SABADELL FEDERAL

Setmanari porta-veu del Partit Federal

ANY V NÚM. 185

Els originals no es tornen : Dels articles en son responsables els respectius autors

SABADELL 24 DE MARÇ DE 1917

REDACCIÓ i ADMINISTRACIÓ: JARDÍ, 7 i 9

SUSCRIPCIÓ MENSUAL . 50 CTS.

NOMBRE SOLT . . . . 10 »

TOROS SENSE PÁ

Mentre tota Europa crema en terrible guerra, mentre en aquesta pobre Espanya s'hi mor de fam i miseria, mentre tants i tan greuíssims problemes del més vital interès se ofereixen a l'estudi dels gobernants, el senyor Ruíz Jimenez, ministre de la Gobernació de la monarquía espanyola, acaba de donar el més alt exemple de civisme, la més gallarda mostra dels seus evidents dots d'estadista.

A les reiterades instancies que diariament reb en súplica de que pari els peus a la procaç policía, a les clamoroses demandes de socors elevades per els pobles perjudicats per les inclemencies del temps i dels elements, contesta el mil vegades famós ministre amb una disposició que, per si sola, te la envejable virtut de calmar tots els grans mals que adoleixen a aquesta nació sense ventura.

Comprenent el citat gobernant que totes les calamitats que sofrim no poden derivar més que de la mala organització que s'observa en la *gloriosa* festa nacional, ha dictat importants i severes ordres per a que les curses de braus es desenrotllin amb la major armonía, que és el camí més apropiat per a donar explendor a l'escut hispà, tan entelat avui per els antecessors de l'actual gobern.

Cap destre podrà donar «verónicas», «navarras», «galleos», ni altres sorts que tinguin per obgecte treure poixansa de les potes del brau, quan aquest careixi de peus o hagi près quatre *puyazos*, segons l'argot taurí.

Quan el picador prepara la sort, no podrà avançar-se al caball cap torero, doncs aquest no deu avançar sinó retirar-se a la esquerra, sense que cap peó pugui colocar-se tampoc al costat.

El matador deu estar sol amb la fera a l'últim terç.

Queda proibit cuejar als braus, recostar-los o treure'ls de la sort de «varas» amb «verónicas», per el qual sols deuràn donar-se «largas», y únicament en casos imprescindibles per a salvar o salvar-se qualsevol destre, podrà acudir-se a aquells extrems.

Després de llegir aquestes porqueríes dictades per un home que està al front de una nació que pretent ésser civilitzada, dieu: ¿Quin concepte us mereix aquesta mateixa nació que calla com un mort davant les ximpleríes d'un ministre? ¿I què els seus companys de gabinet? ¿I la monarquía de la corona de la qual és conseller responsable aquest «chulo» de nou encuny?

A falta d'un Jehovà que llenci sobre el cap buid de l'atorerat ministre el foc que acabà amb els horrors de Sodoma i Gomorra, ¿no hi haurà aquí un poble digne i seriós que s'imposi i exigeixi la immediata destitució d'aquest pèsim, ridícul i grotesc gobernant?

Ja li ha sortit feina a Marcelí Domingo. Si el coix se li ocurreix obrir el Parlament, deixis el diputat per Tortosa d'interpelar sobre els escandols de Marroc, que maleit el cas que li faràn. Puntualisi bé si s'han de donar o no «verónicas» i on s'han de posar els toreros mentre es realitza la sort de «varas» i veurà com el gobern de la monarquía li presta profundíssima atenció.

Havent-hi ministres tan tontos com el senyor Ruiz Jimenez no és estrany que siguem els espanyols el poble més cafre que existeix en el globe terràqui. Es cert que els pobles tenen el gobern que es mereixen. Un poble d'estetes, cornuts i estúpits, no mereix ministres d'altre categoría que el de la Gobernació... de les curses de braus.

A.

En Salas Antón en el Congrés

(Sessió del dia 23 de Febrer de 1917)

Auxilis per a la construcció de ferrocarrils secundaris i estratégics.

Continuando la discusión pendiente acerca la totalidad del dictamen sobre el proyecto de ley relativo a este asunto, dijo:

El Sr. *Presidente*: El Sr. Salas Antón continúa en el uso de la palabra.

El Sr. *Salas Antón*: En mi discurso de ayer dejé sentado que, mientras era universal la tendencia a unificar las galgas en los ferrocarriles, al extremo de que aquellos pueblos en los cuales había diversidad de galgas, incluso imponiéndose grandes sacrificios, habian ido a la unificación de todas ellas, en España nos hallábamos aislados del resto de Europa, y, por consiguiente, podemos decir, del resto del mundo, por una galga de ferrocarril más ancha de la anormal europea. A propósito de esto, demostré cómo en la frontera de Alemania con Rusia, nación en parte de la cual subsiste una galga diferente de la normal, se había recurrido al procedimiento de los ejes cambiables...

El Sr. *Presidente*: Señores Diputados, ruego silencio. Después es la Presidencia quien carga con todas las culpas de las conversaciones que hay en el salón, y más de una vez habéis oido que se han dirigido cargos contra ella. Ruego, pues, a los señores Diputados que guarden el silencio indispensable para que un compañero pueda hacer uso de la palabra sin la mortificación de esos rumores.

El Sr. *Salas Antón:* Agradezco mucho al señor Presidente esa indicación, y continúo.

Digo que habian recurrido al procedimiento de los ejes cambiables, con objeto de hacer posible la circulación del material móvil de vía estrecha y ancha a través de aquella frontera en la unión de ambas naciones. Expuse también cómo el Japón, a pesar de hallarse tan distante y de constituir un archipiélago, que parece que ningún interés había de tener en la adopción de una galga determinada, también acabó con la diversidad de ellas, adoptando la normal europea; y que Inglaterra, últimamente, donde también había diversidad, procedió a la unificación, y mientras esto ha ocurrido en el mundo, en España tenemos 13.000 kilómetros de ferrocarriles cuyo material móvil no puede aprovechar las líneas extranjeras, ni el material móvil de las líneas extranjeras puede utilizar nuestras vías. Hoy me propongo agregar a estos datos, que ayer tuvo el honor de aducir, lo que ha ocurrido en la remota Australia.

En Australia, Sres. Diputados, al establecerse los primeros ferrocarriles, los respectivos Estados lucharon por tener cada uno de ellos una galga especial, porque creían que este aislamiento de los demás Estados había de favorecerlos, y, sin embargo, después de haberse invertido muchos millones en la construcción de ferrocarriles, ha tenido que acabar recientemente, hace unos cinco o seis años, por imponerse la Confederación y acordar la unificación de las diversas galgas ferroviarias, adoptando también la que es normal en Europa, de 1'435 milímetros, con un gasto que se calcula que no ha de bajar de 925 millones de pesetas, próximamente unos 25 millones más de lo que costaría en España la transformación de la actual galga de los 13.000 kilómetros de ferrocarril que poseemos en la galga normal europea.

Teniendo en cuenta todos estos antecedentes, y teniendo en cuenta además que algunos de esos ferrocarriles que se intenta construir bajo la denominación de «secundarios», con el tiempo pasarán a ser líneas de primer orden, porque no podemos prever lo que ocurrirá en la sucesión de los años, de la propia suerte que acaso algunas líneas que hoy son de primer orden pasarán a la categoría de segundo orden, tomando esto en cuenta, y teniendo presente también la necesidad que sentimos, por la congestión, por las dificultades en los transportes terrestres que nos ha creado la guerra actual, de enviar hoy vagones que se hallan en Oriente a la región occidental de España y viceversa, y de mandarlos del Norte al Sur, donde sean precisos, ¿no comprendéis que lo más conveniente sería que todas nuestras líneas fuesen de un solo ancho? De lo contrario, ¿qué va a suceder el día que a los 13.000 kilómetros de ferrocarriles de vía ancha que tenemos, añadamos 10.000 kilómetros de vía estrecha y un número equis de kilómetros de otras vías de diferente ancho? Pues sucederá que nos encontraremos con que habrá vías donde sobrará material móvil de ferrocarriles, mientras otras regiones, otras comarcas, otras líneas estarán faltas de estos medios de locomoción y de arrastre. ¿No es lo más lógico, teniendo en cuenta la experiencia de lo ocurrido en las demás naciones, incluso las dificultades con que actualmente tropezamos, que todas nuestras líneas sean de un solo ancho, para que todo el material móvil pueda circular libremente por todas ellas, acudiendo allí donde sea menester? Teniendo en cuenta todo esto, uno se pregunta ¿qué es lo que se impone? Tenemos tres galgas: la galga europea, la española y la galga o galgas que se trata de imponer por medio del dictamen que estamos discutiendo. ¿Por cuál se ha de optar? ¿Hemos de optar por la galga o galgas propuestas en el dictamen, con lo cual se va a agravar más el mal que padecemos de una diferencia de galgas con el extranjero? ¿Sería preferible adoptar para esos ferrocarriles llamados secundarios la galga española o la galga normal europea? Yo sería de opinión que se adoptara la galga normal europea. Me diréis: adoptando la galga normal europea, nos vamos a encontrar con diferencia de galgas en España; pero a eso yo habría de decir que vuestro proyecto no obvia ese mal, porque recurre a otras galgas; de consiguiente, continuará la diferencia entre la galga adoptada por vosotros y la de nuestros ferrocarriles. Hallándonos en este dilema, ¿cuál sería la solución más eficaz, y sobre todo, la que más nos agradecerían las generaciones que nos han de suceder? Pues la de adoptar la galga europea, porque entonces, sobre que esos ferrocarriles estarían al igual de los ferrocarriles del mundo, serían un estímulo para que nuestras Compañías de ferrocarriles primarios fuesen paulatina, gradualmente cambiando su galga por la normal europea, porque a ello les impulsaría la galga de Europa y la de esos ferrocarriles. De esta manera haríamos un gran bien a nuestro país y los distritos más directamente interesados en la construcción de estos ferrocarriles saldrían mucho más beneficiados, porque se les daría, merced a nuestro acuerdo, mucho más de lo que ellos habían pretendido por medio de la aceptación del dictamen que se discute.

Y, sobre todo, hay otra razón que tal vez peque de ideal, tal vez peque de quimérica, pero yo creo que el tiempo demostrará que no és quimérica ni es ideal. Tarde o temprano, quizá pronto, sobre todo después de la actual guerra, se procederá a la realización de uno de los tres proyectos que hay en Inglaterra y Francia de unir ambas naciones por una línea ferroviaria. Los tres proyectos son: el del túnel submarino, el de un puente sobre el Canal y el del establecimiento de los «ferry-boats», para que puedan ir los trenes de Francia a Inglaterra sin hacer transbordo. Alguno de estos proyectos se llevará a cabo. Los trabajos están sumamente adelantados y probablemente el de la unión submarina será el que prevalezca, puesto que es un pensamiento, no de nuestros días, sino que ya se está agitando desde los tiempos de Napoleón I. Y el día que esto ocurra, ¿no es verdad que será un estímulo para que mañana, lo que se haya hecho en el Canal de la Mancha se proyecte en el Estrecho de Gibraltar, entre España y Africa? ¿No es verdad que entonces, si esto llega, nos encontraremos que las líneas de Africa por culpa de España no podrán penetrar en Europa y no podrán realizar lo que la Europa continental y la Europa isleña de la Gran Bretaña podrán realizar? Acaso, anticipándose a los tiempos, en el Japón han optado por la galga normal de Europa, porque si esto viene ¿qué duda tiene que habrá de llegar un tiempo en que también el Japón podrá ponerse en comunicación ferroviaria con Europa?

Se ha opuesto un argumento, que quiero recoger, a la transformación de las galgas. Se dice que no se obtendrá con ella el resultado apetecido, porque siendo nuestra exportación superior a nuestra importación, los vagones que fuesen procedentes de España ál resto de Europa quedarían detenidos porque como estarían vacíos, las Compañías no tendrían interés en devolverlos. Esto es un argumento falto de base, porque esto mismo ocurre en Inglaterra en el transporte de carbones. Los vagones procedentes de las minas van llenos a los puertos, y tienen que volver vacíos a los puntos de procedencia, y lo mismo ocurría antes de la guerra, con el transporte de carbones entre Alemania y Francia. Sin embargo, no se detenían los vagones, porque esto es cuestión de buena administración, de dar las órdenes oportunas y saber dirigir el movimiento de jefes que estén al frente del mismo. Agregad a todas las razones hasta aquí expuestas la de la necesidad, sobre todo para España, que es un país eminentemente agrícola, el atender al transporte de sus productos. La ejecución de los proyectos del Sr. Ministro de Fomento acrecentará nuestra riqueza; por eso yo soy un gran entusiasta de ello, porque sé que las obras hidráulicas que se persiguen y que se han de ir extendiendo por todo el país, le transformarán, porque el problema capital de España es el de que por cada espiga de trigo podamos obtener 20, y así en todos los demás productos. Y el dia en que esto se realice, ¿cómo hemos de llevar fuera de nuestra patria y singularmente a Inglaterra, que es nuestra primera consumidora, esos productos, que entonces serán muchos más que hoy? ¿No es verdad que la unidad de galgas habrá de facilitar todo el transporte, mientras que la diversidad de ellas constituirá un defecto que se opondrá a que nuestra producción alcance a todos los resultados que son de esperar y que nos habíamos propuesto que surtiera? ¿Cómo, sin la unidad de galgas, enviar los vagones frigoríficos, los vagones isotérmicos, los vagones-cubas, los vagones-cisternas, que entonces podrían ir desde el Sur de nuestra patria hasta las fronteras de Rusia y aun más allá, y así podrían de la misma manera importarnos directamente lo que allí adquirimos?

Todo esto contribuiría a hacer, por lo que respecta a la importación, más barato el consumo, a abaratar la vida en nuestra patria, y por lo que respecta a la exportación, contribuiría a poner a nuestros productores en mejores condiciones para que pudiesen sacar de sus productos, de su esfuerzo, de trabajo, todo aquello a que tienen derecho.

Pensad, sobre todo, Sres. Diputados, que si ahora no os decidís en esta cuestión principalísima, luego será tarde, no habrá remedio, y más adelante habremos de ver con dolor que España es una excepción del mundo.

Yo, pues, teniendo en cuenta todas esas consideraciones, os exhorto, Sres. Diputados, a que os fijéis en la importancia que entraña este problema. Y, para terminar esta parte discurso, acabo diciendo: al principio os indiqué que había de combatir el proyecto de ferrocarriles secundarios. ¿Qué se deduce de mis palabras? Que soy un entusiasta, como el que más, de los ferrocarriles secundarios; pero, precisamente por lo mismo que soy entusiasta de ellos, deseo que se hagan de la manera que los tiempos y las necesidades de nuestro país y las condiciones del mundo nos imponen. Por consiguiente, por lo que respecta a esta primera parte, no soy un enemigo de los ferrocarriles secundarios, sino, al contrario: a fuer de partidario de ellos, deseo que se hagan en estas condiciones que dejo indicadas.

Y vamos ahora a la segunda parte de mi discurso, o sea a la que se refiere a la nacionalización. Esta parte debería empezarla con una frase bíblica, diciendo: «Y se cumplieron las profecías.» Me diréis: ¿a qué viene eso de se cumplieron las profecías? Pues viene a que cuando se discutió en Francia la primera ley de ferrocarriles, Lamartine intervino en la discusión, de una manera muy elocuente, en favor de la construcción y explotación de los ferrocarriles por el Estado, y tuvo en aquel discurso memorable y que sería de gran actualidad en nuestro país, palabras verdaderamente proféticas. En aquel discurso tronó contra lo que él llamaba el «amurallar el territorio por la feudalidad del dinero». En aquel discurso decía: «Jamás Gobierno alguno, jamás Nación alguna habrá constituído fuera de sí misma una potencia de dinero, de explotación y aún de política más amenazadora ni más invasora que la que vosotros vais a crear abandonando vuestro suelo, vuestra administración, a Compañías».

Y hablaba luego — ¿quién lo había de decir en aquellos tiempos? — de la Prensa, de la opinión, de los Cuerpos políticos, y anticipa que vendría día en que esas Compañías, callada o no calladamente, se deslizarían por la opinión, a través de la Prensa y a través de los Cuerpos políticos, y acabarían por avasallar el Estado y ser ellas las soberanas en vez de ser el Estado el soberano. Esto ha ocurrido en distintos países, y por eso decía al principio que podía empezar la segunda parte de mi discurso diciendo: «Y se cumplieron las profecías.» Ya veremos en el desenvolvimiento de esta exposición cómo ha habido alguna nación que ha sido víctima de eso mismo que Lamartine profetizaba.

Se conocen hasta ahora, Sres. Diputados, tres sistemas de construccion y de explotación de ferrocarriles: el sistema de las Empresas particulares, de que son ejemplos Inglaterra y los Estados Unidos; el sistema mixto, que es el que impera en Francia y en Italia, y finalmente el sistema de nacionalización, que es el que viene rigiendo en Bélgica desde el año 1834, en que empezaron a construirse los ferrocarriles; el que rige en Suiza, que es del año 1900, pues entre el año 1900 y 1909 fueron rescatadas por el Estado, por la Confederación, las cinco grandes vías férreas del territorio, y el que rige en Alemania, que desde el último cuarto del siglo pasado procedió a la nacionalización de sus ferrocarriles.

Ante esto, recordando aquellas palabras a que anteriormente me refería de Lamartine, casi estaría uno tentado a decir que con este proyecto el señor Ministro de Fomento trata de criar cuervos para que le saquen los ojos al Ministro de Hicienda. Digo esto, porque vosotros persistís en la creación de Compañías, cuando sois las primeras víctimas de ellas mismas. ¿A qué se debe el que no haya prosperado un proyecto tan justo como el de impuestos

sobre los beneficios extraordinarios de la guerra, sino a que se os han declarado en contra y os lo han impedido maniobras de las Compañías, no preeisamente las de ferrocarriles, sino otras que son las que cuidan de hacer lo que ya vaticinaba Lamartine de que acabarían por imponerse al Estado? En este caso, ellas son las soberanas y vosotros no. Lo mismo ha ocurrido con el presupuesto extraordinario, del cual, en el fondo, como ya tuve el honor de manifestar aquí, yo era partidario, porque veía con gusto que al venir la paz pudieran emprenderse en gran número obras públicas en nuestro país; y, sin embargo, todo esto ¿por qué no se ha realizado? Seguramente por el poder de las Compañías. ¿Y vais todavía a crear nuevas Compañías, a hacer que nuevas Compañías puedan apoderarse de lo que aun quede de la soberanía del Estado? Y, sobre todo, ¿vais precisamente a confiar a Compañías la construción y explotación de estos ferrocarriles, en los momentos en que el ideal de los oprimidos, que son los màs, y, por consiguiente, los que constituyen el nervio de las democracias, es el del monismo económico, el de llegar a la fusión del capital con el trabajo en un solo factor, para que acaben de una vez las luchas que están desangrando a las naciones, haciendo combatir a los unos contra los otros, y que son las que, en definitiva, traen guerras como la actual, que en el fondo es una guerra también económica? Pues cuando vivimos en momentos como estos, ¡vosotros venís a traicionar este ideal y a entregar la construcción y explotación de estos ferrocarriles a nuevas Compañías! Hacéis eso precisamente cuando tenéis la experiencia de las huelgas de ferrocarriles, en las cuales, como ya indicaba nuestro digno compañero y querido amigo Sr. Palacios, algunos meses atrás, incurrís los Gobiernos en la situación equívoca de que, queriendo manteneros neutrales en las cuestiones del capital y del trabajo, cuando se suscitan éstas entre las Compañías de ferrocarriles y los obreros, aduciendo que se trata de servicio de interés público, os poneis al lado de las Compañías, impidiendo que los trabajadores y los empleados puedan luchar en igualdad de circunstancias con ellas. ¿No os enseña esto algo? ¿No os indica nada, en lo que respecta a los relaciones de los ferrocarriles con el desenvolvimiento y la vida de la industria y del comercio de nuestra patria, el hecho de que cuando vienen huelgas os veais precisados, faltando a vuestro deber, a poneros al lado de las Compañías? Pues la manera de salir de este equívoco sería que os convirtiérais vosotros en patronos, nacionalizando las vías férreas, con lo cual los empleados tendrían el caracter de funcionarios públicos, con todas las consecuencias favorables al personal y favorables a la continuación del trabajo, de la industria y del comercio de nuestra patria. Este es otro punto de vista sobre el cual deseo llamar vuestra atención, porque tengo la seguridad de que habéis de persuadiros de la necesidad que hay de no olvidar esta parte del problema.

Y no digamos nada en relación con el caso de guerra, porque este es un caso transitorio, y cuando se legisla se debe legislar siempre con la vista fija en la época de paz; pero bueno es tener en cuenta también las circunstancias de guerra en que puede encontrarse un país, siempre que puedan atenderse estas circunstancias, sin perjuicio del desenvolvimiento ordinario de la vida de una Nación en tiempo de paz.

(En el número pròxim acabarem la publicació d'aquest interessant discurs del senyor Salas Antón.)

A l'Ajuntament

Amb un públic escás celebrá la sessió dijous passat el nostre municipi. S'aprobá l'acta de la anterior i també l'ordre del dia de la present, que no hi havíen altres dictamens d'importancia, que els següents: Un proposant concertar amb la empresa del teatre Cervantes el pago del recárrec municipal per tot lo que está gravat del seu negoci. Altre aprovant en principi el Padró d'Arbitris sobre lloguers, corresponent a l'any actual. Un altre proposant treure copies del plánol general d'aquesta ciutat i un altre proposant pintar varis llocs de l'Escorxador.

Un dictamen de la comissió Foment, per el que es desestima una instancia de varis veins i propietaris de la Plassa Mercat demanant la construcció de coberts i altres millores en dita Plassa, i que en el mateix se proposa el nomenament de una comissió, composta per cinc regidors, per a que continui l'expedient per a la construcció de una nova Plassa Mercat en els terrenys de can Durán, a petició del senyor Rovira queda vuit dies sobre la taula.

Al dictamen de la comissió de Foment fixant les condicions técniques i económiques baix les quals la Societat Catalana del Gas i Electricitat podrá instalar una línia subterránia de conducció de fluit eléctric a alta tensió, que en la sessió passada el senyor Llagostera feu quedar sobre la taula, aquest regidor hi fa unes justes i atinades consideracions, les quals, com és costúm inveterada pels sapientíssims homes de la majoría, son refusades de la manera que pot pel president de la comissió de Foment. Com és de suposar el dictamen quedá aprovat de la forma que es presentava.

I a un quart d'onze s'aixecá la sessió per no haver-hi res més a discutir.

NOTES i COMENTARIS

"Un enemic del Poble"

Amb aquest títul apareixerá dintre pocs dies a Barcelona, una fulla periódica que estará nutrida i saturada de les més santes i generoses rebeldíes, sense caure en baixes i miserables argucies polítiques ni será tampoc l'orgue ni el recipient d'aquesta joventut bohemia flotant de les grans urbs, que es diuen sempre els més rebels i lluitadors fervents d'un ideal que no poden sentir. Podem assegurar que aquesta fulla no fará dels ideals nobles i enlairats pels quals batallará, una egoista i mercenaria finalitat mercantil, sinó al contrari, una sinceritat profunda i ample fará posar un tó agut i fins acerb en els seus escrits per a recrudéixer i exacerbar la somorta virilitat del poble, siguent d'ell el seu enemic, com podrá creure's escoltant les veritats crues que des de les seves planes se li llensarán damunt les seves testes ignorants, com succeeix en la obra ibseniana.

En aquesta fulla hi colaborarán els nostres amics qui es firmen «Ludovic Petrus» i «Johannan». Será dirigida per aquest jove tan ple de virtuts i de nobleses com és el nostre amic i excelent colaborador d'aquest setmanari En «Gorkiano».

La feina de la Joventut Federal

La batalladora Joventut Federal de la nostra entitat, continuant a tot hora la seva campanya republicana i democrática, está organitzant per el vinent dijous que la iglesia católica el fa *sant*, una interessant vetllada que tindrá tots els caracters d'una expléndida manifestació anticlerical. En la mateixa hi pendrá part el celebrat i aplaudit Quintet Recreu que tan acertadament dirigeix l'inteligent mestre Padró.

Ja donarem més detalls.

Assamblea Republicana

Les entitats republicanes de varis districtes d'aquesta provincia, de diversos matisos, peró confosos en un mateix sant i abrandat amor de concordia, després d'haver canviat impresions en la seva reunió celebrada a Barcelona el dia 28 del passat gener, cumpleixen el comés que en la reunió citada se els encomaná, de convocar a tots els republicans de la provincia de Barcelona, sigui quina sigui llur filiació, peró que estiguin degudament organitzats en Centre, Grupu o Comité a la Asamblea Magna en que ha de discutir-se la mellor organització i la táctica que deu adoptar el republicanisme d'aquesta provincia per a la robustesa del partit.

Aquesta Assamblea tindrá lloc en l'hostatge de la nostra entitat demá diumenge.

Conferencia

Demá diumenge, a la tarde, donará una conferencia en el Centre Republicá, de Sentmanat, el secretari de la Joventut Republicana Nacionalista, de Barcelona, En Félix Durán Cañameras, desenrollant el tema «L'aparent fracás dels ideals democrátics en l'actual conflicte europeu».

Aquesta conferencia es la inaugural d'un cicle organitzat per aquell Centre d'acord amb la Joventut del Bloc.

La Lliga Anti-germanófila

Arriben ja a un nombre crescudíssim els inscrits per a establir, en aquesta ciutat, una Lliga Anti-germanófila. Dintre de poc tindrá lloc una reunió preliminar per a comensar tots els treballs inherents d'aquesta Lliga. Per inscriure's en la mateixa dirigir-se a J. M., carrer Calderón, 97.

NOVES

Per a demá, diumenge, les Juntes de la Joventut Federal i Directiva del Circol Republicá Federal, han organitzat els següents festetjos:

Tarde, a dos quarts de cinc: Lluit ball de quatre hores a cárrec de la molt aplaudida Banda de Veterans de la Llibertat, que executará un explèndit programa. Avans de comensar el ball, la Banda executará dugues escullides pesses de concert en el saló-café.

Nit, a les 9: Gran Concert Vocal i Instrumental per la Agrupació «La Industrial» que dirigeix el notable mestre Josep Olivella, executant un escullit i triadíssim programa.

—Diumenge passat fou portat a sa darrera estada el que en vida sigué nostre amic i volgut correligionari En Joan Pujol Humet. Llur enterrament fou civil, demostrant així la fermesa i conseqüencia del finat en els seus ideals.

Que la terra li sigui lleu.

—La Secció Excursionista de la nostra entitat «Brot Vallesenc», celebrará demá diumenge una atractiva excursió pel riu Ripoll, des de la font dels Bullidors fins al Rieral.

—Avui dissabte, a les nou en punt de la nit, tindrá lloc en el local de la «Associació d'Empleats i Funcionaris públics de Sabadell i el seu districte», una conferencia pública a cárrec d'En C. Closa parlant sobre «Socialisme Municipal».

Imp. Ribera : Dr. Puig, 34. — SABADELL

Tipografía

Ribera

Treballs comercials
de totes classes

Preus baratíssims

Dr. Puig, 34 Teléfon 400

SABADELL

Companyía Comercial Alcoholera, S. A.

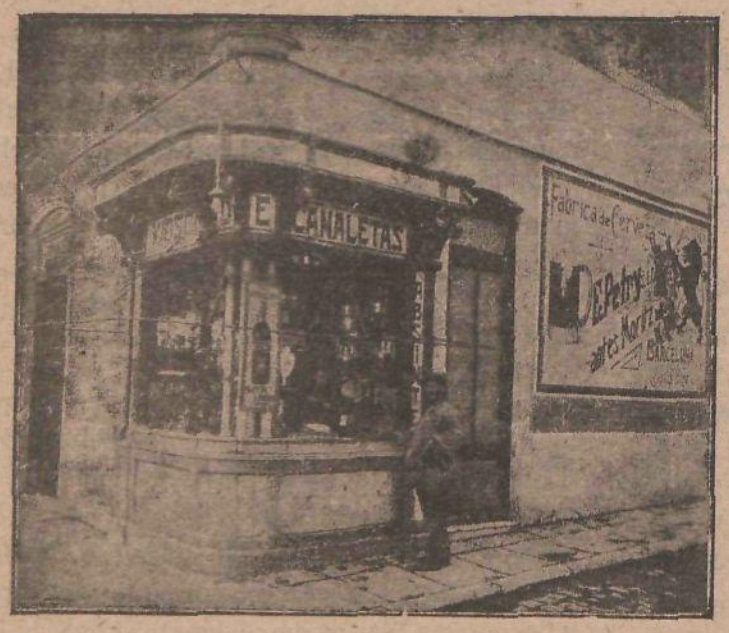
ANIS ARLEQUIN

PICAROL

Especialitat en Misteles, Moscatells
:: i Licors de totes classes ::

Dipositari: **JOSEP FITÓ** (a) **Mistos**

-Sant Pere, 31 Telèfon 660 Sabadell



Kiosc de Canaletes

CERVESA E. Petry,

S. en C.

Exigeixis en els taps la marcá del Representant

Gasseosa F. PANÉ

Se serveix a domicili Rambla, 198 Latorre, 2

Rellotjería, Joieria i Optica : Magí Senserrich

Gran assortit en rellotjes d'or, plata i niquel - Immens assortit en joies d'or, plata i articles de bisuteria

Gafes i lentes de totes classes : Es fan tota classe de receptes

Taller de composturas en tots èls rams

SANT QUIRZE, 17 : SABADELL