

# 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 Enero de 1906.

## DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

**HERALDO DE FERROCARRILES**

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

## SUSCRIPCIÓN

para socorrer a los huérfanos del jefe de la Estación de Legorreta, que murió de repente con un hijo en los brazos, dejando en la mayor orfandad a nueve hijos, el mayor de diez y siete años, los cuales hace un año vieron morir a su madre, encontrándose abandonados sin otro recurso que el que les proporcionemos los compañeros (de todas las Empresas) del que fué honrado y laborioso agente de la Compañía del Norte.

	Pesetas.
Suma anterior.....	35,00
Excmo. Sr. D. Javier Sanz, s. b. d. del Norte.....	25,00
D. Ramón Hernández, guardafreno.....	2,00
» Romualdo Blanco, empleado.....	0,25
» Juan Rojo, ídem.....	0,25
» Francisco Rodríguez, ídem.....	0,25
» Emilio San Román, ídem.....	0,25
» Sotero Rojo, ídem.....	1,00
» Un suscriptor.....	0,50
» Antonio Fernández de la Peña, empleado.....	0,50
» Agustín La Blanca, interventor en ruta.....	1,00
» José Allonca, ídem.....	1,00
» Ricardo Díaz Guerra, empleado.....	1,00
Señores empleados de la Sección Central de Contabilidad del Norte.....	5,00
D. A. S.....	1,00
» Martín Seguí, empleado.....	1,00

### Recaudado en la Estación de Araya.

D. Pedro Eliceigui, jefe de Estación.....	1,00
» Justo Pérez, factor autorizado.....	1,00
» Bautista Aguirre, guardaagujas.....	1,00
» Hilario Esteban, ídem.....	1,00
» Pedro Velasco, mozo Estación.....	1,00
» Jesús Eliceigui, meritorio.....	0,50

### Recaudado en Santander (Norte).

» José Sevilla, jefe de Sección.....	1,00
» Gabriel Marcos, subje de Sección.....	1,00
» Bernabé Molinilla, factor principal.....	1,00
» Calixto Arribas, telegrafista.....	1,00
» Alejandro Martínez.....	1,00
» Federico Hoyo, factor.....	0,50
» Luis Ibedrosa, ídem.....	0,25
» Elpidio Marcos, ídem.....	0,25
» Esteban Pérez, enganchador.....	0,25
» Antonio Pescador, mozo de tren.....	0,25
D. Victorio Nozal, factor.....	0,25
» Juan M. Pereda, ídem.....	0,25
» Constantino Lange, ídem.....	0,25
» Pedro Muñoz, vigilante de telégrafos.....	0,50
» Antonio García, escribiente Vía y obras.....	0,50
» Antonio Cosío, mozo de tren.....	0,25
» Antonio Minaya, conductor.....	0,25
» Eufemio Linocero, peluquero.....	0,50
» Eusebio Peredo, oficial del anterior.....	0,25
» Hermenegildo Brulegui, ídem ídem.....	0,25
» Abraham Lara, ídem ídem.....	0,25
» Pelegrín Ruiz, ídem ídem.....	0,25
» Alfonso Conde, ídem ídem.....	0,25
» Zacarías Sánchez, ídem ídem.....	0,25
» Leopoldo Linacero, fotógrafo.....	0,25
Doña Margarita Palacios, expendedora.....	0,50
D. Carlos Hontoria, telegrafista.....	2,00
» Cecilio González, interventor.....	0,50
» José Martínez, mozo Estación.....	0,25
» Doroteo Antón, factor.....	0,50
» Marcelino Velardo, jefe Estación.....	0,50
» Ricardo Igelmio, Factor.....	0,25
» José Bermejo, jefe estación.....	0,50
» Leopoldo Bear, factor.....	0,50
Sr. Alvarez.....	1,00

### Recaudado en Torrelavega por el jefe D. Angel Puente.

D. Angel Puente, jefe Estación.....	2,00
» José García Villamil.....	1,00
» Julián Alberdi.....	1,00
» Cándido Rodríguez.....	0,50
» José García Diestro.....	0,50
» Cirilo Quintano.....	1,00
» Basilio Andrés.....	0,50
» Julio García.....	1,00
» Sebastián Fernández.....	0,50
» José García Cadenas.....	0,50

### Recaudado en Reinos a iniciativa del factor D. Federico Yagüez.

D. Ramón Deop, jefe Reserva.....	2,00
» Antonio García, empleado principal.....	1,00
Suma y sigue.....	109,50

	Pesetas.
Suma anterior.....	109,50
» Vicente García, fogonero.....	1,00
» Arturo Isla, médico Sección.....	1,00
» Federico Yagüez, factor suplementario.....	1,00
» Valentín Ruiz, montador de taller.....	0,50
» Juan Hernández, fogonero.....	0,50
» Crispulo Villegas, capataz.....	0,50
» Luis Blanco, telegrafista.....	0,25
» Fermín Campuzano, interventor Estado.....	0,25
» Pedro Castañón, guardafreno.....	0,25
» Anacleto Igelmio, factor autorizado.....	0,25
» Roberto Sanz, ídem ídem.....	0,25
» Máximo Calvo, factor.....	0,25
» Pedro Vicente, un particular natural de Ocaña.....	0,25
» Simón Pérez, mozo.....	0,25
» Lino Pedrejón, ídem.....	0,25
» Marcos Hurtado, ídem.....	0,25
» Francisco Ruiz, capataz vía.....	0,25
» Julián Soto, fogonero.....	0,25
» Pedro Vallejo, maquinista.....	0,25
» Alejandro Sampedro, fogonero.....	0,25
» Eusebio Gutiérrez, mozo.....	0,20

### Recaudado en Valladolid.

D. Antonio Moro.....	1,00
» Lorenzo Sanz.....	1,00
» Valentín Sanz.....	0,50
» Manuel Giraldo.....	1,00
» Francisco Ayllón.....	0,50
» Tomás Conde.....	1,00
» Félix Arroyos.....	0,50
» Julián Sánchez.....	0,50
» Francisco Chozano.....	1,00
» Prudencio Lara.....	0,20
» José Sacristán.....	1,00
» Francisco Sierra.....	0,50
» Manuel del Castillo.....	1,00
» Doroteo Dávila.....	1,00
» Mariano Martín.....	0,50
» Severiano Medina.....	0,50
D. Ponciano Pérez.....	0,50
» F. Corona.....	1,00
» Francisco Más.....	0,50
» Isaac Moro.....	0,50
» Francisco López.....	0,50
» Trifón Casero.....	0,50
» Angel Alvarez.....	0,50
» Cirilo Conde.....	0,50
» Gregorio Carnicero.....	0,25
» Félix Rodríguez.....	0,50
» Germán Blanco.....	0,25
» Joaquín Aonís.....	0,50
» Simón Mate.....	0,50
» Enrique Sureda.....	1,00
» Nemesio Igea.....	0,50
» José María Rabadán.....	0,50
» Timoteo Martín.....	0,50
» Pedro Martín.....	0,25
» Francisco Cebrián.....	0,50
» Luis Ortiz.....	1,00

### Recaudado en Asturias.

D. Santiago Álvarez, Gijón.....	2,00
» Angel de la Huerza, Oviedo.....	1,00
» Rafael González, ídem.....	2,00
» José María Carvajal, ídem.....	2,00
» Tomás Válcárcel, ídem.....	1,00
» Paulino de la Torre, ídem.....	1,00

TOTAL..... 149,15

(Se continuará.)

\*\*

Valladolid, 2 Enero 1906.

Sr. D. Enrique Borredá.

Muy señor mío y carísimo compañero: Aca-  
bo de leer su caritativa invitación «A todos»,  
que publica nuestro apreciable órgano HERAL-  
DO DE FERROCARRILES, y me apresuro á darle  
mi más cariñosa enhorabuena por tan hermosa  
iniciativa en favor de esos pobres angelitos,  
huérfanos de tan honrado compañero señor  
Santos, y aunque muy pobres mis recursos,  
ruego á usted que, como compañero y padre  
de numerosos niños que pueden sufrir la mis-  
ma desgracia que la de los de nuestro buen  
compañero, me inscriba, como primer donativo,  
con una peseta que, con la presente, entrego al  
representante del HERALDO D. Máximo Rodri-

guez, sin perjuicio de aumentar mi pequeña  
ayuda en fin del próximo Febrero.

Mis fuerzas son pequeñas, pero mi voluntad,  
que no tiene límites, hará que tan hermosa  
idea fructifique y halle eco entre mis caritati-  
vos y numerosos amigos.

Desde luego, y aprovechando la inaugura-  
ción en esta capital del Círculo Ferroviario,  
constituido ya por mi iniciativa y la activa  
ayuda de buenos compañeros, presentaré lista  
de suscripción esta misma noche, de cuyo re-  
sultado tendrá usted conocimiento por el re-  
presentante señor Rodríguez, á quien delega-  
ré la recaudación, y que sirva de hermoso pre-  
cedente para casos tan tristes y análogos al  
que nos ocupa.

Dios quiera que no sean frecuentes.

Perdone mis desordenados renglones, que  
trazo de prisa y sobremesa, al ir precipitado á  
mi obligación, que no me da lugar más que á  
comer precipitado y sin tiempo de compartir  
cariñosas caricias de mis pequeñuelos.

Mil felicidades en el presente año, y cuente  
con el aprecio y consideración de un buen  
compañero, como entusiasta propagandista de  
sus hermosas iniciativas.

Suyo afectísimo seguro servidor y buen ami-  
go q. b. s. m.,

ANTONIO MORO.

## Señores directores de las Compañías

de Ferrocarriles de España.

## III

Muy señores nuestros: Dividido como está  
el personal de Explotación en tan distintos y  
variados cargos, sería cosa de ocupar mucho  
espacio si fuéramos á relatar en todos sus de-  
talles las anomalías é irregularidades por que  
están atravesando todos esos agentes, verda-  
deros mártires de la explotación ferroviaria.  
Nos ocuparemos de aquellos más salientes,  
pues en sus generalidades todos padecen las  
mismas desgracias, daños y postergaciones, á  
excepción de unos cuantos que medran, vali-  
éndose de tortuosos caminos y enmarañados,  
si que también ruines procedimientos. Viene  
sucediendo con los que desempeñan el cargo  
de expendedores y factores, y en general con  
todos los que se ven precisados á efectuar re-  
caudaciones, una cosa de tan mal ver, que es  
de suponer sea la primera en que pongan us-  
tedes mano, pues otra cosa equivaldría á que-  
rer sostener un sistema que condena enérgica-  
mente la Humanidad y censura la menos exi-  
gente conciencia.

El que se ve precisado á recaudar sufre equi-  
vocaciones, porque á ellas todos estamos suje-  
tos, y además porque la premura con que tie-  
nen que hacerse las operaciones, la poca prác-  
tica acaso del agente ú otra causa cualquiera,  
dan á ellas lugar. En esos errores sucede, se-  
ñores directores, que el empleado se equivoca  
unas veces en pro de la Empresa y en contra  
otras, pero esto último en raros casos.

Parecería lógico que al dar cuenta á ese  
agente las oficinas de Intervención de lo que  
adeuda, le descontara lo recaudado de más,  
dejando, por lo tanto, un cargo á abonar por el  
empleado de la cantidad dejada de percibir,  
pero deduciendo de ella la suma que cobró de  
más en otra expedición, billete suplemento ó  
tasa cualquiera. Pues esto no sucede, sino que  
el agente recaudador ingresa lo percibido de  
más, cuyas sumas pasan á las cajas de las Em-  
presas, y tienen que abonar lo percibido de  
menos, lo cual tiene que pagar del pan de su  
familia. No queremos gollerías ni pedimos exa-  
gerados beneficios; lo que sí queremos, lo que  
no podemos menos de hacer ver á ustedes, es  
la buena, la excelente acogida que tendría la  
circular que ordenara que antes de hacer un  
cargo se descontara de él lo ingresado de más  
en distintas tasas. No puede pedirse menos ni  
con más justicia, y de esperar es que cese este  
sistema; de lo contrario podrá decirse, con ra-  
zón sobrada, que las cajas de las Compañías  
tienen en su poder el pan de muchos hijos del  
trabajo, y ese pan es una deuda, y esa deuda,  
señores directores, entraña tal viso rojo, que  
no quisiéramos nosotros ser los que tal cuenta  
tuviéramos que saldar.

Otro punto, y muy importante, es el traba-

jo que, unido á una gran responsabilidad, pesa  
sobre ese sumiso personal. Aparte de que el  
servicio central de Explotación dicta órdenes y  
más órdenes, los servicios de Intervención, por  
otro lado, imponen un trabajo que, si ustedes  
(cosa que no creemos) se tomaran la molestia  
de examinar detenidamente, verían la imposi-  
bilidad de desempeñarlo cumplidamente, y  
añadan ustedes á esto esa responsabilidad, ese  
delicado trabajo del cual depende la vida del  
público y aun los intereses de las mismas Com-  
pañías. Y al hablar de este punto no podemos  
menos de acordarnos de los guardaagujas, y no  
es posible acordarse de estos hombres sin sen-  
tir verdadera lástima, que en espíritus poco  
fuertes se traduce en odio destructor y anar-  
quista, que podrá no ser natural, pero que es  
lógico.

Cargos que, como éste, llevan consigo una  
tan manifiesta responsabilidad, no nos explica-  
mos, señores directores, cómo no están retri-  
buídos cual debieran, porque en manos de esos  
hombres y hablando en general de todo el per-  
sonal de Explotación, están los intereses de  
las Compañías.

Ponemos aquí fin á lo que á la explotación  
respecta, y vamos á tratar del personal del Mo-  
vimiento, dejando en el tintero mucho acerca  
del de Explotación; pero llevamos tres núme-  
ros con la presente carta, y la haríamos inter-  
minable si fuéramos á explicar como quisié-  
ramos todos los males de ese sufrido personal.

Hace falta en este servicio muchos más  
agentes de los que hoy cuenta, pues acaso por  
inmensos cuidados y excesivo trabajo no lo se-  
pan ustedes; pero nosotros, que en estas líneas  
no hacemos más que exponerles la verdad en  
la confianza de que se remediarán estas defi-  
ciencias y desorganización, que es á las Com-  
pañías á las primeras que perjudica, hemos de  
hacerles ver que estos agentes se ven precisa-  
dos á ser mozos, conductores, guardafrenos y  
hasta revisores, cosa que jamás debiera ser.  
No, señores directores, no pueden ni deben  
prestar el servicio de Intervención en ruta  
hombres que llevan su misión definida y pre-  
cisa, y que por bien del público, de la Com-  
pañía y de ellos mismos, no debe de imponérse-  
les tamaño trabajo; pero como la causa de esto  
es la escasez de personal de revisores más  
bien que de Movimiento, haremos aquí punto  
para ocuparnos en el próximo de los interve-  
ntores en ruta ó revisores, continuando con el  
personal de Movimiento y haciendo á ustedes  
presente, antes de todo, la necesidad de que se  
aumente el número de agentes del Movimien-  
to, que es insuficiente hoy día para poder aten-  
der á los servicios que, por una mal entendida  
economía, se obliga á prestar á este tan mal  
retribuido como bien castigado personal.

## Centro Jurídico-Administrativo.

Ha entrado á formar parte de este Centro  
Jurídico-Administrativo, nuestro amigo el cono-  
cido abogado D. José de Vivar y Soto, que con  
nuestro compañero Sr. Peinado, compartirá las  
tareas propias de la profesión.

## NUTRISCO ET EXTINGUO

Sostener que todos los jefes son malos, sería  
tan injusto como decir que todos los emplea-  
dos son buenos. Un disculpable apasionamien-  
to, hijo de la relajación de los espíritus, cansa-  
dos de no hallar remedio á continuos males es  
capaz de engendrar, más que en la cabeza en  
el corazón, más que juicios, sentimientos sis-  
temáticos de clase que, avivados por el odio,  
marchan paralelamente sin llegar nunca á un  
punto de unión tan necesario para establecer  
la debida armonía que debe reinar en toda  
obra si ha de sostener su equilibrio para ser  
útil y llenar sus fines.

Pero si miramos las cosas con imparcialidad,  
si nos abstraemos de prejuicios y sistemas, he-  
mos de convenir que es absurdo suponer ma-  
los á todos los jefes y buenos á los que no lo  
son. Porque aparte de lo convencional é imagi-  
nario que es establecer el límite divisorio en-  
tre los que mandan y obedecen, como señalar  
en la escala jerárquica social al individuo  
que no ejerza de algún modo su mayor ó me-  
nor jefatura más ó menos reducida; ó de lo



contrario habría que suponer la utopía del individuo sin correlación con sus semejantes, sin antecedente y consiguiente, sin deberes y derechos que van unidos por ser correlativos, que integran en el mismo individuo la subordinación y la autoridad; aparte todo eso, decimos, y sentada aquella premisa, caeríamos de lleno en sus consecuencias alcanzando á los que obedecen la misma censura. Porque abarcar á todos los jefes en un mismo concepto que fatal y necesariamente pesa sobre ellos, es tanto como suponer que la condición de jefe es la causa de su ruindad, y como todos los empleados tienen como fin natural de sus aspiraciones la jefatura, y aún muchos la buscan con imprudente afán, resulta que todo empleado llevaría dentro de sí el germen de ser malo, esperando sólo la ocasión de serlo, con lo cual caemos todos bajo el mismo anatema: los unos de acción y los otros de intención, activos y latentes.

Y eso, eso no es exacto. Son jefes malos los que lo son y cuando lo son. ¿Que son muchos por desgracia? ¡Es verdad! Pero, ¿vamos por eso á negar nuestro aplauso, cuando, dejándose llevar de nobles arranques y delicados sentimientos miran por el personal, y compartiendo sus tristezas y alegrías oyen sus clamores, y mirando al porvenir, se inspiran en corrientes modernas, poniendo oído atento al estado de opinión para formar juicio y obrar prudentemente? No. Hasta por interés de la clase debemos alentar á los buenos con nuestro aplauso para que sirva de estímulo, aliento y fomento del bien, y á los malos con nuestras censuras.

En corroboración á nuestros juicios, ahí está esa suscripción para los desgraciados huérfanos del jefe de estación de Legorreta, ejecutoria de nobleza para todos los que sin más estímulos han acudido presurosos á inscribirse.

Un jefe fué el primero en la lista, siguiente muchos, confundidos, barajados en amigable consorcio con guardafrenos, empleados, meritorios, etc., como proclamando que somos hijos de una misma familia.

Y ya que la ocasión se me presenta, he de decir, para demostrar que no todos los altos son malos y menos en todas las ocasiones, que al principio de nuestra publicación recibimos cartas de contestación de directores y jefes de las Compañías de Madrid, Cáceres y Portugal y del Norte, inspiradas en los más buenos sentimientos de cariño hacia el personal y de los más nobles propósitos. Cartas que nos hemos llamado de propio intento para no dar lugar á suposiciones maliciosas de espíritus pequeños que no nos comprenden ni conocen. Cartas como la del subdirector de la Compañía del Norte Excmo. Sr. D. Javier Sanz, alentándonos en nuestra empresa de paz y amor, demostrándonos ahora, prácticamente, que no eran vanas sus palabras, al responder entre los primeros á la invitación de nuestro querido suscriptor Sr. Borredá, figurando entre tantos queridos compañeros nuestros, en la suscripción que hemos indicado.

Y si hay bajos ó altos, pequeños ó grandes (más de estos últimos quizá) que por naturaleza gozan de hacer sentir el látigo del opresor, no ya solamente obligado por las circunstancias, sino fomentando el medio, desarrollando el principio, exagerando el mando, cayendo del lado del despotismo, hagámosle el vacío, redimámosle haciéndole ver lo odioso de su proceder.

Trabajemos por el bien de las empresas y del personal, que por atender á éste no se perjudican aquéllas.

Llámense jefes ó subordinados, chicos ó grandes, encumbremos á los buenos y extingamos á los malos, exclamando como Francisco I de Francia: *Nutrisco et extinguo*.

## HUNDIMIENTO

Entre las estaciones de Los Peares y San Esteban, en la línea de Monforte á Vigo, tuvo lugar el hundimiento del muro de contención de las aguas del arroyo Val, en una extensión de 15 metros, quedando interceptada la vía que anteriormente había sido reparada á costa de grandes trabajos.

La circunstancia de haber pasado hacía pocos instantes el tren mixto que se dirigía á Monforte, evitó una verdadera catástrofe.

Los ingenieros de la Compañía, con el personal necesario, se personaron en el sitio del hundimiento, procediendo seguidamente á practicar los trabajos necesarios á fin de poder efectuar el transbordo de viajeros.

Las mercancías no fueron admitidas hasta

que quedó libre la vía. Afortunadamente no ha habido que lamentar desgracias personales.

EL CORRESPONSAL.

## Sorpesa dolorosa y sagrados deberes.

La he experimentado en unión de mis queridos amigos y compañeros de la redacción de EL HERALDO DE FERROCARRILES, al leerse en aquella modesta casa la carta de nuestro queridísimo compañero Enrique Borredá, en la que con palabras dolorosas da cuenta de la muerte repentina del jefe de Legorreta. «Compañeros—nos dice el estimado amigo—, repentinamente con un hijo en los brazos, ha muerto el jefe de estación de Legorreta, Sr. Santos; he asistido á su entierro, y el cuadro que se ha ofrecido á mi vista era desgarrador en extremo, siendo imposible transmitir al papel la triste escena de ver á nueve criaturas, el mayor de diez y siete años, llorando amargamente al que les dió el ser; éstos nueve hijos de tan infortunado empleado hace un año vieron morir á su madre, por lo que ahora se encuentran abandonados, sin recursos de ninguna especie.»

Un silencio profundísimo ha seguido á la lectura de los desconsoladores párrafos de aquella carta; nadie se atrevía á poner comentarios á la traidora muerte, que sin reparar en el daño que hace ni en la emoción que causa su presencia, acababa de asesinar á un hombre que tenía muchísimos deberes que cumplir sobre la tierra. El eco de una voz angelical y suave se sintió entre aquel sacrosanto silencio que parecía salido de los profundos secretos de la Naturaleza, cuya voz, viéndonos asustados, nos dijo: «No os emocionéis tanto, que no hay motivo, y podrían aplicaros el calificativo de cobardes y desconocedores de vuestros sagrados deberes para con vosotros mismos. Esos nueve angelitos que os refiere esa carta, quedarán huérfanos de padre y madre, pero no quedan ni deben quedar desamparados, porque si esto sucediera, no habría ley ni justicia humana que pudiera calificaros vuestro abandono, vuestra apatía y vuestro desprecio á la carne de vuestra carne y á la sangre de vuestra propia sangre. Sois 65.000 empleados de ferrocarriles, todos tenéis corazón noble, sentimientos humanitarios, conocimientos de vuestros sagrados deberes, y estando capacitados por la Naturaleza, no podéis evadirlos al sagrado deber que os impone la desgracia ajena. Con que ya lo sabéis; quedaron huérfanos esos nueve seres del infortunio, pero no abandonados, porque con diez céntimos nada más, diez céntimos que les deis por una sola vez cada uno de los 65.000 empleados ferroviarios, los emanciparéis del hambre, los salvaréis de la miseria y habréis realizado la obra más noble y redentora que han realizado las generaciones.»

Desapareció una vez dicho lo que antecede, la voz misteriosa que viendo quizás el decaimiento de nuestro espíritu ante la desgracia ajena, ha querido fortalecerlo é imponerle todas las energías del sagrado deber que tenemos los hombres entre nosotros semejantes. Levantamos nuestra vista al cielo y nos contestamos unánimemente unos á otros: «Tiene razón ese ser incógnito que nos impone los deberes cristianos; tiene mucha razón ese espíritu angelical que nos habla desde lo desconocido; esos nueve hijos del infortunio no deben llamarse abandonados quedando entre 65 ó 70.000 empleados ferroviarios; tenemos deberes sagrados para con ellos y debemos cumplirlos sin pérdida de tiempo, abriendo la suscripción que inicia nuestro humanitario compañero Borredá en su carta, que no nos faltarán adictos á la obra piadosa para redimir de la miseria á los inocentes huérfanos que si un día y otro lloraron amargamente á los autores de sus días, un día y mil bendecirán la solidaridad y los rasgos de humanitario compañerismo de los compañeros del que le vieron desaparecer de entre los vivos repentinamente y entre las obscuras sombras de un tristísimo porvenir para los que amargamente le lloran y jamás le olvidarán.

A. ROCA.

## NOTICIAS VARIAS

Se está procediendo al estudio definitivo de una línea férrea de Baza á La Encina que, con la que ya está á punto de terminarse de Guadix á Baza, resultará una muy extensa poniendo en comunicación directa á Andalucía con las provincias de Valencia y Barcelona.

Mal an la la Compañía del ferrocarril vasco-castellano. Por incumplimiento de las cláusulas del contrato, los inmensos terrenos que había adquirido en los alrededores de Madrid, vuelven á su primitivo dueño. Además, la Diputación provincial niega la subvención de 15.000 pesetas por kilómetro que había solicitado dicha Compañía.

Entre las estaciones de Calasparra y Cieza queda establecido el apartadero de la Macetua para el servicio público de viajeros, equipajes, perros y mercancías de gran velocidad, á partir del 1.º de Enero actual.

El servicio de viajeros lo prestará por los trenes mixtos y por los de mercancías autorizados para aquellos transportes, y el de las expediciones de gran velocidad únicamente por los trenes mixtos.

Se trata de construir un ferrocarril de la Moncloa al Pacífico, para lo cual se halla ya redactado el pliego de condiciones en que se han de ejecutar las obras. Inmediatamente se procederá á su estudio á fin de que puedan empezarse en seguida los trabajos.

Para el suministro de material fijo y móvil se han recibido proposiciones de varias casas inglesas y alemanas, ofreciendo muy buenas condiciones para el pago con garantía de la concesión.

A más de cuatro millones de francos ascienden los billetes falsos puestos en circulación, de las emisiones del Banco Nacional de Bruselas y procedentes, según se asegura, de Monte Carlo donde han debido ser fabricados, sin haberse averiguado hasta la fecha el paradero de los falsificadores.

El día 28 de Diciembre próximo pasado, se reunieron los meritorios de la Intervención de la Compañía del Norte, nombrando una comisión para consultar al jefe de aquella, Sr. Gaalon, sobre si era cierto que venían al citado servicio meritorios de la Explotación y Movimiento, y si al venir les era considerada la antigüedad en la Compañía, saltando por encima de los que llevaban algún tiempo en el servicio.

Recibidos por el Sr. Gaalon con la cortesía que le distingue, le hicieron presente sus pretensiones, á las que contestó que ya se había él ocupado de ello en una entrevista con el señor director adjunto de la Compañía, del cual había recabado que todos los meritorios que vinieran de los demás servicios, entraran en la Intervención en tal forma, que no sufrieran perjuicio alguno los que hoy existen en el citado servicio de Intervención y Estadística.

En nombre de los interesados, que así nos lo piden, damos las gracias más expresivas al señor jefe de la Intervención por haber sabido defender los derechos de sus subordinados.

Hemos recibido el número 196 de *La Agricultura Española*, importante revista que publica en Valencia el doctor Aliño. Las interesantes materias que trata se pueden ver en el siguiente

### Sumario.

La Agricultura y la Escuela.—Cultivo de habas.—La manzana sin corazón.—Nuestros aceites de oliva en Francia.—La hoja de los árboles para forraje.—Noticias.—Sección de consultas.

La clase pesquera de la Coruña, que atraviesa una situación verdaderamente aflictiva, ha recibido con inmensa satisfacción la noticia de que el ministro había influido en la Compañía del Norte para que no sufran demora alguna en el recorrido entre aquella capital y Madrid los trenes que entre sus mercancías conduzcan pescado.

Según la estadística oficial francesa, había en primero de año 305.407 kilómetros, ó sea un aumento de 4.972 respecto á 1904.

Al aumento ha contribuido: Rusia, con 1.275 kilómetros; Finlandia, 175; Alemania, con 1.128, de los cuales 656 en Prusia y 328 en Baviera; Francia, con 551; Austria-Hungría, con 380, y España, con 283 kilómetros.

Los últimos datos conocidos de la recaudación de ferrocarriles, desde 1.º de Enero, son los siguientes en las líneas que se expresan á continuación:

LINEAS	Kilómetros	1905	1904
Norte.....	3.681	108.348.889,29	109.300.336,23
Mediodía.....	3.650	96.507.659,90	96.977.866,20
Andalucía.....	1.085	20.188.821,85	21.278.695,36
Madrid, Cáceres y P.º de Lugo.....	429	4.435.917,71	4.530.977,87
Oeste.....	348	3.173.718,21	2.933.999,34

Las cifras de la recaudación se refieren para la red del Norte á la fecha del 15 de Diciembre; para el Mediodía, al 9; en los Andaluces y en Madrid, Cáceres y Portugal y el Oeste de España, al 16 del mismo.

El ministro de Fomento ha confirmado la multa de 6.000 pesetas que se impuso á la Compañía de los ferrocarriles del Norte, por retrasos en el servicio durante los meses de Julio, Agosto y Septiembre.

También ha confirmado la de 250 pesetas que el gobernador de Tarragona impuso á la Compañía, y las de 250 y 2.500 que el de Lugo la impuso por el descarrilamiento de un tren de mercancías.

### Una víctima más.

Con profundo sentimiento recibimos de nuestro corresponsal de Sevilla Sr. Tallón, la triste nueva de la desgracia ocurrida al mozo de la estación de Sevilla Enrique Jiménez Herrera, querido suscriptor nuestro. Relevaba en la estación de Camas, en donde fué cogido entre dos toques haciendo maniobras, falleciendo casi en el acto.

Con tan triste motivo acompañamos en el inmenso dolor que sufrirá su desgraciada familia, á quien desde luego le ofrecemos nuestro incondicional apoyo.

## Irregularidades.

Una serie de circunstancias imprevistas ó casualidades me han dado á conocer ciertos abusos que se cometen y deficiencias que se observan en la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante.

Es irregular el procedimiento que se sigue y notoriamente injusto en sus efectos; y si llega á tomar carta de naturaleza, no será extraño se exteriorice algún día la irascibilidad que produce el tener que soportar arbitrariedades que redundan en perjuicio de los intereses del personal elegido como víctima.

Existen muchas vacantes de guardafrenos en la mencionada Compañía. Esas vacantes no se cubren, pero el servicio sí. ¿Cómo? Por un procedimiento que tiene mucho de vulgar y bastante de ramplón.

Los empleados de inferior categoría prestan ese servicio, con lo cual se ahorra la Empresa la diferencia entre el sueldo que hoy disfrutan y el que debían percibir si obtuvieran, como es de justicia, el nombramiento efectivo del cargo ó cometido que desempeñan.

Una organización que merezca tal nombre, reclama imperiosamente el completo ajuste de las partes con relación al todo. No admite vacíos que interrumpen la continuidad, destruyendo el enlace ó cohesión que deben tener dichas partes entre sí.

¿Por qué no se cubren esas vacantes? ¿Qué puede mover á la Compañía á permanecer en el absurdo, puesto que tal estado contradice la naturaleza de las cosas que censuramos? ¿Es que con el importe de esas diferencias de sueldo se sufragan otros gastos no autorizados? Esto sería una iniquidad.

El prestigio y buen nombre de una Compañía cualquiera de ferrocarriles tiene para nosotros una importancia excepcional. Estamos mucho más interesados que los consejeros y directores en conservar la buena fama que resulta de una honradez acrisolada, impresa en todos los actos de todos los miembros afectos á ella. Por esta razón, rogamos encarecidamente al señor director de la de Madrid á Zaragoza y á Alicante, subsane en cuanto pueda las deficiencias que existen en toda clase de servicios, principalmente esta que denunciaremos, y compenetrándose bien de la alta misión que desempeña, desarrolle su espíritu organizador, armonizando el deber con el derecho, ya que éstos se presentan siempre correlativamente.

## Nuestros compañeros de Valladolid.

Se ha inaugurado en ésta un Centro de obreros ferroviarios con elementos de las tres compañías enclavadas en esta capital, reinando un entusiasmo indescriptible por parte de los adheridos á tal pensamiento, pues desde hace



tiempo se venía trabajando por llevar a la práctica lo que por fin se ha realizado hoy con el concurso de más de 200 asociados.

Al hacer pública esta noticia nos congratulamos de ver que unidos en estrecho lazo de amistad y compañerismo se hallan nuestros compañeros los vallisoletanos, donde el entusiasmo no tiene límites, haciendo constar que la iniciativa de crear un centro donde los ferroviarios, sin distinción de clases, puedan tener sus ratos de expansión leyendo periódicos y revistas relacionadas con su clase, ha partido de los que pertenecen a la Asociación general de Empleados y obreros de los ferrocarriles de España.

Deseamos larga vida al nuevo Centro y felicitamos con verdadero entusiasmo a todos sus adheridos.

Un ruego al Sr. Waldmann, director de la Compañía del Norte. El personal de lampareros se lamenta de que no les haya dado resultado la instancia que han elevado en el mes de Noviembre último a la dirección de la Compañía en súplica de que no se les prive de los derechos que, al igual que los empleados de planilla, vienen disfrutando desde siempre.

Como ha transcurrido un tiempo prudencial para haber estudiado el asunto, pues se trata nada menos que de privarles del sueldo durante los días de enfermedad y de licencia, siendo así que en el primer caso es cuando más lo necesitan, para atender debidamente a sus enfermedades, rogamos al Sr. Waldmann atienda a esta súplica, que hacemos nuestra, por considerar que estos agentes son dignos de tener en cuenta sus peticiones, por estar sus vidas en constante peligro.

EL CORRESPONSAL.

Valladolid 1.º de Enero.

## NECROLOGÍA

Nuestro querido amigo y suscriptor D. Juan Díaz Mula, ha sufrido la sensible pérdida de su hija, niña de corta edad, que falleció el día 10 del actual, sumiendo en desconsuelo a sus padres, a quienes enviamos nuestro sentido pésame.

El jefe estación de Mingorría, D. Emilio Touchard, ha fallecido, después de una vida consagrada al trabajo. Suscriptor nuestro de los primeros, hemos sentido su muerte mucho más en atención a las bellas cualidades de carácter que le adornaban.

A su familia acompañamos en el sentimiento.

El día 8 del actual falleció en esta corte don Antonio Vázquez de la Torre. A su afligida esposa doña Concepción Castiñeira y a su hijo D. Antonio, corresponsal del *Diario de Córdoba*.

ba, compañero nuestro y querido amigo, les acompañamos en tan justo dolor deseándoles la necesaria resignación para sobrellevar tan sensible pérdida.

En Segovia dejó de existir el día 25 de Diciembre último, la virtuosa señora doña María

de la Concepción Gaitiz Urramendi Freire de Andrade. A su desconsolado esposo D. Vicente Rubio, director del periódico *La Tempestad*, que se publica en aquella población, enviamos nuestro sentido pésame por tan irreparable pérdida.

# Sección independiente.

## CARIDAD

Sr. Director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Madrid.

Muy señor mío: Con sorpresa llegó a nosotros, cual a toda la línea, la fatal nueva de la repentina muerte del que en vida compartió con nosotros los azares del estímulo al trabajo y el ahínco al fomento, buen nombre y preponderancia de la Compañía a que pertenecemos. Produciéndonos honda pena el saber que nueve criaturas, sin más amparo que la caridad, quedan a merced del vendaval y oleaje del mundo, naufragos sin punto de refugio en tan espantosa tempestad de cerrado horizonte.

Exploré la voluntad del personal de esta estación, y todos unánimemente enviamos en relación a cuanto nos permiten nuestras fuerzas pecuniarias, sin perjuicio de contribuir igualmente a cuanto se lleven a cabo con igual objeto, y queriéndonos hacer partícipes de ese dolor que sentirá todo compañero y empleado ferroviario, nos hacemos igualmente eco de la opresión al corazón de esos seres desgraciados, unidos de lleno en la esperanza del recuerdo, en cuantos corazones puedan y haya esculpidos en ellos la hermosa caridad, tan placentera a los ojos del necesitado—tan llena de dones y virtudes a los del ser humanitario—y tan abrazada con efusión por todas las religiones.

Con aplauso unánime no dudo que, cual nosotros, habrá sido acogida la idea de la suscripción iniciada, objeto de estas líneas que aunque embadurnadas y sin forma, llenas de principio de humanidad, de espíritu fraternal y hermanizado con el símbolo y fe de hacer por el necesitado, cuando éste sea causa de mayor desconsuelo. A esas columnas, objeto de esa loable iniciativa, debemos apresurarnos a remitir aquello que nos dicten vuestros sentimientos y las débiles fuerzas nos permitan! ¡Sacrifiquémonos, aunque con una triste peseta por cada parte, y depositarla en aras de la necesidad de esos pobres huérfanos, que hoy más que

nunca llorarán sin consuelo la pérdida irreparable de los autores de sus días!

Compañeros: Una peseta... es misero donativo... pero dadla todos, que formando con muchas un núcleo, cual es el número de los que debemos socorrerles, podrán hacerse más llevaderos los días que les resten para enjugar el llanto, tanto más triste por la circunstancia repentina con que han quedado unidos al desconsuelo.

Así, pues, y para terminar, envío mi aplauso por su oportuna iniciativa al particular amigo Borredá, é invito a cuantos están expuestos a pasar por lo que la afligida familia del compañero de todos Sr. Santos, a que no dejen con que socorrer en algo a esas desgraciados (pues infinitos pocos compactados, formarán un mucho), y para si de algo sirve mi pobre pero sana invitación, diríjoles la presente esperando hallara eco entre nuestros compañeros.

De usted afectísimo y seguro servidor,

JUSTO PEREZ.

Araya 4 de Enero de 1906.

..

Sr. Director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Madrid.

Muy señor mío y de mi consideración más distinguida: He leído con gran interés el último número del periódico que con tanta discreción y pericia dirige usted, habiéndome llamado la atención el artículo que trata del personal de las oficinas de la Compañía ferroviaria, por el que veo la justa queja de tan queridos compañeros, víctimas del mismo mal que desde hace tiempo venimos sufriendo los que al servicio de la explotación pertenecemos.

Son muchos los casos y pruebas que podría citar al articulista en los que se veía la palpable anarquía y desbarajuste que padece hoy día el personal ferroviario, pero faltándome tiempo para ello, citaré un caso y si para muestra basta con un botón, allá va.

Hay en la estación de Bilbao, Norte, un factor principal de llegadas (D. José Montoro), el cual tiene a su cargo el cobro de las llegadas, cuya recaudación no baja de 15 a 20.000 pesetas diarias, es responsable material de la mencionada cantidad, así como también de los errores que por las tasas de dichas llegadas se originan, teniendo que hacer efectivos los ingresos que las rectificaciones producen, so pena del descuento al sueldo, es también responsable moral de los errores que por las operaciones de oficina padecen sus subalternos, que no bajan de ocho o diez agentes; pues bien, por toda retribución se dan a dicho empleado 1.350 pesetas anuales; tiene treinta y siete años de edad y lleva quince de servicio en la Compañía, qué estímulo y qué interés se le va a exigir a dicho agente en el cumplimiento de sus deberes, ni que afán por defender los intereses que le están encomendados, siendo así que un día y otro ha recurrido a sus superiores en demanda de justicia y se han hecho sordos a sus súplicas siempre razonadas y justas?

Puedo decir a usted, señor director, que el referido agente ha socilitado últimamente, y en vista de no poder continuar con el irrisorio sueldo en esta población, ha pedido ser descendido hasta mozo fijo y que se le traslade a su país, desde donde fué sacado engañado, puesto que al ascenderle hace tres años no fué advertido de que en su nuevo cargo de tanta responsabilidad moral y material no había de ser mejor retribuido.

¿Qué efecto producirá a los subalternos, qué interés por el trabajo y sobre todo qué espíritu de estímulo para el porvenir?

Pido mil perdones por la molestia y le ruego me dispense la forma de la carta, puesto que por falta de costumbre no sé si me habré explicado lo que me proponía, y ofreciéndose de usted afectísimo seguro servidor q. b. s. m.

El suscriptor,

ANACLETO OLAVARRIETA.

Bilbao 5 de Enero de 1906.

Art. 116. El viajero que lleve en su equipaje joyas, pedrerías, billetes de Banco, dinero, acciones de Sociedades industriales, títulos de la Deuda pública u otros objetos de valor, deberá hacerlo constar exhibiéndolos antes de verificarse el registro, manifestando la suma total que estos objetos representen, ya sea según su valor en venta, ya por el precio en que los estime.

La falta de este requisito releva de responsabilidad a la Empresa en caso de sustracción o extravío.

Art. 117. Cuando por sospechas de falsedad en la declaración del contenido de un bulto determinase la Empresa registrarle, procederá a su reconocimiento ante testigos, con asistencia del remitente o su consignatario. Si éstos, invitados por la Empresa, no concurren en el acto, se les citará al intento por escribano público, requerido al efecto por mandamiento expreso.

una misma localidad, si las Empresas respectivas se hallan en combinación, será de seis horas, no debiendo computarse el tiempo durante el cual haya estado cerrado el despacho con arreglo a la prescripción novena.

4.ª La duración del trayecto de los trenes de mercancías, ó sea el tiempo que se ha de invertir en los transportes a menor velocidad que los de viajeros, se calculará a razón de veinticuatro horas por fracción indivisible de 125 kilómetros, pero cuando las mercancías hayan de recorrer más de 100 kilómetros en una misma línea, la referida fracción será de 100 kilómetros, mientras en aquella no se establezca la doble vía. En uno y otro caso no se apreciarán los exesos de distancias que no pasen de 25 kilómetros. Así, 150 kilómetros se contarán como 125; 275, como 250; 325, como 300, etc.

5.ª Cuando las mercancías y demás objetos transportados a menor velocidad que los viajeros hayan de pasar para llegar a su destino de una línea a otra que, aunque sin interrupción de continuidad, estén a cargo de diferentes Empresas concesionarias, el plazo máximo dentro del cual se ha de verificar la correspondiente transmisión será de veinticuatro horas.

6.ª Este plazo, y en el supuesto de que las Compañías obren en combinación, será hasta de tres días cuando la transmisión haya de verificarse entre líneas que, aunque continúen en la misma localidad, no se hallen enlazadas.

7.ª Fuera de los casos de fuerza mayor, cualquier retardo en los transportes que exceda de los plazos fijados en esta Real orden y en el art. 120 del reglamento de 8 de Julio de 1899, dará derecho a indemnización de daños y perjuicios, pudiendo los interesados reclamar contra la Empresa la acción correspondiente ante los Tribunales de Comercio con arreglo a los artículos 131 y 137 del mismo reglamento. Pero si los remitentes hubiesen aceptado el plazo a más largo como compensación de una reducción de los precios de la tarifa general de aplicación, en conformidad con lo dispuesto en el art. 126 del referido reglamento, no tendrán derecho a reclamar sino cuando los retrasos excedan de los plazos convenidos.

8.ª El Gobierno podrá ampliar por el tiempo puramente indispensable los plazos fijados en esta Real orden, cuando ocurra en alguna línea una acumulación imprevista y extraordinaria de mercancías, a Julio del mismo; debiendo anunciarse al público toda alteración con tres días, por lo menos, de anticipación.

9.ª Desde el día 1.º de Abril al 30 de Septiembre estarán abiertas las estaciones de los ferrocarriles para la recepción y entrega de las mercancías que se transporten a menor velocidad que los viajeros, por lo menos desde las seis de la mañana hasta las seis de la tarde, y para la recepción y entrega de los encargos y demás objetos expedidos a la velocidad que los viajeros, desde la misma hora hasta las ocho de la noche. Desde el 1.º de Octubre al 31 de Marzo, se abrirán, lo más tarde, a las siete de la mañana, y no se cerrarán, por lo menos, hasta las cinco de la tarde, y las ocho de la noche respectivamente.

Por excepción, los domingos y días festivos se cerrarán a medio día los despachos de mercancías; las entregas que hayan dejado de hacerse antes de concluirse el día, se verificarán en la primera mitad del siguiente.

En este último caso, el plazo de cuarenta y ocho horas que ha de transcurrir con arreglo al último párrafo del art. 146 del reglamento de 8 de Julio para que comencien a devengarse los derechos de almacenaje, según las tarifas especiales autorizadas por el Gobierno, se aumentará con todo el tiempo transcurrido entre la hora del medio día y la determinada en los párrafos primero y segundo de esta prescripción.

10.ª Las Empresas fijarán de un modo permanente ejemplares de esta Real orden junto a los despachos de viajeros y de mercancías, a la vista del público, queriendo encargados los funcionarios de la Inspección mercantil del Gobierno de vigilar el cumplimiento de esta prescripción y de la novena.

Real orden de 23 de Enero de 1899.—S. M. el Rey (q. D. g.), de acuerdo con lo propuesto por el Consejo de Estado, ha tenido a bien disponer que el art. 120 del reglamento de 8 de Julio de 1899 se entienda en el sentido de que los transportes en gran velocidad han de hacerse en los trenes compuestos de carruajes de todas clases, cuando recorran directamente la extensión de las líneas o el trayecto que medie entre el punto de expedición y el de destino, ó bien enlacen con otros de salida inmediata que satisfagan dichas condiciones, y en todos estos casos se encuentren combinados con los demás carruajes de hierro unidos sin solución de continuidad; pero que, cuando así no suceda, los mencionados transportes se verifiquen en los demás trenes establecidos con las citadas condiciones, ya sean correaes ó expresos; y que reformándose la Real orden de 10 de Enero de 1863 se suprima el plazo que la misma señala para la transmisión en las estaciones de empuje de las mercancías transportadas con la velocidad de los viajeros, las cuales deberán continuar para su destino en los trenes combinados con arreglo a los cuadros de marcha que se hallen vigentes.

Empresa le devolverá el importe de su billete tan pronto como termine el viaje.

Art. 98. Se prohíbe rigurosamente:

- 1.º Entrar y salir en los coches por otra portezuela que no sea la que se abra sobre los andenes.
- 2.º Trasládarse de uno a otro coche ó avanzar el cuerpo fuera de su caja durante la marcha.
- 3.º Entrar ó salir en los coches, a no ser en las estaciones y cuando el tren se halle completamente parado.
- 4.º Subir a los coches puesto ya el tren en movimiento.
- 5.º Admitir en los coches más viajeros que los correspondientes a los asientos que contengan.

Art. 99. No se permitirá la entrada en los coches a ninguna persona en estado de embriaguez, ni a la que lleve consigo armas de fuego cargadas ó paquetes que por su forma, volumen ó mal olor, puedan molestar a los viajeros.

Tampoco será admitido en el andén ningún individuo con arma de fuego sin que antes se compruebe que se halla descargada.

Art. 100. Los viajeros tienen derecho a que los empleados de las Empresas ó del Gobierno hagan salir del carruaje a todo el que, por su falta de compostura, palabras ó acciones, ofenda el decoro de los demás, altere el orden establecido ó produzca disturbios ó disgustos, como también a los que fumen en el carruaje destinado a los no fumadores.

Art. 101. Reservarán siempre las Empresas uno ó más compartimientos de primera clase en los trenes de viajeros para las señoras que viajando solas lo soliciten, y otro en el cual no se permita fumar.

Dichos compartimientos irán señalados con carteles en que se indique su objeto.

Art. 102. Se prohíbe llevar perros en los carruajes de viajeros.

No obstante, la Empresa podrá admitir en vagones especiales a los que no quieran separarse de sus perros, siempre que éstos lleven bozales.

Art. 103. Si por algún viajero se infringiesen las disposiciones de este reglamento, el agente de la Inspección administrativa ó, en su defecto ya los jefes de las estaciones, ya los de los trenes, le dirigirán las amonestaciones oportunas, instruyendo la correspondiente sumaria en averiguación de los hechos, cuando así lo exija su gravedad.

Art. 104. Para que los viajeros puedan consignar sus reclamaciones, no



**Buzón administrativo.**

J. Pérez.—Araya.—Queda tomada nota de todo, y como ve, va publicada su carta.

M. Nanclores.—Beasain.—Habrá usted recibido nuestra carta. Adelante, querido compañero, todos tenemos que trabajar.

C. Plá y Deva.—En el número próximo se dará cabida a su escrito.

J. Montaves.—Madrid.—Queda tomada nota de las adhesiones que envía y tendremos necesidad de utilizar sus ofrecimientos.

M. Zapata.—Esluga.—Recibidas las libranzas y ánimos que como usted hacen falta muchos.

M. B. Baseda.—Avilés.—Recibida libranza de 3 pesetas. Tiene usted mucha razón al decir que espera algún resultado agradable una vez efectuada la tan deseada unión.

Con objeto de poder reorganizar esta administración, se ruega encarecidamente a todos los que tengan algún recibo pendiente remitan su importe en libranzas de prensa ó en sellos de 0,10 ó de 0,15.

El ADMINISTRADOR.

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.

TELEFONO NUMERO 1.156

MADRID

## LA MUTUAL ESPAÑOLA

SOCIEDAD COOPERATIVA DE CRÉDITO MUTUO Y AHORRO OBLIGATORIO

Capital suscrito en 1.º de Noviembre: **300.000 pías.**

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 ANTICIPOS, 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.

# J. CARDONA

BARBERIA Y PELUQUERIA

30, PRINCESA, 30

SERVICIO ESMERADO

†  
EL SEÑOR  
Don Antonio Vázquez de la Torre y Jugueto  
Ha fallecido el día 8 de Enero de 1906  
A LOS 62 AÑOS DE EDAD

R. I. P.

Su aflijida esposa D.ª Concepción Castiñeira;  
su hijo D. Antonio; sus hermanos D.ª Elisa,  
D. Aurelio y D.ª Cándida Vázquez de la  
Torre, hermanos políticos, sobrinos, primos  
y demás parientes.

SUPPLICAN á sus amigos se sirvan encomendarle á Dios.

Todas las misas que desde las siete de la mañana del día 18 del actual se celebren en las iglesias del Salvador y San Luis Gonzaga, serán aplicadas por el eterno descanso del alma del finado.

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:

### Madrid.

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.  
Oficinas y Estación de M. C. P., D. Rafael de los Santos (almacenes).

### Provincias.

Sección de Asturias, D. José María Carvajal, Independencia, 16 4.º, ú oficina de la Inspección principal de explotación.  
Estación de Valladolid, D. Máximo Rodríguez, Ferrocarril, núm. 4, ú oficina del Pequeño Material, Valladolid.  
Estaciones de Sevilla, D. Domingo García Tallón.  
Sección de Madrid á Burgos por Avila y Segovia, D. Simón Jubera.  
Bilbao, D. Benjamín Simó.  
Sección de Venta de Baños á Santander (Norte), D. Andrés Roca.  
Idem de Barcelona á Lérida, D. Leto Román.  
Idem de Burgos á Irún, D. Daniel Alonso.  
Idem de León á Monforte, D. Bonifacio Sánchez.

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.

sólo contra la Empresa, sino contra sus agentes y empleados, habrá en cada estación un registro que será visado mensualmente por los encargados de la Inspección administrativa y mercantil.

## CAPITULO VIII

### DE LA RECEPCIÓN, TRANSPORTE Y ENTREGA DE LOS EQUIPAJES Y MERCANCIAS

Art. 105. Los objetos que se transportan por los caminos de hierro se clasifican para los efectos de este reglamento del modo siguiente:

- 1.º Equipajes.
- 2.º Encargos.
- 3.º Mercancías.
- 4.º Ganado de todas clases.

Art. 106. Se comprende bajo la denominación de equipaje, las prendas, efectos destinados al abrigo, adornos y aseo de los viajeros de su inmediato uso, á los libros y herramientas de su arte y oficio contenidas en baules, cofres, maletas, arpillas, cajones, sombrereras, sacos de noche, alforjas, saquillos, almohadas, ó bajo otra cubierta cualquiera, ó bien á la vista sin embalaje alguno.

Art. 107. Los equipajes deberán transportarse en los mismos trenes que conduzcan á sus dueños, y se entregaran al terminar el viaje.

Art. 108. Se entiende por encargos todos los bultos sueltos que sin estar sujetos á la declaración de su contenido requieren un cuidado especial, y se transportan con la velocidad de los viajeros.

Art. 109. Todos los efectos que no se comprendan en la clasificación de los artículos anteriores, se designan con el nombre genérico de mercancías.

Art. 110. Corresponden á la cuarta clasificación el ganado vacuno, el de cerda, el de lana, el cabrío, los animales de tiro, carga y silla, los perros y otros animales domésticos, y las aves de corral y las de recreo colocadas en jaulas ó cajones con verjas.

Art. 111. Todo el que remita mercancías á las estaciones de los ferrocarriles hará la declaración previa de su número, peso, clase y calidad.

Se adoptarán medidas especiales de precaución para el transporte de aquellas que pudieran producir explosiones ó incendios, ó cuyo deterioro ó contacto perjudique más ó menos á las demás.

Art. 112. Toda entrega que se verifique en el local designado á los encargados de la Empresa para recibir los efectos que deben transportarse, se tendrá por bien hecha y legalmente realizada.

No se considerarán como tales encargados los dependientes secundarios exclusivamente destinados á los trabajos materiales y á las ocupaciones mecánicas de las oficinas y estaciones.

Al tiempo de la entrega se dará al remitente ó su encargado un talón donde se exprese el número de orden, clase, peso y precio del transporte, y el tiempo en que éste deba efectuarse.

Art. 113. Las Compañías están obligadas á facturar los bultos que se les presenten.

Para que se verifique siempre ordenadamente, la Empresa llevará dos libros talonarios foliados, uno en que se anotarán los efectos que deben transportarse con la velocidad de los viajeros; otro donde se tomará razón de los que han de conducirse en los trenes de mercancías.

En ambos constará el peso y el precio del transporte de los objetos por el mismo orden de las fechas con que aparezcan anotados en el registro, á no ser que el remitente consienta voluntariamente en su postergación.

Art. 114. La responsabilidad de las Empresas respecto á las entregas de que hace mérito el artículo anterior, comienza desde el momento en que se ha hecho cargo de ellas en el local destinado á recibirlas, aunque el encargado de este servicio no haya tomado la correspondiente razón en los libros de registro.

Art. 115. El Gobierno, de acuerdo con las Empresas, y previos los informes que estime convenientes, fijará las estaciones en las cuales deberán expedirse billetes de viajeros y facturar mercancías con destino á todos los puntos enlazados con ferrocarriles, aun cuando éstos pertenezcan á otras empresas, considerándose para los efectos del transporte como una sola línea, y para estos casos regirá la Real orden de 10 de Enero de 1863, como formando parte de este reglamento (1).

(1) Real orden de 10 de Enero de 1863.—La Reina (q. D. g.) se ha dignado adoptar las resoluciones siguientes, que deberán considerarse como complemento á lo dispuesto sobre el particular en el reglamento de 8 de Julio de 1859:

1.º Todos los ferrocarriles de que sea concesionaria una misma Compañía, se considerarán para el efecto de los transportes como una sola línea, cuando no haya entre ellos solución de continuidad, y por el contrario, las secciones de un mismo ferrocarril, separadas por otra ó varias intermedias, no abiertas á la explotación, se considerarán para el mismo efecto como líneas distintas.

2.º Cuando los objetos transportados á la velocidad de los trenes de viajeros hayan de pasar para llegar á su destino de una línea á otras que, aunque sin solución de continuidad, estén á cargo de diferentes Empresas co-concesionarias, el plazo máximo dentro del cual se ha de verificar la correspondiente transmisión será de tres horas, á contar desde la llegada del tren que los haya llevado al punto de unión, y la expedición, á partir de este punto, tendrá lugar, pasado dicho plazo, por el primer tren de viajeros compuesto de coches de todas clases.

3.º El plazo máximo para la transmisión de dichos efectos entre dos líneas que no enlacen entre sí pero que confinen en