para ambulantes y carteros, vendrá á continuación del despacho descrito y tendrá dos grandes mesas, con casilleros y bates, que se señalan en el plano. Esta oficina tendrá cuatro ventanas. Debajo de las bateas de banco poder-guardar las colchonetas, á cuyo fin se reservará el espacio suficien-

te. Llevará esta oficina dos puertas de corredera para descarga de las sacas del almacén de término. En el frente de esta oficina irán la puerta del lavabo retrete, la del almacén de término y los armarios para ropa, efectos de repuesto y limpieza, etc. El departamento lavabo tendrá un retrete con un depósito de agua y un lavabo á cuya palangana se procurará dar la mayor amplitud posible. Llevará espejo con marco de caoba y de 600 por 400 milímetros, percha, toallero, etc., en él habrá una ventana y un ventilador. Las dimensiones interiores serán un metro de ancho y 1.690 de largo. La puerta abrirá hacia adentro y llevará vidrio deslustrado, picaporte y pestillo indicador, éste por el interior. El resto del coche formará el almacén para la correspondencia de término, en el que habrá un cristal fijo en el testero para dar claridad durante el día. La puerta de este almacén será de corredera, con bastidor de hierro y planchas de tela metélica, llevará picaporte, herraduras para candado y otras para el precinto.

29.

Detalles de construcción de la caja.

El forro interior de la caja será de madera, en frisos horizontales de 15 milímetros por 100 milímetros, y el exterior de madera de fresno de 13 milímetros de espesor, dispuesto por debajo del larguero inferior de las ventanas en frisos verticales, y por encima de él en empanelados compuestos de tablas de tres láminas encoladas con las fibras de la madera en sentido cruzado, alcanzando el empanelado un espesor total de 15 milímetros.

Sobre el techo habrá un paso formado por tres tablas más anchas, para los lampistas, que sobresaldrá 350 milímetros de los testeros para facilitar el paso de un coche á otro.

El techo y doble techo serán de frisos de madera dispuestos longitudinalmente.

Para formar la cubierta se darán al techo dos manos de pintura hidrófuga espesa, preparada á base de malta de hierro, cenizas de zinc y negro en pasta, dejando secar bien la primera mano y colocando la lona, que será de una pieza, inmediatamente después de dar la segunda, para que forme cuerpo con la misma, y sujetándola á los testeros y costados con dos hileras de clavos estañados, distanciados 20 milímetros. Después se darán tres manos de pintura espesa de albayalde.

El piso superior estará formado por tablas ensambladas á media madera. El piso inferior estará compuesto por tablas transversales, asimismo á media madera.

30.

Muebles y detalles.

La ebanistería interior será de roble y caoba combinados para los muebles, y de pino rojo del Norte las paredes, el piso y el techo. El piso estará cubierto por fieltro y linoleum, y entre las puertas y en el calceón, entre almacenes, en la longitud de éstos, llevarán un paso de 960 milímetros de ancho de chapa estriada de hierro de siete milímetros de espesor, para arrastrar sobre ellas las sacas. Los casilleros tendrán los costados de madera, pero los fondos serán de tela metélica de cinco milímetros, de malla. La puerta del despacho del Jefe tendrá carrojo y herraduras para candado. El cierre de la taquilla será de bastidor de hierro con tela metélica, fijándose con pestillo por dentro del despacho. Las mesas tendrán tableros de madera, fijos en las mesas de los ayudantes, y con visagras, de modo

que sirvan de tapa á los cajones, en la del Jefe. En las mesas de los ayudantes los cajones serán de corredera. Cada casillero llevará un rótulo de hierro esmaltado con letra negra sobre fondo blanco.

Debajo de los cajones de los Ayudantes, y á unos 20 centímetros del suelo, irá una batea de marco de hierro con tela metálica para impresos y periódicos, fija al armazón de la mesa. En la mesa del Jefe habrá un soporte, y en las de los Ayudantes dos, con sus chimeneas para lámparas de aceite. En la mesa del Jefe habrá una caja de valores con fuerte cierre de resbalón, movido por la manija exterior y embrillada para candado; no tendrá cerradura ni llave. Practicados en las paredes del coche, y á la mitad de su longitud, habrá dos buzones con veinte aguas al exterior y llevando interiormente una caja de madera con tapa y mirilla de talco ó cristal grueso, protegido por varillas ó rejilla fuerte de metal. Habrá seis taburetes de sólida base, ligeros, con respaldo bajo, y á poder ser, giratorios. El contratista propondrá los modelos que crea oportunos, mencionando su peso. Habrá cuatro cojinetes con marco sólido de madera, rehenchidas, forradas de cuero de 1,80 por 0,70 metros. En el sitio conveniente se dispondrán portaequipajes amplios y fuertes. En el departamento lavaboretrete irá un ventilador Torpille y otros tres de igual tipo, repartidos en el coche. Habrá además en cada extremo del coche una toma de aire tipo Pullman, para ventilación por el piso, debiendo las aberturas de este ventilador llevar malla fina y trampilla para regular la entrada de aire. No habrá ventilación por los costados, pero sí circulación de aire entre los techos. El aparato de alarma llevará tres botones de llamada, uno junto á la mesa del Jefe, otro en la oficina y el tercero en el almacén de tránsito; estará en combinación con el freno y tendrá sus semáforos en un techo del coche. Habrá además sobre el techo una campana grande, cuyo modelo propondrá el contratista, con su llamador, que pueda accionarse desde la mesa del Jefe. Además de sus cerraduras ordinarias llevará cada puerta pestillo fuerte de metal y una caña de madera para fijar interiormente el marco del cristal de su ventana. La puerta del departamento lavaboretrete tendrá un cristal deslustrado para que penetre la luz del interior del coche, y estará provisto de cerrojo indicador. El piso del departamento lavaboretrete, estará formado por una chapa de plomo de tres milímetros de espesor, que ascenderá por sus costados unos 100 milímetros, soldando las esquinas; sobre este piso se colocará cemento en un espesor de 25 á 30 milímetros, y encima baldosa hidráulica, dando al conjunto inclinación hacia el centro, donde se pondrá un desagüe. Los costados se rematarán con medias cañas de loza blanca. El lavabo será de fundición y lo propio la taza del retrete, ambos esmaltados. Al instalar la taza del retrete se tendrá cuidado de hacerlo en forma que la descarga se efectúe libremente, sin caer en parte alguna del bogie. Toda la tubería será de cobre rojo, como el depósito del techo, cuya capacidad será de 120 litros. El desagüe del lavabo será por agujero en el fondo de la jofaina, provisto de rejilla, y el cierre que estará debajo del lavabo en el tubo de salida será una llave corriente de paso, de bronce ó metal de paso adecuado, pero no de tornillo. El grifo de agua del lavabo sobresaldrá lo menos posible de la pared del coche, á fin de que quede bien desembarazada la palangana,

31.

Montaje de la caja.

La caja desarmará por el intermedio de piezas de fletro sobre un bastidor metálico atirantado, y éste á su vez, sobre dos carros ó bogies de cuatro ruedas, será de tracción extrema con gancho articulado.

Los resortes de choque serán de tensión inicial y articulados. El freno por el vacío obrará sobre los dos carros, llevando cada rueda dos almohadillas y teniendo el freno dos tambores de 24 pulgadas de diámetro y del sistema Smith Hardy. El aparato de alarma estará en conexión con el freno y llevará dos semáforos y tres llamadores, y junto á cada botón una placa de hierro esmaltado, con la correspondiente inscripción de «Llamada para caso de alarma» en letra negra sobre fondo blanco.

32.

El contratista presentará á la Dirección General de Correos y Telégrafos dentro del plazo de noventa días, á contar desde la fecha en que se publique en la GACETA DE MADRID la Real orden de adjudicación definitiva del suministro de los coches correos:

1.ª Una colección completa y firmada por aquél, hecha en tela de calcar muy transparente, de los planos que á continuación se detallan ó indican. Con dicha colección se presentarán otras dos copias de los planos hechos al ferroprestado.

2.ª Un estado completo, firmado por el contratista, de todas las piezas (maderas y metales) que componen el tipo del coche correo, con su volumen para las maderas y sus pesos para los metales.

Dicha colección de planos y estado de piezas serán entregados por la Dirección General de Correos y Telégrafos á las Compañías de ferrocarriles y Divisiones técnicas respectivas, á fin de que consiguieran en ellos su conformidad, si procede.

Relación de los planos que ha de entregar el contratista á la Dirección General de Correos y Telégrafos.

1. Conjunto del coche.
2. Bastidor.
3. Eje montado.
4. Caja de aceite soporte de engrasador, engrasador, etc.
5. Soporte de suspensión de las almohadillas de freno, almohadillas del freno y ataguías de las almohadillas, etc.
6. Aparato completo de tracción y sus detalles.
7. Muelle de choque con su brida y sus balancines y bieles, etc.
8. Gafa de tope, florón de tope y tope.
9. Cadenas de seguridad y resortes de las mismas, con conjunto de las cadenas y su disposición.
10. Freno por el vacío, conjunto y detalles.
11. Placa de nombre, serie del coche y del constructor.
12. Tornillos, pernos, tuercas, etc.
13. Detalles de cierres, bisagras, etcétera, de las puertas.
14. Detalles de las ventanas, cortinillas, etc.
15. Consolas de portaequipajes, portaelámparas.
16. Cierre y detalles de la puerta del retrete, despacho y almacenes.
17. Espejo, repisa para objetos de aseo y toallero.
18. Retrete y sus detalles.
19. Lavabo y sus detalles.
20. Detalles del aparato de alarma.
21. Rótulos del exterior de la caja y sus fondos y su fijación,

22. Acoplamiento del freno por el vacío.
23. Taburetes y detalles.
24. Casilleros y detallar.
25. Mesas y detalles.
26. Cojinetes.
27. Conjunto y detalles del aluminado.
28. Idem id. de la calefacción.
29. Idem id. de la ventilación.
30. Detalles de construcción de la caja.
31. Alzado lateral y testeros del coche.
32. Plano de la distribución interior.
33. Conjunto y detalles de los carros ó bogies.

33.

Aprobación de planos y modificaciones.

La Dirección General de Correos y Telégrafos procederá al examen y aprobación, si ha lugar, de los planos y estado de piezas presentados por el contratista, quien practicará todas cuantas rectificaciones se interesasen por aquélla, sin que el contratista tenga derecho á indemnización ó aumento del precio estipulado, siempre que tales variaciones ó complementos sean motivados por errores ó omisiones ó no impliquen modificación que represente una alteración superior á un 1 por 100 en el precio total de los coches. La citada Dirección General podrá pedir modificaciones durante la construcción de los carruajes, con abono de indemnización al contratista, no computándose en éstas el valor de las modificaciones que se hayan podido introducir antes de la aprobación de los planos. No podrá procederse á la construcción de ninguna pieza ó aparato sin que el correspondiente plano haya sido aprobado por la Dirección General de Correos y Telégrafos, la cual entregará al contratista una de las copias al ferroprestado, con el aprobado del Centro directivo. No podrá introducirse modificación alguna en la construcción de los coches sin orden escrita de la Dirección General de Correos y Telégrafos, ó, en su caso, del Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación, si hubiera lugar á indemnización y el importe de ésta lo hiciera necesario con arreglo á las disposiciones vigentes.

34.

Materiales.

Los materiales de todas clases empleados en la construcción de estos coches serán de la mejor calidad y exentos de toda clase de defectos.

Maderas.—Llevarán por lo menos dos años de cortadas. Serán secadas en estufa en cuanto se firme el contrato de suministro de material. Sólo podrán emplearse maderas sanas, exentas de defectos y cepilladas por todas sus caras. Los ensamblados se harán con escrupulosidad, y serán rechazados los rellenos, ahuecados y agujeros tapados.

Del mismo modo se desecharán todas las piezas que presenten indicios de algún trabajo hecho para disminuir algún defecto.

Piezas fundidas y herrajes.—Las piezas fundidas serán de segunda fusión, grises, de grano compacto y sin defectos.

Los herrajes serán de hierro de primera calidad, que presente una resistencia mínima á la rotura y de tracción de 35 kilogramos por milímetro cuadrado de sección, con un alargamiento de 20 por 100. Se trabajará con todo cuidado y precisión. Los tornillos se harán en frío y con broca, no admitiéndose el punzonado nada más, que en los perfiles laminados y chapas de cartabones ó uniones

Las piezas similares deben ser intercambiables sin dificultad.

Todas las partes del freno sometidas a frotamiento ó roce, serán templadas y cementadas, debiendo la cementación penetrar un milímetro y medio por lo menos en el metal. Todos los tornillos y tuercas empleadas en la construcción serán de la serie Withworth.

Serdn de tsak.

Todos los travesaños, marcos, etc., de los tableros de las ventanas, la cornisa superior de la caja, las armaduras ó marcos exteriores de las puertas.

Serdn de ruble.

Todas las partes de la armadura de la caja que por ninguna parte sean visibles al exterior del coche, y que, por lo tanto, no lleven la pintura general exterior, así como toda la armadura no visible de las puertas, muebles y banistería interior del coche, de los tabiques interiores y armarios y la tapa de la taza del retrete.

Serdn de caoba.

Los marcos de los cristales y tableros de las ventanas, molduras, listones de las redondeles, marcos de espejo y avisos ó reglamentos.

Serdn de fresno.

Las curvas de pabellón del techo, que habrán de ser succionadas á vapor, el zócalo interior de las paredes, los casilleros, buzones, los montantes y armaduras de la caja, que sean visibles del exterior y que han de llevar la pintura general del mismo, y todo el forro exterior de la caja del coche.

Serdn de pino rojo del Norte.

El piso, el doble piso, el techo y el doble techo y el forro interior de la caja, que será de listones horizontales; los frisos de los tabiques del interior, todas las tablas machihembradas, excepto las del piso, que serán á medida maderas.

Serdn de olmo.

Los estribos y las tablas del techo para paso de lampistas.

Serdn de latón.

Los pasamanos á lo largo de la caja y los verticales de los lados de las puertas, las visagras y cerrojos de las puertas, los rebordes y bisagras de las mesillas, las esquadras de los ángulos de los marcos de los cristales de las ventanas, las planchas, para maniobra de la parte móvil de los cristales de las ventanas, los grifos del lavabo y retrete, las lámparas, sus soportes y platillos, las perchas y todos los tornillos visibles de la banistería, que serán con cabeza de gota de sabelo, las tapas exteriores de los buzones, los soportes de los porte equipajes, las ligas de los rótulos exteriores de la caja y los esquadras. Todas las piezas de latón que estén á la vista serán bruñidas, y las del interior niñoladas.

Serdn de cobre rojo.

Los depósitos de agua del retrete y lavabo y los tubos correspondientes.

Serdn de cáñamo puro.

La cubierta del techo, con una resistencia á la rotura por tracción de 120 kilogramos en el sentido de la trame, y de 220 kilogramos en el de la ardimbre. Para estas pruebas se tomará una tira de 50 milímetros de anchura y 200 milímetros de larga.

Serdn de hierro esmaltado.

Las placas en forma de sobre de carta

que van debajo de los buzones y todas las inscripciones interiores del coche, que se harán con letra negra sobre fondo blanco. La Dirección General de Correos y Telégrafos entregará al contratista, para la rotulación de los casilleros de cada coche, la nomenclatura correspondiente, según la línea en que deban prestar servicio.

35.

Bastidor.

El bastidor será metálico, excepto los largueros de relleno que soportan las traviesas del piso de la caja, que serán de roble, y los estribos de olmo.

Los hierros laminados del bastidor serán suaves, sin hojas, grietas, malas soldaduras, hendiduras, faltas de materia, etcétera. Los taladros no presentarán rebabas, y sus aristas estarán bien terminadas.

Las barras no tendrán ondulaciones. En los perfiles laminados el alma y las alas serán planas, los extremos cortados á esquadra y sin rebabas. Toda operación que tienda á disminuir un defecto hará que se rechace la pieza que la presente. El acero será dulce, presentando una resistencia mínima á la rotura por tracción de 35 kilogramos por milímetro cuadrado de sección, con un alargamiento de 20 por 100.

Todas las uniones y ensamblajes del bastidor se harán con escrupulosidad. Todas las superficies de contacto de las uniones, espigas y cajas, así como todas las partes en contacto con herrajes y los herrajes mismos, serán pintados antes de su montaje con una capa de pintura especial hecha con aceites de linaza.

36.

Llantas.

Las llantas serán de pestaña con fijación por arco, ajustándose al dibujo; llevarán en la parte interior plana el número de la colada, la marca del constructor, el número del mes y las dos últimas cifras del año de fabricación, en caracteres de dos milímetros de profundidad y lo más acerca posible del borde del círculo interior de la llanta.

Las llantas serán forjadas de acero Siemens Martin ó Bessemer.

El metal tendrá grano fino, compacto, homogéneo, de dureza constante en todas sus partes, y tal que sin ser quebradizo, resista bien al aplastamiento, así como á los choques. Serán perfectamente planas sus dos caras y la superficie interior será bien cilíndrica. Serán suaves, sin defectos de ningún género, ni rebabas, rellenos, etcétera. Toda señal de trabajo de ocultación de un defecto hará que se rechace la llanta.

Se ensayará una llanta de cada 50, máximo número que se admitirá de una colada, colocándola de canto sobre una masa metálica de 10.000 kilogramos que descansará sobre un macizo de fábrica y en esa posición recibirá cuatro golpes sucesivos de un carnero de 600 kilogramos de peso y que saiga de una altura de cinco metros. (Esta caída aumentará en cada golpe con la disminución de diámetro de la llanta). Ni antes ni después del ensayo deberá presentar la llanta señal de defecto alguno ni grieta. Si la llanta no honra estas condiciones podrá ensayarse otros dos de la misma partida, y si una de estas dos tampoco las cumpliere, se desechará toda la colada. Rota la llanta por la parte menos trabajada en el ensayo anterior, lo más cerca posible de la periferia, se tomará una probeta que se torneará á un diámetro de 16 milí-

metros y una longitud útil de 115 milímetros, unida á las cabezas por una media caña de cinco milímetros de radio; esta barra ensayada á la tracción, deberá dar como resistencia á la rotura 55 kilogramos, con un alargamiento mínimo medido, sobre los 115 milímetros, de 18 por 100.

37.

Centro de ruedas.

Las ruedas llevarán alma llena de acero forjado y laminado.

Cada centro llevará en la cara plana interior de su llanta las cifras y marcas correspondientes.

Los centros serán reconocidos, no presentarán defecto alguno ni señal de haberse querido ocultar.

Deberán estar bien equilibrados, de forma que el centro de gravedad coincida todo lo más posible con el de figura.

Un centro de cada 100 se ensayará al choque, estando el centro horizontal y descansando su llanta sobre una corona á fin de que el cubo no esté sostenido; en esta posición se descargará sobre él golpes hechos que la cara superior del cubo haya descendido del 4 por 100 del diámetro de la llanta, sin que en esta operación aparezca defecto alguno ó grietas.

Entonces se arrancará á golpes ó en la prensa el cubo, debiendo ser la fractura sana, bien trabada, y con todas las características de un metal de buena calidad.

Separado el cubo se introducirán á golpe por su parte más larga, punzones cuya cantidad sea de una centésima, hasta que el diámetro interior del cubo, por la parte de entrada del punzón, haya aumentado el 5 por 100, sin que en el curso de la operación aparezcan grietas, ni otros defectos.

Por último, se continuará introduciendo punzones hasta romper el cubo, cuya fractura será la correspondiente á los aceros de buena calidad.

38.

Ejes.

Los ejes serán de acero de primera calidad, de horno Martin Siemens, de solera básica, estarán cuidadosamente centrados y se conservarán en sus extremos los puntos del torneado. Estos puntos tendrán las dimensiones que indica el dibujo. Tendrán sus superficies lisas, sin presentar defecto alguno del metal ó de la fabricación. Todos los ejes serán reconocidos.

Para su ensayo se agruparán en partidas de 50 ejes, máximo admisible de una misma colada.

Para el ensayo de las manguetas al choque, el eje que se tome de cada colada tendrá las superficies de ajuste de las ruedas desbastadas al torno, las manguetas terminadas en sus dimensiones definitivas. Se colocará este eje bajo el carnero, horizontalmente, de modo que la parte próxima al borde externo de la superficie de ajuste (ataje) de la rueda descansará sobre un apoyo fijo, manteniéndose la superficie de ajuste opuesta á él por una masa metálica de 2.000 kilogramos ó más. La masa del carnero será de 500 kilogramos, y caerá verticalmente sobre el reborde exterior de la mangueta, y la altura de esta caída depende de las dimensiones de los muñones, y vendrá dada por la fórmula $PH = 0,00054 D^2 L$, en la que P es el peso de la masa en kilogramos; H, la altura de caída en metros; D, el diámetro de la mangueta en milímetros, y L, su longitud, también en milímetros. En esta forma se la darán dos golpes, se hará girar el eje de 180°.

y se enderezará por otros dos golpes, cuya altura de caída vendrá dada por la fórmula $PH=0,0006, D^3L$. En este ensayo no se romperá la mangueta, ni dará muestras de agrietamiento ó otras parecidas. Terminado el ensayo se partirá la mangueta, y la fractura habrá de dar grano fino, homogéneo, compacto y con señal evidente de arranque de materia.

Se ensayará luego el cuerpo del eje, colocándolo horizontalmente debajo del carnero, sobre dos apoyos nivelados y fijos sólidamente á un macizo de lo menos 10.000 kilogramos de peso, y cuya separación sea exactamente de 1,500 metros, y en forma que reciba el eje los golpes en un punto equidistante de los apoyos.

El carnero tendrá un peso de 1.000 kilogramos, cuya caída vendrá determinada por la fórmula $PH=0,35 D^2$, en la que P, es el peso del carnero en kilogramos; H, la altura buscada en metros, y D, el diámetro del eje en el centro y en milímetros. En una primera flexión obtenida por dos golpes, la fibra más extendida habrá de dar un alargamiento (medido sobre 200 milímetros de longitud tomados en el centro del eje), de 9 por 100 á 13 por 100.

Se volverá entonces el eje y se enderezará en otros dos golpes, viniendo la altura H' de la caída dada por la fórmula $PH'=0,40 D^2$.

En el eje no se presentarán señales de fractura ó falta de homogeneidad. Roto luego el eje, dará una fractura de grano fino y sin defectos.

De la parte menos cansada del eje se sacará, cortándola en frío, una probeta torneada á un diámetro de 16 milímetros, y cuya longitud, entre cabezas, sea de 200 milímetros. Se harán en ella dos señales á 115 milímetros una de otra, y en esta longitud se medirá el alargamiento. Estas señales se harán en el nacimiento de las medias cañas de fijación de las cabezas. La probeta dará una resistencia mínima de 45 kilogramos por milímetro cuadrado de sección primitiva y el alargamiento no será inferior á 25 por 100.

En la parte no torneada del eje, y á unos 200 milímetros de las superficies de ajuste de las ruedas, llevarán los ejes en ambos extremos, marcas acúlogas á las exigidas para las llantas y centros.

Sólo llevarán torneadas las partes destinadas á recibir las ruedas y las manguetas.

39.

Ejes montados

Las ruedas se fijarán sobre los ejes en prensa hidráulica y á una presión de 40.000 á 45.000 kilogramos, no admitiéndose ningún rodamen en que no se hallen las presiones de fijación dentro de dichos límites.

En esta operación se tomarán todas las precauciones de rigor y no se tocará á las manguetas.

Las llantas se fijarán sobre los centros, teniendo cuidado de no caldearlas más que lo estrictamente preciso para esa operación. Los anillos de fijación no serán remachados mientras no se compruebe que descansan perfectamente en toda su longitud sobre el fondo de las ranuras correspondientes.

40.

Cajas de grasa.

Las cajas de engrase se ajustarán en todo al dibujo, así como los obturadores, que serán de fieltro, aparatos de engrase

y cojinetes, debiendo estar éstos formados por una aleación de:

Cobre rojo, 81 y medio por 100.

Estafío, 14 y medio por 100.

Castro de cobre, 4 por 100 (Este contendrá un 8 y medio por 100 de fósforo.)

Los cojinetes irán guarnecidos de metal blanco.

41.

Muelles de suspensión.

Los flejes empleados serán de buena calidad, laminados con el mayor cuidado, con las caras lisas, sin señales de defecto alguno de la materia ó laminado; serán planos y rectos y la ranura coluel tirá con el eje del fleje. Serán de acero Martín Siemens.

Los flejes se agruparán en lotes de 50 para su ensayo. De uno de ellos se cortará rigurosamente á escuadra un trozo de un metro para el ensayo de flexión. Estos ensayos se ajustarán en un todo á lo estipulado en la Especificación técnica número 7 de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, para ensayo de muelles de la categoría B. El hiarro de las bridas tendrá una resistencia mínima á la rotura de 85 kilogramos por milímetro cuadrado de sección, con un alargamiento de 20 por 100. Veinte muelles de suspensión, 10 de choque y 10 de tracción montados con sus bridas, se ensayarán á la flexión, con las cargas de ensayo que dan los dibujos, debiendo recuperar la flecha primitiva al cesar de obrar dicha carga. La hoja maestra de cada muelle llevará la marca y fecha, como se ha establecido para el restante material.

42.

Tensores, ganchos de tracción y cadenas.

Los tensores de enganches, cadenas de seguridad, ganchos de tracción y topes serán forjados, de hierro que presente una resistencia á la tracción de 85 kilogramos por milímetro cuadrado, con un alargamiento de 20 por 100.

La mitad de los tensores y ganchos de tracción se ensayarán con una carga de prueba de 14.000 kilogramos.

La mitad de las cadenas de seguridad se someterán á una carga de 7.000 kilogramos.

Se probará también una pieza de cada clase, hasta la rotura, no debiendo producirse ésta, para los tensores ó ganchos, á menos de 50.000 kilogramos, y para las cadenas, antes de los 25.000.

Cada bastidor llevará á la mitad de su longitud, y á cada lado del vehículo, en placas sobrepuestas, la marca del constructor, con el año de construcción, y en otras placas, también sobrepuestas, la serie y el número del coche, según dibujo.

43.

Bogías.

Los bogies tendrán los largueros de chapa embutida de acero Siemens Martín, de 40 kilogramos por milímetro cuadrado de resistencia á la rotura por tracción, con un alargamiento de 18 por 100.

44.

Piezas intercambiables

Los bogies, ejes, ruedas, cajas de grasa, aparatos de choque y tracción, suspensión, timonería del freno, etc., y en general los detalles de carácter intercambiable, serán iguales y de las mismas condiciones que los adoptados por las Compañías de Ferrocarril mencionadas en sus coches tipo A. A. fhv., según el destino del coche correo.

45.

Pintura y guarnecido.

Se pintarán de negro: los estribos, timonería y tubería del freno, excepto las manguetas de intercomunicación de goma, que conservarán su color; el bastidor, cadenas de seguridad, topes, muelles, ruedas, etc., siendo la pintura negro de humo y la última mano de negro brillante.

También serán pintados de negro los testeros de la caja del coche, y los herrajes exteriores que no sean de metal.

Los pisos y techos se pintarán por sus dos caras con dos manos de pintura gris obscuro.

El techo llevará dos manos de blanco. Las letras de las placas de marca del constructor y serie de los coches irán de negro con letras blancas.

Toda la ebanistería del coche, excepto las mesas, irán barnizadas con dos manos de barniz de pinoel, y las mesas y parte fina del mobiliario, con barniz de mofeca.

El exterior de la caja del coche se emplastecerá con barniz; luego llevará dos manos de pintura gris, dos manos de pintura color guinda y barnizado final; después se pintarán los rótulos y flejes, y se dará la última mano con barniz permanente de remate.

Los coches llevarán escondos y rótulos en la forma ya dicha y sitios que señala el plano.

Las coleccionetas tendrán muelles y relleno de crin animal, y el cuero de su guarnición será obscuro.

Las cortinillas de las ventanas serán de cuero ó material equivalente.

Los asientos de los taburetes tendrán relleno de crin y forro de cuero avejano. Los tirantes de los cristales de las ventanas de las puertas, serán también de cuero.

El piso estará recubierto en la parte en que no haya chapa de hierro con linoleum y fieltro.

El contratista someterá las muestras de los artículos que piense emplear para el guarnecido, así como el modelo de taburete y aparato equilibrado de cortinilla, á la Dirección general de Correos y Telégrafos para su aprobación.

El interior del coche se pintará de blanco estafío, y las molduras, zócalos, etc., color caoba, y estarán barnizados.

Los barnices empleados serán, como la pintura, de primera calidad, y procederá de casa admitida previamente por la Dirección general de Correos y Telégrafos.

46.

Calificación.

Será por vapor, tomado directamente de la locomotora, y á baja presión, del sistema adoptado por la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante ó Norte de España, según el destino del coche. Cada coche llevará además la tubería estirada de acero, con sus grifos y válvulas según acuerden para sus coches similares las Compañías citadas, y los caloríferos que precisen en el coche, para asegurar una temperatura de 18° á 20° en el interior del mismo.

47.

Alumbrado.

Será del mismo sistema y semejante en todos los detalles al que acepten las Compañías de ferrocarril mencionadas para sus coches. Las lámparas de techo serán nueve; tendrán mechero Auer y reflector esmaltado; las espitas darán

bajo una presión de 203 milímetros, unos 38 litros de gas por hora.

El gas será el corriente de alumbrado. Como alumbrado de socorro se emplearán siete lámparas de aceite tipo Comensalier. En los cuarteles, despacho del Jefe y almacenes se dispondrán en los sitios convenientes porta-lámparas con sus chimeneas.

El contratista entregará otras siete lámparas por coche para repuesto en las lampisterías de las estaciones.

48.

Modificaciones

de las precedentes condiciones técnicas.

a) La distancia de centro á centro de bogías será de 12,60 metros, y el voladizo del basidor sobre estos centros será de 2,70 metros, en vez de las cotas que por error figuran en el plano;

b) La altura de los topes, estando el coche descargado, será de 1,05 metros;

c) Se rebajará unos 10 centímetros la altura de los ventiladores tipo Pullman;

d) En uno de los testeros del coche se colocará una escalilla en la forma corriente en vehículos similares, para facilitar la subida al techo;

e) Los yanchos de tracción y tensores de enganche serán de acero, con una resistencia á la rotura por tracción de 50 kilos por milímetro cuadrado, y un alargamiento de 20 por 100.

Para su construcción se seguirán las indicaciones de la correspondiente especificación técnica últimamente aprobada por la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante;

f) Se reducirá á 3,30 metros la distancia máxima entre los bordes externos de los carriles;

g) Las puertas de acceso al coche que corresponden á la oficina de ambulantes, serán de bisagra en vez de corredera conservando las mismas dimensiones;

h) Para los coches que han de circular por las líneas del Norte la distancia entre topes y cadenas será, respectivamente, de 1,95 y 1,42 metros.

Asimismo en la construcción de estos coches se emplearán tornillos y tuercas de la serie Norte.

Madrid, 18 de Abril de 1914.—El Director general, E. Oruña.

CONDICIÓN ADICIONAL

Este pliego de condiciones se entenderá sujeto para todos sus efectos á la ley de 25 de Julio del año actual, que modifica la base 6.ª de la ley de 14 de Junio de 1909.

Aprobado.—Madrid, 30 de Julio de 1914.—J. Sánchez Guerra. S—796

ADMINISTRACION PROVINCIAL

Agencia ejecutiva de la zona de La Bisbal.

D. Miguel Ramón Barillo, Recaudador ejecutivo auxiliar de la Hacienda en la zona de La Bisbal.

Hago saber: Que en el expediente de premio que instruyo por débitos de Contribución rústica del pueblo de Montrás, correspondiente á los 1.º y 2.º trimestres del corriente año se encuentran comprendidos los deudores que á continuación se relacionan, sin que conste tengan en esta localidad persona que les represente, por lo que expongo el presente edicto para que pueda llegar á conocimiento de los mismos que con fecha 20 de Junio último, dicté la siguiente

«Providencia dictando el premio de

segundo grado.—De conformidad con lo dispuesto en el artículo 66 de la Instrucción de 26 de Abril de 1900, declaro incurso en el segundo grado de premio y nuevo recargo de 10 por 100 sobre el importe total del descubierto á los contribuyentes inculcados en la anterior relación».

«Notifíquese á los mismos esta providencia, á fin de que puedan satisfacer sus débitos durante el plazo de veinticuatro horas, advirtiéndoles que, de no verificarlo, se procederá inmediatamente al embargo de todos sus bienes, señalando al efecto las fincas que han de ser objeto de ejecución, y se expedirán los oportunos mandamientos al señor Registrador de la Propiedad del partido, para la anotación preventiva del embargo.»

Deudores que se citan.

- Celestino Gich Viciá, 0,83 pesetas.
- José Carreras, 20,46.
- Miguel Ferrer, 2,13.
- Juan Roca, 1,90.
- Pedro Rovira Sanz, 1,90.
- Juan Prats, 2,01.
- Herederos de Alejandro Rovira, 3,58.
- Fructuoso Jofre, 2,01.
- Martín Salz Barceló, 0,67.

También se hace público para conocimiento de los deudores, que la oficina recaudadora está situada en La Bisbal, plaza de Salmerón, número 19, primero.

Además, en cumplimiento de lo preceptuado en el párrafo tercero del artículo 142 de la Instrucción de 26 de Abril de 1900, debo advertir á los propios deudores, sus herederos ó causahabientes, que en lo sucesivo se continuarán las diligencias de citación y notificación por medio de edictos que tan sólo serán fijados en las Casas Consistoriales; así como y también, que en el Boletín Oficial de esta provincia y Gaceta de Madrid se publicará tan sólo por esta y única vez, sirviendo de notificación, incluso los de la finca, para otorgamiento de escrituras, los edictos que serán fijados en las tabillas de las Casas Consistoriales.

Dado en Montrás á 14 de Julio de 1914.—El Agente, Miguel Ramón. P—2700

ADMINISTRACION MUNICIPAL

Alcaldía Constitucional de Salas.

Por este Ayuntamiento, y á instancia del mozo José Castro Oro, que habrá de concurrir al Reemplazo del próximo año, se ha instruido expediente justificativo para probar la ausencia por más de diez años ó ignorado paradero de su hermano Basilio Castro Oro y á los efectos del artículo 69 del Reglamento para la ejecución de la vigente ley de Reclutamiento y Real orden de 27 de Junio de 1903 se publica el presente edicto para que cuantos tengan conocimiento de la existencia y actual paradero del referido hermano se sirvan participarlo á esta Alcaldía con el mayor número de datos posibles.

El repetido Basilio Castro Oro es natural de Budenaya, hijo de José Castro y de Agustina Oro y cuenta veintisiete años de edad.

Salas, 3 de Julio de 1914.—El Alcalde, Ladislao Menéndez. M—2967

Por este Ayuntamiento, y á instancia del mozo Celestino Salas Rodríguez, que habrá de concurrir al Reemplazo del pró-

ximo año, se ha instruido expediente justificativo para probar la ausencia por más de diez años ó ignorado paradero de su hermano José Salas Rodríguez, y á los efectos del artículo 69 del Reglamento para la ejecución de la vigente ley de Reclutamiento y Real orden de 27 de Junio de 1903, se publica el presente edicto para que cuantos tengan conocimiento de la existencia y actual paradero del referido hermano, se sirvan participarlo á esta Alcaldía con el mayor número de datos posibles.

El repetido José Salas Rodríguez es natural de Soto, hijo de Celestino y de Constanza y cuenta veintiaete años de edad.

Salas, 3 de Julio de 1914.—El Alcalde, Ladislao Menéndez. M—2972

Por este Ayuntamiento, y á instancia del mozo Manuel Alvarez Fernández, que habrá de concurrir al Reemplazo del próximo año, se ha instruido expediente justificativo para probar la ausencia por más de diez años ó ignorado paradero de su hermano José Alvarez Fernández, y á los efectos del artículo 69 del Reglamento para la ejecución de la vigente ley de Reclutamiento y Real orden de 27 de Junio de 1903, se publica el presente edicto para que cuantos tengan conocimiento de la existencia y actual paradero del referido hermano, se sirvan participarlo á esta Alcaldía con el mayor número de datos posibles.

El repetido José Alvarez Fernández es natural de Godán, hijo de José y de María y cuenta diecinueve años de edad.

Salas, 3 de Julio de 1914.—El Alcalde, Ladislao Menéndez. M—2973

Por este Ayuntamiento, y á instancia del mozo José Alvarez Menéndez, que habrá de concurrir al Reemplazo del próximo año, se ha instruido expediente justificativo para probar la ausencia por más de diez años ó ignorado paradero de su hermano Benito Alvarez Menéndez y á los efectos del artículo 69 del Reglamento para la ejecución de la vigente ley de Reclutamiento y Real orden de 27 de Junio de 1903 se publica el presente edicto para que cuantos tengan conocimiento de la existencia y actual paradero del referido hermano se sirvan participarlo á esta Alcaldía con el mayor número de datos posibles.

El repetido Benito Alvarez Menéndez es natural de Mallesina, hijo de José Alvarez y de Escañística Menéndez y cuenta veintitrés años de edad.

Salas, 3 de Julio de 1914.—El Alcalde, Ladislao Menéndez. M—2966