

Heraldo de Ferrocarriles.

PERIÓDICO QUINCENAL, ÓRGANO DE LA CLASE FERROVIARIA EN GENERAL

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

En toda España **25 céntimos** al mes.

Las suscripciones de provincias han de ser por lo menos de dos meses.

Madrid, 15 de Diciembre de 1905.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

Señores directores de las Compañías
de Ferrocarriles de España.

Muy señores nuestros: la crítica situación por que venimos atravesando todos los que estamos sujetos a vivir del ferrocarril, obligan a este periódico a dirigirse a ustedes en defensa de los intereses del personal, hartos importantes y descuidados para que no se tengan en cuenta.

Atento y fiel a uno de los puntos de su programa, cual es la defensa de los intereses del personal compatibles con los de las Compañías, no puede menos de cumplirlo, pues no en balde vió la luz este modesto periódico, y no en balde tampoco es el malestar que toma cuerpo en todos los elementos que constituyen el personal de ferrocarriles.

En nombre de la clase ferroviaria, en cumplimiento de lo prometido desde estas columnas, dirigimos, pues, a ustedes esta carta que han de estudiar en el fondo, procurando dejar a un lado las faltas y errores que encuentren en la forma, que no es nuestro deseo llegar a ser célebres periodistas, sino el de que respaldada la justicia, tan oscurecida hoy por lo que a nosotros respecta.

Con la imparcialidad que en todo tiene este órgano en la prensa, sin prejuicios de ninguna especie, sin que en nuestra claridad pueda verse por los de arriba un mal encubierto odio, ni por los de abajo una disimulada adulación, sino con el único deseo de que ustedes conozcan cuanto sucede y lo remedien es como se acerca **HERALDO DE FERROCARRILES**, y en esa confianza, y con el respeto que sabe debe tener y tiene a los que más ó menos merecidamente ocupan los primeros puestos, es como a ustedes se dirige, en la inteligencia de que ha de remediarse un estado imposible para los que están abajo, perjudicial para los intereses de los que están arriba, y cree este periódico que nada debe ocultar, porque aunque no agrade a algunos, urge que los que llevan la parte directiva conozcan bien las necesidades de sus dirigidos, sepan de qué se quejan y conozcan sus tristezas. Si conociéndolas no las remedian, entonces no es culpa de nadie los hechos a que pueda dar lugar el menosprecio al que trabaja, porque nada debe de esperarse en el explotado más que odio y muerte contra el explotador.

Perdonen ustedes, señores directores, esta digestión necesaria, y pasaremos al objeto de esta carta, ocupándonos ahora de los servicios de oficinas, y continuando con explotación movimiento, talleres, vía y obras, etc., etc.

Los servicios Centrales son, señores directores, a no dudarlo, de importancia suma para que se coloquen en manos inexpertas y los gobiernen hombres ineptos, si que buenos y de excelente corazón.

El personal de todas las oficinas ferroviarias está recargado de trabajo por la continua implantación de tarifas, por el aumento considerable de movimiento y tráfico, y por lo que al trabajo respecta, sucede, señores directores, aunque otra cosa se crea, que muchos de los empleados, y hablamos de todas las Compañías, tienen necesidad de hacer de oficio más horas de las que por deber les corresponden. Es cierto que algunos, muy pocos empleados, no reúnen todas las condiciones que fueran de desear, pero si los que los examinaron hubieran procedido en conciencia y no se hubieran dejado imponer de ciertas influencias y caciquismos, seguramente se hubiera evitado esto, aparte de que nada puede pedirse a un empleado si no corre parejas la obligación con la retribución.

Grandes y complicados son los trabajos de oficinas, y a aumentar esta inmensa tarea contribuye en algunos sitios el desconocimiento de los que les dirigen, que urge remediar en

bien de los intereses de las empresas que ustedes mismos gobiernan. Es cierto que algunas Compañías tienen organizados relativamente bien sus servicios, pero los datos y conocimientos que tenemos a la vista nos obligan a decir que son los menos, y no sucede sino en las de poco tráfico.

De aquí que los meritorios desde el primer día que entran en las Compañías se vean precisados a desempeñar trabajos propios de un empleado responsable en todo momento.

Pero es más triste que todo esto el ver, señores directores, que estos meritorios están sin sueldo alguno y tienen que sufrir un verdadero calvario para poder llegar a obtener la plantilla. Es triste que llegue el día 1.º, y esos hombres que trabajan, y algunos de los cuales no tienen recurso alguno, vean cómo poco ó mucho reciben los demás su estipendio y ellos pasan meses y meses sin que se les dé un céntimo.

Pero esto, con ser mucho, no es ni la más pequeña parte de lo que tiene que sufrir el personal de los servicios de oficinas.

Aparte del malestar grande que produce a los que obedecen el ver la impericia y desconsideración de los que mandan, existe otro importantísimo muy digno de tenerse en cuenta, y cuyo remedio urge, a nuestro entender, implantarlo.

La tempestad que origina el reparto de las pesetas que como ascensos se da al personal, es cuestión de tan vital interés que no puede por menos de preocupar hondamente a todos los agentes, y refiriéndonos como estamos a todos los servicios de oficinas, y hablando como estamos también el lenguaje de la verdad, no hemos de callar las causas que forman esa tempestad, tempestad que de irse sucediendo terminará por arrasar las pocas ilusiones y ensueños con que nuestra carrera está cubierta. No se hace ese reparto con la equidad y justicia a que se hace acreedor el personal por su celo y su constancia, no, señores directores, es necesario confesarlo; ofician en esa distribución gran papel aparte de las influencias, las simpatías; aparte de las simpatías, las adulaciones; aparte de las adulaciones, el humillante servilismo que hace de algunos pobres compañeros no fieles sirvientes de la empresa que les da el pan, sino criados solícitos de los jefes que injustamente los protegen.

Y llega más aún porque hay casos que el ser propuesto supone un regalito a tiempo, hecho con disimulo y con maña.

Es verdad que hay jefes dignos, pero no basta eso; no sólo es necesario que unos cumplan sus deberes de conciencia, es preciso que el empleado trabaje en la certeza y la evidencia de que se ha de recompensar el servicio a la Compañía y no la adulación a sus superiores.

Y basta, que en el próximo número continuaremos molestando a ustedes con la continuación de esta mal pergeñada carta.

Nuestros compañeros en el extranjero.

La Administración de los Caminos de hierro del Principado de Baviera (Alemania), ha abierto para uso del personal de sus líneas cursos de Francés é Inglés.

Con este objeto se han establecido dos clases, una en Munich y otra en Nuremberg.

Los empleados que más se distinguen son recompensados, concediéndoles licencias por varios meses con el fin de que se trasladen a Francia é Inglaterra a perfeccionar aquellos idiomas, para lo cual se les otorga recursos pecuniarios con que puedan hacer frente a sus necesidades durante la estancia en los citados países.

En España no sucede así, ni aun parecido si quiera, por dos causas, una por el abandono nuestro, y otra porque los que debieran preocuparse de tener personal inteligente é ilustrado no lo hacen, y no digamos que tal im-

plantación había de gravar los presupuestos, pues tal argumento sería risible tanto más cuanto vemos con qué facilidad se hacen gastos exorbitantes que luego quieren compensarse haciendo ridículas economías.

Sucede con las empresas una cosa muy parecida a lo que le ocurría a cierto título y cuyo sucedido conocerán seguramente muchos de mis lectores.

Y va de cuento.

Había en cierta ocasión un marqués, hombre de gran capital, pero que era en extremo gastador.

Viendo el administrador que siguiendo aquel camino había de dar al traste con toda su fortuna, llamó un día la atención del dueño y le dijo:

— Señor, es mi deber velar por vuestros intereses, y como veo que éstos van desapareciendo, creo del caso llamaros la atención por si entendiéis; como yo entiendo, que debe disminuirse el presupuesto de gastos.

— Tenéis razón, veamos, pues, en qué se puede reducir.

— Mirad; la casa cuesta...

— No, nunca, á eso no se puede tocar.

— Bien; entonces los carruajes.

— Tampoco; quiero conservar el mismo tren que me legaron y tuvieron mis antepasados.

— El plato es otro de los puntos...

— Nada, nada, en ese extremo, nada puede restringirse.

— Entonces... la servidumbre.

— Tampoco. Vamos á ver cuántas luces hay en la casa.

— Veinte, señor.

— Pues empecemos; suprimid el farol de la escalera ¡...!

EL ORGANISMO FERROVIARIO

Quejas, lamentos, imprecaciones... eso constituía el ambiente en todas partes doquier hubiera un empleado de ferrocarriles.

Las manifestaciones de odio en contra de la opresión revelaban el ansia de redimirse.

Lamentos y deseos que flotaban en la atmósfera cual átomos dispersos é iban á confundirse entre los infinitos que subían de todas las clases sociales, concluyendo por perderse en el vacío.

La afinidad de esos átomos, al ponerse en contacto y chocar unos con otros, sobre inflammarlos los hizo converger hacia un centro, y, condensándose, formaron un núcleo de aspiraciones comunes. Este núcleo dió por resultado la aparición de **HERALDO DE FERROCARRILES**, llevando en sí el germen de nuestro ideal supremo. Para desenvolverlo se precisa tiempo, mucho trabajo y gran perseverancia.

No desmayaremos en nuestros esfuerzos ni se apagará nuestro entusiasmo mientras sigamos recibiendo esas oleadas vitales y corrientes de savia fecundante que nos transmiten de todas partes numerosos amigos.

Nuestros anhelos se encaminan á dignificar cuanto sea posible, sacándolo de la postración en que se halla, el personal ferroviario, tan entendido, sufrido y laborioso.

Por eso tomamos como objetivo primordial la organización de un cuerpo de Ferrocarriles que se manifieste compacto, unido y potente.

A este fin proyectamos para algún día, que deseamos sea cercano, la celebración de un Congreso ó Asamblea general de toda clase de empleados afectos á las diversas Compañías de ferrocarriles de España, donde puedan tratarse seriamente asuntos de la mayor importancia para la clase, realizando así uno de los puntos contenidos en el programa de **HERALDO DE FERROCARRILES**. De allí podría salir formado lo que nos atrevemos á llamar el canon y el credo ferroviario.

Entre tanto creemos no será inútil labor la de ir apuntando en estas columnas cuantas ideas puedan servir de esclarecimiento á los puntos que hayan de someterse á estudio, con objeto de que aquel Congreso magno no resulte infructuoso.

Concedemos gran importancia al escalafón, porque él dará á conocer, en primer lugar, todas y cada una de las partes ó miembros que han de componer el organismo ferroviario. Saber en un momento dado cuántos somos, qué somos, dónde estamos, es más trascendental de lo que á simple vista parece. En circunstancias extraordinarias sería este elemento sumamente útil para obrar con rapidez, adelantándonos á tomar las posiciones más ventajosas.

Entraña, además, el escalafón cierto respeto

ó miramiento por parte de los superiores con los inferiores, pues con él se van acostumbrando, poco á poco, á impersonalizar los cargos, viendo solamente en ellos el bueno, mejor ó óptimo desempeño del servicio encomendado, con lo cual prescinden involuntariamente esas opuestas manifestaciones de simpatía y antipatía que tantas veces perjudica, no sólo á la persona, si que también al cargo. Destruye insensiblemente la prepotencia de la recomendación y el favor, que, aunque legalmente no pueda servirse del camino recto y despejado, deja sentir, sin embargo, sus perniciosos efectos valiéndose del oculto ó tortuoso. Cercena de algún modo la autoridad abusiva que en muchos casos ejercen las Compañías en cuanto á separar libremente, según sus particulares conveniencias, al personal, siquiera éste sea el obrero. Inutiliza, hasta cierto punto, el espionaje astuto y sagaz para sorprender la buena fe de probos y antiguos funcionarios en el ejercicio de su cargo. Porque penetrándose cada uno de la misión que le compete, se identifica con ella de buen grado y no admite imposiciones arbitrarias que puedan modificar sus expresos y categóricos deberes.

Conseguido el escalafón podríamos considerar formado el esqueleto del Cuerpo general de Ferrocarriles. Más aún; tendríamos toda la nervadura, el sistema arterial y venoso. Completando luego el tejido muscular por medio de fuertes ligamentos que enlazaran las diferentes partes del cuerpo, quedaría de hecho establecida la unidad, que quiere decir el corazón. De este centro brotaría la sangre, que, entrando por las arterias, llegaría á las extremidades, donde, recogiendo las venas, la devolverían á aquel centro. Así, la corriente constante y circulatoria pondría en comunicación á unos con otros y á todos entre sí, quedando, por este medio, enlazadas relaciones mutuas de intereses y afectos á manera de presagios, preludios ó anuncios del orto de la vida ferroviaria.

HERALDO DE FERROCARRILES sería como el alma de ese organismo, al que infundiría grandes alientos, señalando seguros derroteros por donde llegar á la cumbre del ansiado ideal.

A. R.

Hundimiento de una trinchera.

La que se halla en construcción en el ramal del ferrocarril de la Compañía de Langreo de Sotillo al Musel, se ha hundido, resultando cuatro muertos y un herido.

Este desgraciado accidente nos obliga a protestar de las deficiencias que con tanta frecuencia se vienen observando en obras de esta naturaleza, donde la vida del trabajador se halla expuesta á cada paso.

Esperamos que el jefe de la división que, por orden del ministro de Fomento ha ido á examinar aquellas obras, se fije bien en las condiciones de seguridad que ofrezcan para lo sucesivo, á fin de evitar que los empleados ferroviarios sufran algún día las funestas consecuencias que podrán sobrevenir de no reunir aquella trinchera, hoy en construcción, las condiciones necesarias para garantizar la vida de cuantos hayan de transitar por dicho sitio.

LA BURGUESÍA

Roto el vínculo moral que debiera unir á todos los hombres, ya sean ricos ó pobres, sabios ó ignorantes, queda sólo la fuerza material, siempre opresora, como medio de establecer y conservar el equilibrio social.

El endiosamiento de la razón, débil lucecilla que va desvaneciéndose paso á paso las sombras de nuestra inteligencia, y que sólo después de grandes y continuas fatigas suele llegar á iluminarla con la posesión de alguna verdad, tiene fascinado al género humano.

El desenfadado egoísmo, fruto de aquel endiosamiento, se ha entronizado en todos los corazones, y ya hasta la palabra caridad suena mal en nuestros oídos.

El odio, como mar tempestuoso, se agita violentamente y hace subir la espuma de sus embravecidas olas hasta las gradas del solio que siempre debiera ocupar aquella virtud mayestática amparadora de todas las cuitas y dolores

de la Humanidad. Desapareció primeramente de las clases encumbradas, que se fueron alejando poco a poco de sus humildes hermanas, y éstas, huérfanas de protección, relegadas al olvido, víctimas del más humillante desprecio, se encontraron abandonadas á sus solas fuerzas, viéndose precisadas á luchar en condiciones tan duras y serviles que hasta la propia dignidad tuvieron que hacer jirones, ante la imposición irresistible de la naturaleza á conservarse.

Estas clases acaudaladas, que llamamos burguesía, se han apoderado de todo y tienen sometidos á los trabajadores de todas clases á una verdadera esclavitud económica. En su mano se halla la máquina del Estado, ó sea el Poder político, con la cual fabrican leyes que son otros tantos privilegios para ellas. ¿Qué extraño es, pues, que los trabajadores quieran redimirse de esa servidumbre y pretendan conseguirlo por medio de una organización de carácter esencialmente cosmopolita?

Dueña, además, esa misma burguesía, de la prensa rotativa ó de gran circulación, ejerce un verdadero cacicato, tanto más odioso cuanto esclaviza al pueblo, sirviéndose de él mismo como instrumento de su propia esclavitud.

Convertida la prensa en mero mercantilismo, los capitalistas se apiñan, constituyendo empresas explotadoras no sólo del bolsillo de las muchedumbres, si que también de las inteligencias, de las cuales se sirven para emitir anfibológicamente toda clase de ideas, según convenga á sus intereses. Así resulta que, esos obreros intelectuales sacrifican casi siempre sus convicciones y afectos ante el mandato imperativo, tirano y despótico del capital; y asalariando sus plumas cometen, bien á su pesar, iniquidades, que producen honda perturbación en la sociedad.

La tergiversación intencionada y la calumnia hábilmente dispuesta se aunan para promover los mayores escándalos que, agitando las pasiones de las masas y excitando grandemente su insana curiosidad, las exaltan y concitan, suspensos sus espíritus de la difamación, injuria y deshonra ajenas. La bestia humana abre sus fauces, signo revelador de feroz apetito, y devora la presa. El anzuelo que aquellos desalmados ocultaron traidoramente entre el cebo corrompido, queda clavado en el corazón y en la bolsa de los cándidos lectores, que cotidianamente contribuyen con su óbolo cobrizo á aumentar el fondo de sus opresores.

Con tan poderosas armas, como son el Poder político y la gran prensa, se comprende haya en España una enorme ocultación de riqueza, otro crimen burgués. Así dice un periódico que visita nuestra casa: «Propietarios de vastísimas posesiones, ó no contribuyen á sostener las cargas del Estado, ó lo hacen en una proporción irrisoria. Fabricantes opulentos tributan menos que modestísimos industriales.

De esto proviene en gran parte el malestar económico, que cada día presenta caracteres más graves. Los pequeños propietarios, la pequeña industria, tienen que sobrellevar en impuestos directos é indirectos el peso principal del presupuesto, mientras que los potentados, los opulentos, los ricos, se echan á un lado.»

Y esa misma burguesía indisciplina escatima cuanto puede los sueldos y jornales á todo el que trabaja; nos impone sus leyes tiránicas y consigue de nuestra forzosa resignación lo que no hubieran podido la paciencia y mansedumbre más heroicas: soportar en el mayor decaimiento, sus harturas...

Empezaron sus apóstoles más furibundos arrojando la semilla de la rebelión, valiéndose de falaces promesas difundidas con cierta elocuencia, sí, pero entrañando una perversidad refinada á la par que ocultamente circulaba el metal acuñado en permuta de aplausos que siempre se cotizan por la plebe, dándolos al mejor postor; y así se van labrando los pedestales sobre que se levantan arrogantes las figuras de vilísimos seres, que en fuerza de engañar á los demás concluyen por engañarse á sí mismos, constituyéndose en dioses de los pueblos, pero arrastrando las cadenas de la soberbia y del egoísmo, y abriendo un abismo que separa á gobernantes y gobernados, á ricos y pobres.

No debe ser, en ella, en la burguesía, tal cual es, no puede encarnar el principio de autoridad, porque en vez de dar unidad á la multitud, la destruye. Representa la anarquía, y es preciso, por tanto, que restablezcamos en la parte, por lo menos, que más directamente nos afecta, la autoridad por el imperio de la justicia, exigiendo lo que de derecho nos corresponde, ó sea la mejora ó aumento de nuestros salarios en proporción al aumento de riqueza, que sólo disfrutaban aquellos que nos explotan.

NOTICIAS VARIAS

Junta general de la Asociación de empleados y obreros de ferrocarriles de España.

En nuestro número anterior dimos á conocer á nuestros lectores los asuntos que figuraban en la orden del día para discutirlos en la Junta general ordinaria que la Asociación general de empleados y obreros de ferrocarriles de España, iba á celebrar el domingo 10 del actual.

Hoy nos creemos en el deber de dar cuenta del resultado de la sesión celebrada el día anunciado, la cual por falta de tiempo para discutir

todos los asuntos, fué suspendida hasta el siguiente día á las ocho de la noche, en que se continuó la discusión de los asuntos que quedaron pendientes.

Serían próximamente las tres de la tarde cuando bajo la presidencia del Sr. Jiménez Santodomingo se abrió la sesión; y antes de la lectura del acta de la anterior, que sin discusión fué aprobada, el presidente dirige un saludo á la concurrencia, que alcanzaría á unos 200 asociados, y dice que es la primera Junta general que tiene el honor de presidir y que espera de la sensatez y cordura de los concurrentes que sean discutidos todos los asuntos dentro de la mayor corrección, medio de facilitar la discusión.

Seguidamente uno de los secretarios da lectura de los presupuestos de gastos de administración que presenta la Junta directiva.

Es este un asunto de los que sin duda por su importancia fué discutido con toda amplitud, tanto que habiéndose consumido los dos turnos en pro y en contra que el reglamento social determina, fueron ampliados por la presidencia.

No creemos necesario extractar lo que en sus respectivos discursos dijeron los señores que tomaron parte en la discusión, tanto en pro como en contra; diremos únicamente que después de estar debidamente discutidos fueron aprobados.

El tercer punto relacionado con el crédito que la Junta directiva solicitaba para gastos de traslado de domicilio, caso que éste hubiese necesidad de llevarse á cabo por construcción de la Gran Vía, también fué aprobado después de alguna discusión.

Aprobado el tercer punto, se nombraron los cuatro individuos que han de constituir el Consejo de intervención con los dos que tiene que nombrar la Directiva, sintiendo no poder consignar los nombres por no recordarlos.

Se entra en el quinto punto de la orden del día, y no se nombra director del periódico *La Asociación*, porque el que lo es en la actualidad es reelegido.

El séptimo punto originó viva discusión, aprobándose la propuesta de castigo que hacía la Junta directiva, y por lo que respecta al impuesto de utilidades, dió cuenta el señor secretario general de las gestiones realizadas, si bien infructuosas hasta ahora.

La hora tan avanzada en que tenemos que hacer la información de la segunda parte de la sesión, nos obliga á no estar tan explícitos como quisiéramos.

Los tres puntos restantes de la orden del día originaron discusión, en especial alguno de ellos, poniendo fin la campanilla presidencial.

Concluida la discusión de la orden del día y una vez en la parte dedicada á preguntas y proposiciones, se presentaron algunas que en breve tiempo fueron aprobadas y combatidas por algunos socios, no deteniéndose en este punto por no considerarlo de importancia para nuestros lectores y porque la hora apremia, pues únicamente en nuestro deseo de dar una información verdad, podemos dar la correspondiente á la segunda sesión de la Junta general.

Los señores elegidos en la votación de cargos vacantes, fueron:

D. Juan Xipell Pujol, presidente.
D. Antonio Ibarra, vicepresidente, Norte.
D. Joaquín Alburquerque, en Madrid, Zaragoza y Alicante.
D. Juan Cortés, vicecontador.
D. Andrés Trani, vicesecretario general.
D. Andrés Caamaño, bibliotecario.

Deseamos á los señores elegidos gran acierto en sus nuevos y honrosos cargos.

Por la Dirección general de la Compañía de los ferrocarriles del Sur de España se han dado órdenes para que se lleve á cabo, con toda rapidez, la construcción de la estación de Granada, al objeto de hacer su inauguración el mismo día que se abra al servicio público el ferrocarril de Guadix á Baza.

Ambas inauguraciones tendrán lugar á fines del próximo mes de Enero.

De Real orden se ha manifestado al Ministerio de la Gobernación que no procede derogar ni modificar la de 7 de Noviembre de 1903, con arreglo á la cual los coches de poco peso que transporten correspondencia, pueden colocarse en los trenes inmediatamente antes del furgón de cola.

Recomendamos la fábrica de gorras de los hijos de Rubio, Jacometrezo, 50, donde encontrarán nuestros compañeros, aparte de una gran economía, una esmerada confección, sirviéndose los pedidos con gran prontitud.

En la *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de Portugal, leemos lo siguiente:

«En la página 773 de *Guide Chaix* va un horario por el cual se ve que el convoy menos rápido del mundo es el que va de Soto del Rey á Caño Santa Ana, en España.

La distancia de 22 kilómetros la recorre con el siguiente itinerario:
Caño Santa Ana, 6,25.
Sama, 6,55.

Soto de Rey, 8,20.

De modo que invierte una hora cincuenta y cinco minutos para recorrer 22 kilómetros.

«La velocidad de un hombre al paso!»

Y luego diremos que en España no adelantamos.

¡Pobre España, siempre ha de ponerse este país como ejemplo de retroceso!

La Sociedad Azucarera en 1904-905, ha obtenido los resultados siguientes:

| | Pesetas. |
|---|------------------|
| Ingresos..... | 10.787.149 |
| Gastos..... | 6.188.156 |
| Beneficio líquido..... | 4.538.993 |
| A deducir: | |
| Por pérdidas en el ejercicio de 1903-904..... | 934.803 |
| Por amortización de 1.630 obligaciones..... | 815.000 |
| | 1.749.803 |
| Líquido repartible..... | 2.789.190 |

De las cuales, 2.538.015 pesetas han recibido ya los accionistas, quedando un remanente de 251.168 pesetas para la cuenta de ganancias.

¡Pobrecitos! ¡Cuánto habrán sudado para ganarlas!

Se nos han quedado algunos compañeros nuestros de que, en el número anterior, al dar cuenta de la Junta general de la Asociación de empleados y obreros de Ferrocarriles de España, que se iba á celebrar, la diéramos también de la orden del día, en la que figuraba una propuesta de castigo para el asociado señor Casas.

Lo sentimos, pero hemos de manifestar, como satisfacción á los aludidos señores, que se trataba simplemente de una noticia cierta, que dábamos como información, sin que nosotros hiciéramos apreciaciones en sentido alguno.

El periódico, en estos asuntos de libre apreciación, ni entra ni sale, será eco de todo el mundo, quedando, claro está, estas columnas á disposición de todos los suscriptores, de los unos y de los otros, pues así lo exige nuestra imparcialidad.

¡Bien por nuestros compañeros de la línea de Palencia á Santander! Han entendido éstos que el movimiento se demuestra andando, y á la sola invitación de nuestro entusiasta compañero Sr. Roca, ha venido, casi en bloque, el personal de aquella línea.

Si todos hicieran otro tanto, les aseguramos que no tardaba seis meses en ser una hermosa realidad nuestro programa.

Un poco de constancia para que acudan los rezagados, y adelante, que el esfuerzo y la voluntad obra milagros.

La diabetes y los empleados ferroviarios.

Se venía ha tiempo observando que los empleados de ferrocarriles eran atacados con frecuencia de diabetes.

Los especialistas en esta clase de enfermedad se dedicaron á investigar las causas originarias que la producían, y, como resultado de sus estudios y observaciones, la Sociedad de Medicina de Lyon ha recibido un informe muy instructivo, acompañado de una estadística que presenta la proporción siguiente:

Por cada 1.000 diabéticos 12,65 son maquinistas y fogoneros, 13,10 son conductores ó funcionarios que prestan servicio en los trenes en ruta.

O sea, en conjunto: por cada 1.000 diabéticos un 25,75 corresponde á empleados ferroviarios.

Las continuas trepidaciones y violentas conmociones que sufren los empleados en los servicios ambulantes parece ser la causa de tan triste enfermedad.

No retrocedamos.

Es racional que el hombre luche por su bien estar de hoy y porvenir de mañana, ambición legítima, tanto más digna de respeto y consideración cuanto mayor sea su persistencia, siempre que busque punto de apoyo en la cimentación construida con materiales adquiridos en el cumplimiento de su deber, que dando prueba evidente de la confianza que tiene en los actos practicados, adquiere una fuerza moral tan superior, que nadie, no procediendo con miras repugnantes, se atreverá á negarle su derecho y méritos para su mejoramiento, por las razones que podrá aducir su palabra, fiel fotografía de su conciencia.

Todo ser humano viene obligado á que su marcha sea progresiva en pago á los esfuerzos inauditos que realizaron sus antepasados por dar mayor desarrollo á la agricultura, industria y comercio, impulso á las ciencias, bellas artes y facultades, destruyendo vicios, transformando costumbres, modificando leyes para que gozásemos de libertades que no disfrutaron y descubriendo lo que para ellos era desconocido. Por tanto, el hombre, haciéndose honor á sí mismo, viene obligado á fomentar cuanto sea vital, sanear lo enfermizo, investigar lo existente en la Naturaleza y matar privilegios, para que el desaliento no nos estancue, porque como el agua pura y cristalina que no tiene corriente, se corromperá.

Si la apatía produce grandes trastornos, no causa menos la pasión; por congruente, debemos desmenuzar con el mayor celo lo acaecido en aquello que pretendamos juzgar, formando juicio exacto, y de existir error, sea infimo, para sufrir más tarde menos perjuicio. Pues no cabe negar que tenemos la debilidad de hablar bajo la impresión en que se halla nuestro ánimo, ó lo que es igual, renunciar el bien general en busca del nuestro particular, y de ahí la inseguridad de la idea y el que no vayamos rectos y compactos á un fin, cual hacemos al resolver algún problema matemático, y buena prueba de ello que cuidamos muy mucho de no variar en nada el valor de cada una de las figuras de los números que se presentan á nuestra vista, considerándolas según el lugar que ocupan por derecho, y de ahí la exactitud del resultado apetecido.

Enseñanza grande dan los números no admitiendo otro valor que el representado, ni permitiendo interpretaciones ilusorias, si lógicas.

De igual manera debieran hacerse entender los hombres, consiguiendo ser un valor efectivo entre tanto que actualmente le tienen nominal y cual objeto de capricho se cotizan según los estima quien los utiliza, sin apreciar su provecho, con lo que dan lugar á ser conducidos al ridículo, mientras que ocupando cada cual su lugar, teniendo conciencia del deber, y unidos todos, resolveríamos el problema, en lugar de perder las energías en átomos dispersos, que no otra cosa es el individualismo que, falto de fuerza, se pierde en el aire.

PEDRO ALVAREZ.

BIBLIOGRAFÍA

Se ha recibido en esta redacción un folleto titulado *La jornada de ocho horas*, editado en Sabadell.

Tiene por objeto principal la propaganda para la conquista de las ocho horas, á contar desde el 1.º de Mayo de 1906.

Somos acérrimos enemigos del abuso de libertad que se permite esta desalmada burguesía en perjuicio de la clase obrera, á la cual pertenecemos. Por eso estamos conformes en cuanto al fondo del folleto.

En el capítulo que trata de las jornadas cortas! ¡Salarios altos! traza un paralelo entre los salarios de varios oficios de Inglaterra y de los Estados Unidos, del cual resulta muy ventajoso este último punto, donde, según dicho folleto, se trabaja menos y se gana doble, disfrutando el obrero americano una vida propia de burgués, en cuanto al trato. Pero el *desiderátum* se halla en Australia, verdadera Jauja del mundo obrero. Allí los salarios son muy crecidos y la vida material mucho más barata que en los demás países. «El obrero gana espléndidamente la vida; no se abstiene de nada; no regatea nunca el precio de un objeto ó de un placer que le atraiga; se suscribe á multitud de periódicos; frecuenta los casinos, los sindicatos, etc.; no escatima jamás ninguna satisfacción para su familia.» Esto ya es vida de sultán. ¡Y estamos nosotros aquí privados hasta de lo necesario, existiendo ese soñado paraíso!

En otro apartado se ocupa de las consecuencias de la disminución de horas de trabajo sobre la producción, problema muy bien tratado. Sigue otro sobre la huelga forzosa, no mal expuesto; y concluye, por fin, haciendo la apoteosis de una sociedad que surgirá esplendorosa, la cual, tal como la pinta, será una verdadera bienaventuranza acá en la tierra, donde el ser humano experimentará satisfacción plena. ¡Lástima no sea verdad tanta belleza! A esa sociedad iremos fatalmente, necesariamente, y en ella y por ella podrá ser materializada la luminosa fórmula: Bienestar y libertad. ¡Qué mal se compagina la libertad con la fatalidad!

Agradecemos muy de veras la atención de nuestro colega *El Trabajo*, de Sabadell, con quien estableceremos el amistoso cambio.

FERROCARRILES SECUNDARIOS

(CONTINUACIÓN)

El ferrocarril será considerado y guardado como los demás caminos públicos, y los guardas que al efecto nombren las Empresas disfrutará de las mismas prerrogativas que los peones camineros del Estado, para lo que deberán llevar un distintivo especial.

La reducción de los tipos kilométricos máximos para todos los transportes y para todos los recorridos sin alteración en las condiciones de aplicación de la tarifa legal, podrá efectuarse sin otras restricciones que la de dar conocimiento al Gobierno y al público con ocho días de anticipación á la fecha del planteamiento de la rebaja.

Se señalan las condiciones á que han de sujetarse las rebajas condicionales de las tarifas legales y las tarifas especiales.

El expediente de caducidad, cuando ocurra alguno de los casos previstos en el art. 8.º de la ley, deberá promoverse de oficio por los agentes del Gobierno encargados de la inspec-

Sección independiente.

ción de las obras, y también podrá solicitarse la caducidad por cualquiera entidad ó Corporación, revista ó no carácter oficial.

Se detallan minuciosamente los trámites del expediente de caducidad hasta que ésta se declara; la forma de incautarse el Estado de las obras ó de la línea, si aquéllas están terminadas; las prórrogas que pueden concederse para la realización ó comienzo de las obras; los plazos que pueden otorgarse para subsanar las deficiencias que se observen en la línea y la forma de la entrega del camino y de su material y dependencias al Estado al terminar el plazo de la concesión.

El capítulo segundo trata de los ferrocarriles sin subvención directa del Estado.

Para obtener la concesión de estos ferrocarriles se dirigirá al ministro una solicitud, acompañada del proyecto de la línea, que constará de los cuatro documentos que especifica el artículo 17 de la ley, y además las tarifas que el peticionario se proponga establecer, descomponiendo los precios en los dos conceptos de peaje y de transporte.

Cuando se haya de ocupar alguna extensión de dominio público, aprovechar obras del Estado ó gozar de la exención del impuesto sobre viajeros y mercancías, se agregará también el documento que acredite haber depositado el 1 por 100 del importe de la apreciación elevada de las obras, y si se pretende hacer uso del derecho de expropiación forzosa, se acompañará además una relación por términos municipales de los propietarios cuyas líneas habrán de ser ocupadas.

Se determinan los trámites de estas solicitudes hasta su resolución, siendo aquéllos distintos, según se pretenda ó no ocupar terrenos del dominio público ó aprovechar obras del Estado, la provincia ó el Municipio.

En todos los casos, la concesión será otorgada por Real orden, que se publicará en la *Gaceta*; pero cuando implique la ocupación de terrenos ó obras del Estado ó la expropiación forzosa del dominio privado, habrá de darse de ello cuenta á las Cortes, y no será firme hasta dos meses después, si es que en este intervalo aquéllas no acordasen nada en contrario.

Está dedicado el capítulo tercero á los ferrocarriles con garantía de interés por el Estado.

Para los efectos de la garantía del interés, los gastos anuales de explotación por kilómetro se deducirán de los ingresos brutos por medio de una fórmula compuesta de dos términos: uno constante, y otro variable y proporcional al producto kilométrico bruto.

(Continuará.)

Abrimos en esta tercera plana una sección independiente dedicada á insertar en ella los artículos, quejas, sueltos, informaciones, etc. que nos remitan nuestros suscriptores, satisfaciendo así los deseos manifestados por muchos en repetidas ocasiones. A este objeto, les rogamos tengan presentes las advertencias que siguen:

- 1.º Cuando el exceso de originales no consienta publicar todos en un sólo número, quedarán en turno, con preferencia para el siguiente los últimos recibidos, á no ser que el carácter de actualidad obligara á anteponer éstos á los primeros.
- 2.º Los originales no se devolverán á los interesados, quienes han de poner sus firmas al pie de aquéllos, para garantía de esta Redacción.
- 3.º La Dirección de **HERALDO DE FERROCARRILES** no se hará responsable de los escritos contenidos en esta sección, si bien se reserva el derecho de autorizar ó denegar su publicación.

En la Compañía de Madrid, Zaragoza, Alicante.

Deplorable en extremo va siendo la situación de los empleados de la División de Intervención y Estadística de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, desde que el azegado Mr. Simón sentó sus reales en aquellas Oficinas.

El desencanto del personal se acentúa cada vez más por la serie de disposiciones y medidas de régimen interior, que no tienden á otro fin, quizá inconscientemente, que al de molestar á aquellos sufridos empleados, sin que aquel señor tenga conciencia de lo que hace ni sepa á dónde van encaminadas sus medidas.

Sin duda, Mr. Simón fué mal alocionado por aquellos señores que, allende el Pirineo, tienen intervención en las cuestiones ferroviarias españolas, y al llegar recibirá también instrucciones que interpreta arbitrariamente, extremando sus rigores hasta rayar en la crueldad.

Bien es verdad que el personal español de ferrocarriles es bastante sufrido. No es menos cierto que apenas si tiene conciencia de sus derechos ni del papel que desempeña; si bien se explica por la habilidad y el esfuerzo constante que la Compañía de Alicante ha hecho para que sus empleados sean—fuera del servicio—seres inertes, sin energías, sin iniciativas, sin compañerismo, y que la inmensa mayoría sólo cifre sus aspiraciones en la llegada del día 24 de cada mes para cobrar sus haberes y poder acallar á unos cuantos caballeros que—por desinterés de la Compañía—los tienen aprisionados en las redes de la usura; y en la venida del nuevo año, para ver si la suerte les depara un nuevo ascenso de 500 reales.

No ignoraba Mr. Simón esta manera de ser y de pensar de la gente que había de mandar. Ya sabía que el palo y las vejaciones sería el instrumento principalísimo que había de emplear contra esa pléyade de empleados españoles á sus órdenes, que él considera tan despreciables, como tampoco ignora que ante las quejas de sus subordinados, por justas que sean, ha de recrecerse y ser más tenaz aún con aquellas disposiciones que las motivan.

Buena prueba de ello es el conato de alboroto habido entre los empleados de Intervención y Estadística en el verano último, disgusto que una comisión expuso al dignísimo ingeniero de Caminos, Sr. Peironcely, subdirector de la Compañía, el cual reconoció como arbitraria, á todas luces, la circular de Mr. Simón, que motivó tal alboroto, y en la cual se establece que el empleado que incurra en una falta de asistencia ó en tres de puntualidad á la Oficina, le será impuesta una multa de un día de haber, y al incurrir en la tercera multa será propuesto para su baja definitiva en la Compañía.

Circular más injusta no puede darse, si se tiene en cuenta que no señala lapso alguno de tiempo. Esas faltas pueden tener lugar en uno, dos, diez, quince... ó más meses, y al cabo de ese tiempo el empleado se ha hecho mercededor de que se le descuente en nómina uno ó varios días de haber. ¿Es posible que

algún agente de Intervención, por celoso que sea en asistir con puntualidad á la Oficina, no incurra en esas faltas, dejando por causas completamente ajenas á su voluntad, de concurrir un solo día al servicio, ó llegando, por lo menos, con un retraso de diez minutos en ese indeterminado tiempo que preside la circular? ¿Sería capaz Mr. Simón?

De aquí se explica que una gran parte de Intervención esté multada por mantenerse viva esa orden interior, á pesar de la promesa del Sr. Peironcely de que sería derogada por considerarse injusta y de efectos contraproducentes.

Al sostenerse en todo su vigor esa disposición, bien claro está que el señor subdirector no ha hecho nada en favor del personal, según prometió á la comisión, ó sus gestiones han sido infructuosas en otras esferas, con lo cual se acrecientan los ardores dictatoriales del señor agregado.

Hay que reconocer que á determinadas personalidades les ha cabido—dentro de la Compañía—la suerte de salir con bien en la empresa acometida contra el personal, manteniendo erguido el Código; pero también hay precedentes de que ese mismo personal haya mostrado su vitalidad protestando airado contra sus opresores.

Suscite la conversación. Pregunte Mr. Simón á los veteranos de Intervención *qué fué aquello que motivó el nombramiento de D. José Gutiérrez para ocupar el puesto de jefe*. Digale á su protector *qué fué aquello otro que dió ocasión al disgusto manifestado por el personal del movimiento allá por el año 97*. ¡Interese Mr. Simón! ¡Que le expliquen las causas productoras de aquello y sus consecuencias para todos!

Cuestión es esta de la Circular de Mr. Simón que el Sr. Bañer y el Consejo de Administración de la Compañía deben tomar en consideración, máxime si se tiene en cuenta el estado de opinión, poco halagüeño, que reina en el personal de toda la casa, y que las multas, fundadas en la opresión, son la mecha que enciende los ánimos, ya de antiguo caldeados.

FILIFE.

Esperamos que Mr. Sús, digno director de la Compañía de M. Z. A., tomará cartas en el asunto, tratando de resolverlo en bien de unos y de otros, restableciendo de ese modo la tranquilidad en el ánimo de todos sus subordinados, á fin de que éstos, viéndose respetados en sus fueros y consideraciones individuales, coadyuven colectivamente en pro de los intereses de la Compañía.

Un ruego.

Lo hacen los agentes de trenes de la Compañía del Norte que han sido eliminados de los últimos cuadros de aumento de sueldo, al jefe de la explotación, señor Torreyllón, suplicándole les conceda en los próximos cuadros de primero de año los dos aumentos que les corresponden, pues como habrá observado el indicado

jefe, en los cuadros del año pasado han sido eliminado^s algunos sin razón, y otros por habérseles impuesto injustos castigos, los cuales, tanto unos como otros, han demostrado en el transcurso del año, un celo inquebrantable y una honradez acrisolada dentro y fuera del servicio que se les ha convalidado.

OTRO

Sería de agradecer que por el arrendatario del Despacho Central de Valladolid se dieran órdenes para evitar ciertas deficiencias que se observan en la entrega de bultos á los guardafrenos y conductores, que se nos quejan, y que de seguir así, pudiera ser causa de que obligara á dar de ello cuenta al inspector principal de aquella sección.

Señor director del HERALDO DE FERROCARRILES.
Madrid.

Muy señor mío: Sigo con el interés que es de suponer las hermosas ideas expuestas por el órgano de la clase ferroviaria en general, y veo que para salir adelante con ellas lo más principal es la vida del periódico, y esto sólo requiere que aumente el número de adheridos.

Reconozco que en medio de sus aspiraciones, que son las de la clase en general, les produzca pena el ver que éstos no responden, cual debieran, dado el gran número de empleados de este tan sufrido como digno de mejor suerte Cuerpo; pero así somos... y no se puede pedir más.

Dice un apreciable compañero que si no podíamos obligarnos, dando con ello una prueba de unión y compañerismo, á aportar dos adhesiones á nuestro periódico, y yo me permito exponer á su consideración otra idea que había de dar más resultados. ¡Por qué somos tantos los llamados y tan pocos los escogidos! ¿No podríamos los hoy existentes abonar, en vez de 0,25, una peseta durante los meses de Enero, Febrero y Marzo solamente (se trata de un desembolso único de 1,75 en tres meses) á fin de que los que se hallan al frente dispongan de medios que les permitan hacer grandes tiradas para que circule y sean conocidas las ideas que sustenta por todo el personal?

Estoy seguro, señor director, que al finalizar estos tres meses la suscripción sería un hecho, como deseamos todos los que estamos ávidos de reformas, y en especial del tan deseado escalafón.

Deseando fuese útil este pensamiento, se repite de usted afectísimo, s. s., q. b. s. m.,

JOSÉ M. PRADO.

25 Noviembre 1905.

Para satisfacción de nuestro comunicante hemos de decir que, por nuestra parte, todo el que esté conforme con lo que expone nuestro compañero, lo manifieste.

Art. 65. Un Reglamento especial formado por el Gobierno, con audiencia de las Empresas, determinará el servicio de las locomotoras especialmente destinadas á socorrer sin dilación los trenes atrasados ó comprometidos por cualquier causa.

En el punto de la estación donde se establezcan las locomotoras auxiliares habrá siempre un vagón de socorro con los útiles y efectos que, á juicio del Gobierno, se consideren necesarios. Los llevará también cada uno de los trenes puestos en marcha para el pronto auxilio de los viajeros y de los trenes en un caso fortuito.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES REFERENTES Á LA MARCHA, PERMANENCIA EN LAS ESTACIONES INTERMEDIAS Y LLEGADA DE LOS TRENES

Art. 66. A propuesta de las Empresas determinará el Ministerio de Fomento la dirección del movimiento de los trenes y máquinas aisladas en los ferrocarriles de doble vía, así como también los puntos de cruzamiento en los de una sola vía.

Art. 67. Ningún tren podrá partir de la estación antes de la hora marcada en el reglamento de servicio.

Art. 68. Regirán las disposiciones vigentes ó las que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Fomento respecto al tiempo que ha de transcurrir desde la salida de un tren hasta el primero que haya de seguirle en la marcha reglamentaria de los mismos.

No se permitirá, en el intermedio de uno y otro viaje, partan de las estaciones ni trenes ni máquinas aisladas, salvo en los casos de auxilio y socorro, ó cuando la Empresa se halle al efecto competentemente autorizada por el Gobierno.

Art. 69. A las inmediaciones de las estaciones se harán las señales que adviertan desde luego á los maquinistas si pueden ó no entrar en su recinto con las locomotoras.

El maquinista detendrá el tren inmediatamente que observe la señal de alto.

Art. 70. Sólo en los casos fortuitos de fuerza mayor ó de reparación de la línea podrán detenerse los trenes en la vía general.

separen de una manera precisa, y otra con las disposiciones de este Reglamento concernientes á los viajeros.

Art. 42. Todas las locomotoras, ténders y demás carruajes de un tren, contendrán:

- 1.º El nombre ó las iniciales del camino de hierro á que correspondan.
- 2.º El número de orden.
- 3.º La clase á que correspondan en los carruajes de viajeros.

Art. 43. La Empresa conservará constantemente en buen estado el material de explotación proporcionado á la extensión y circunstancias particulares de la línea.

Art. 44. Es de la exclusiva competencia de la Administración activa el conocimiento de todas las reclamaciones que se susciten contra las resoluciones de la Inspección facultativa que tengan por objeto desechar la parte del material inservible, disponer las reparaciones necesarias y adoptar las disposiciones exigidas para el buen orden y seguridad de la circulación.

CAPÍTULO V

DE LA FORMACIÓN DE LOS TRENES

Art. 45. A propuesta de la Empresa, el Ministerio de Fomento determinará para los diversos puntos de la línea y según las circunstancias lo requieran:

- 1.º La velocidad.
- 2.º El número máximo de carruajes.
- 3.º El máximo de carga en los trenes de mercancías.
- 4.º El número y peso de los carruajes con frenos y el lugar que han de ocupar en el tren, debiendo ser precisamente de esta clase el último de cada tren.

Art. 46. Todo maquinista que conduzca una máquina estará provisto de los medios indispensables para hacer las señales que los Reglamentos previenen.

Art. 47. El número de carruajes de viajeros de cada tren será el que corresponda á la marcha reglamentaria del mismo; se formarán, sin embargo, los trenes necesarios para que puedan marchar cuantos viajeros se presenten.

Buzón administrativo.

D. Guardia.—Madrid.—Recibida su carta. Como el problema es arduo y lo tienen en estudio personalidades de la alta política, esperamos ver lo que resuelven en el proyectado mitin nacional..., que, probablemente, no será nada.

S. Valverde.—Navasa.—Recibimos su entusiasta carta. Agradecemos mucho sus ofrecimientos, y los aceptamos.

A. Curros.—Madrid.—Agradecemos mucho sus leales ofertas. ¡Si fuéramos todos así!; pero, adelante! En el próximo irá su carta.

A. Pastor.—Elche.—Recibido su boletín de adhesión. M. Castelo.—Cambre.—Recibido boletín, y 0,50 en sellos.

N. Martín.—Palanquinos.—En nuestro poder importe de suscripción por un año.

Imp. de A. Marzo, San Hermenegildo, 32 dup.

ANTIGUA BODEGA DE BADIOLA

Vinos puros de mesa.
Rioja y vinagres de vino.
Especialidad en aceites corrientes
y filtrados.

CASA FUNDADA EN 1892
6, Calle de Valverde, núm. 6.
TELÉFONO NÚMERO 1.156
MADRID

LA MUTUAL ESPAÑOLA

SOCIEDAD COOPERATIVA DE CRÉDITO MUTUO Y AHORRO OBLIGATORIO

Capital suscrito en 1.º de Noviembre: **300.000 p'as.**

OBJETO DE LA SOCIEDAD

- 1.º La creación de capitales á sus socios, estableciendo una CAJA de AHORROS, donde éstos depositen periódicamente sus economías.
- 2.º Abaratar en lo posible, para los asociados, las condiciones de la vida en Madrid, creando COOPERATIVAS DE CONSUMO (comestible, leche, carbón, etc.) y llegando hasta la CONSTRUCCION DE CASAS PARA LOS IMponentes.
- 3.º Combatir la usura, por medio de una CAJA DE ANTICIFOS, que proporcione cantidades á los socios con un interés de SEIS POR CIENTO ANUAL.

Domicilio social: Guillermo Rolland, núm. 1, bajo (antes Rejas)

Horas de oficina: de 6 de la tarde á 9 de la noche.

TELESFORO HERNANDEZ

Contratista del vestuario de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte.

1.ª Y 2.ª SECCION

FABRICANTE DE LOS IMPERMEABLES MARCA "EL LEON,"

Casa especial en Capas, Gabanes, Pellizas y Chaquetas de piel para Maquinistas y Fogoneros.

MADRID, ATOCHA, 57 Y 59

Valladolid, Calle de Santiago, 5 al 13.

Precios muy reducidos de toda clase de prendas á todos los empleados de ferrocarriles de España.

GRAN FABRICA DE GORRAS DE UNIFORME

DE LOS

HIJOS DE RUBIO

CALLE DE JACOMETREZO, NUMERO 50

MADRID

Primera y única casa en gorras para empleados de ferrocarriles, según de antiguo lo tiene acreditado.

Sin igual en su clase.

Prontitud en el servicio de todos los pedidos.

A fin de que todos nuestros compañeros puedan suscribirse al periódico, hemos dispuesto que sea el precio de suscripción en Madrid y provincias de veinticinco céntimos al mes. Basta llenar el boletín y remitirlo bajo sobre con sello de un cuarto de céntimo á la Dirección siguiente: HERALDO DE FERROCARRILES, *Madera Alta, 22, principal, izquierda, Madrid.*

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

D. perteneciente á la Compañía de

..... en calidad de se suscribe al HERALDO DE FERROCARRILES, por

meses deseando se le sirva el periódico á (1)

(1) Domicilio particular ó dependencia donde presta sus servicios.

Representantes del HERALDO DE FERROCARRILES

Nuestros compañeros pueden entenderse para suscripciones y demás detalles con los señores siguientes:

Intervención y Estadística, Norte, D. León Hernández de León y D. Ricardo Díaz Guerra.
Reclamaciones, Norte, D. Enrique Gordo y D. Daniel Anguiano.
Oficinas enclavadas en la Estación, Norte, D. Victorio Sacristán.
Oficinas de M. Z. A., D. Emilio Garrigós y D. Emilio Besteiro, en Intervención.
Contabilidad General de M. Z. A., Pacífico, 4, piso bajo, D. Pedro Estévez y Peinado.
Idem id., P. V., D. Cristóbal Ricote.
Oficinas y Estación de M. C. P., D. Rafael de los Santos (almacenes).
Sección de Oviedo, D. José María Carvajal.
Estación de Valladolid, D. Máximo Rodríguez, Ferrocarril, núm. 4, ú oficina del Pequeño Material, Valladolid.
Estaciones de Sevilla, D. Domingo García Tallón.
Línea de Avila y Segovia, D. Simón Jubera.
Bilbao, D. Benjamín Simó.
Línea de Santander (Norte), D. Andrés Roca.

NOTA Poco á poco se van nombrando representantes en aquellos puntos que lo requieren y donde tenemos compañeros que nos ayudan con tanto celo y amor por la clase. A todos damos las gracias por su valiosa cooperación.

Si la Compañía estuviese autorizada para emplear doble tracción, el máximo de carruajes en cada tren de viajeros será de 24.

Al efecto se establecerán en diversos puntos de la línea depósitos de carruajes, con los cuales puedan completarse los trenes cuando así lo exijan la concurrencia y el mejor servicio público.

Art. 48. Las locomotoras marcharán siempre á la cabeza de los trenes.

Esta orden podrá, sin embargo, variarse, si conviniese, para facilitar y hacer más seguras las maniobras indispensables en la proximidad de las estaciones y en los casos de socorro, no debiendo exceder entonces la velocidad de 25 kilómetros por hora.

Art. 49. En la colocación de los carruajes que formen los trenes de viajeros y mixtos, se observarán las prescripciones dictadas sobre la materia, ó que en lo sucesivo se dicten por el Ministerio de Fomento, á propuesta de la Empresa.

Art. 50. Sólo con arreglo á las instrucciones que dicte el Ministerio de Fomento, y bajo las condiciones que tenga por conveniente, podrán formar parte de los trenes las diligencias y mensajerías; pero en ningún caso se autorizará el transporte de viajeros en el interior de estos carruajes.

Art. 51. Se prohíbe admitir en los carruajes de viajeros toda materia que pueda ocasionar explosiones ó incendios.

Art. 52. Los carruajes y vagones que entren en la composición de un tren, deberán tener los topes á la misma altura, y los centros de éstos á igual distancia, debiendo enlazarse de manera que se hallen siempre en contacto sin forzarse.

Art. 53. Tanto las barras de los topes como los frenos y tornillos de las manijas, se conservarán siempre perfectamente limpios y engrasados.

Art. 54. Cada tren será remolcado por una sola máquina, salvo los casos de auxilio por avería ú otras causas graves, pudiendo entonces emplearse otra máquina más, así como también cuando la Empresa se halle al efecto previamente autorizada por el Gobierno.

Art. 55. Nunca se colocarán más de dos locomotoras encendidas en cada tren de viajeros, y, por regla general, se colocarán las dos á la cabeza, aun cuando en casos especiales, pero siempre con la autorización del Ministerio de Fomento, podrá permitirse distinta colocación. A la cabeza, y después del tender, irán uno ó dos vagones que no transporten personas, según sean una ó dos las locomotoras que remolquen los trenes.

A la cola del tren se colocará siempre otro vagón sin viajeros, á no ser

que la Empresa esté autorizada por el Gobierno para suprimir el furgón de cola. En los trenes de viajeros habrá siempre un vagón retrete.

Art. 56. En un registro especial se anotarán las causas que hayan dado ocasión á enganchar dos máquinas en un mismo tren, cuando no se encuentre la Empresa autorizada al efecto, expresando también el tiempo empleado en este servicio, con las razones que le justifiquen.

Los encargados de vigilar la explotación podrán examinar estas y las demás notas que á ella se refieran cuando así lo exija el mejor servicio público.

Art. 57. Con la antelación conveniente y el más detenido examen, se cerciorará el maquinista de que las locomotoras y tenders confiados á su cuidado se hallan en buen estado de servicio y provistos de los repuestos necesarios.

Art. 58. Los jefes de los trenes, en el acto mismo de recibirlos, los reconocerán con la mayor escrupulosidad para asegurarse de que están bien dispuestos para el servicio.

Art. 59. Cuando falte la carga correspondiente al furgón del jefe del tren, se completará con lastre hasta la cantidad de 2.000 kilogramos.

Art. 60. El jefe del tren, los guardafrenos y el maquinista, estarán en comunicación, en cuanto sea posible, durante la marcha, para poder dar, en caso de accidente, la señal de alarma.

Art. 61. Los trenes puestos en marcha llevarán las luces y señales que se determinan en el Reglamento vigente de 8 de Agosto de 1872, ó del que en lo sucesivo se dicte por el Ministerio de Fomento, oyendo á las Empresas.

Art. 62. Durante la noche estarán iluminados interiormente los carruajes de los viajeros, y lo mismo de día en el paso de los túneles que el Gobierno designe, preparándose al efecto en la estación inmediata, según el orden de la marcha.

Art. 63. Antes de que un tren se ponga en movimiento, los empleados que deben acompañarle ocuparán puntualmente sus puestos respectivos; y con la anticipación conveniente el jefe de la estación hará la señal que les advierta su colocación en el lugar que les está designado, repitiéndola por último con el silbato el encargado de la máquina.

Art. 64. En los puntos de la línea que el Ministerio de Fomento, oyendo á la Empresa, designare, habrá máquinas de auxilio ó de reserva, siempre encendidas y dispuestas á prestar servicio, tanto de día como de noche.