

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 Febrero de 1906.

DIRIJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

ADVERTENCIA

El deber que tenemos de publicar la extensa relación que encabeza este número, nos obliga a retirar parte del original, para dar cabida a aquella, que, por otra parte verán de buen grado nuestros lectores, en gracia al fin que la motiva y a la simpática manifestación de compañerismo que demuestra.

Rogamos a los señores empleados de la Intervención de M. Z. A. y a los señores empleados de Ariza, nos perdonen que dejemos para el próximo número la publicación de sus listas, por vernos en la imposibilidad de figurarlas en este número.

A última hora hemos recibido varias relaciones para contribuir a la suscripción que publicaremos en los números siguientes.

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.....	454,95
Recaudado por D. Calixto Yuguero, interventor en ruta del Norte.	
D. Arturo Pérez.....	2,00
» Calixto Yuguero.....	1,00
» Arturo Huerga.....	1,00
» Daniel Alonso.....	1,00
» Cosme G. Marrón.....	1,00
» Miguel Moreno.....	1,00
» Blas Peña.....	1,00
» Recaredo Bavalillo.....	1,00
» Manuel Orbe.....	2,00
» Jesús Molinero.....	2,50
» Luis Kowalski.....	2,50
» José Campillo.....	1,00
» Toribio Ruiz.....	1,00
» Telesforo Gómez.....	1,00
» Juan de la Mata.....	1,00

Recaudado por D. Miguel San Miguel, jefe de Estación de Biurrum.	
D. Miguel San Miguel, jefe Estación.....	1,50
» Valentín Carreras, factor.....	0,50
» Tomás Esparza, mozo.....	0,25
» Nicasio Mayoral, idem.....	0,25
» Cosme Iruja, capataz vía y obras.....	0,25
» Vicente Piñol, conductor.....	0,25
» Martín Altolaquiere, idem.....	1,00
» Florencio Jiménez, guardafreno.....	0,50
» Miguel Díaz, idem.....	0,50
» Federico Torres, cantero vía y obras.....	0,25
» Víctor Fernández, idem.....	0,25
» Lucio Gutiérrez, conductor.....	0,50
» Tomás Vaquerizo, mozo tren.....	0,25
» Francisco Arenales, idem.....	0,25
» Esteban Eraso, conductor.....	0,50
» Alberto de Córdoba, sobrestante.....	1,00
» Florencio Castañeda, guardafreno.....	0,25
» Ramón Larralde, mozo tren.....	0,25
» Gregorio Revuelta, idem.....	0,25
» Juan Pardo, idem.....	0,25
» José Tugues, jefe Estación.....	1,50
» Severo Ugarte, capataz vía y obras.....	0,25
» Eugenio Urdáiz, obrero idem.....	0,25
» Pablo Barrado, idem.....	0,25
» Julián Ramírez, idem.....	0,25
» Jorge Cortes, conductor.....	0,50
» Silvano González, mozo tren.....	0,25
» Estanislao Homobono, celador teléfonos.....	0,50
» Onesino Varas, mozo Estación.....	0,25
» Juan López, idem.....	0,25
» Nicasio Platas, conductor.....	0,50
» José Santos, jefe Estación.....	1,25
» Modesto Huidobro, mozo Estación.....	0,50
» Jacinto Sevina, meritorio.....	0,25
» Juan Sanz, factor.....	1,00
» B. Anoz, idem.....	0,50
» Pedro Mena, jefe Estación.....	0,25
» Juan Sebastián, idem.....	0,50
» Juan Langarica, factor.....	0,25
» Juan Campo, mozo Estación.....	0,25
» Marcelo García, jefe Estación.....	0,50
» Luis Pérez, idem.....	0,50
» R. Blasco, factor.....	0,50
» Valeriano Tobar, jefe Estación.....	1,00
» Baldomero Mendiluce, expendedor.....	1,00
» Ignacio Martínez, meritorio.....	0,50
» José Montoya, bombero.....	2,00
» Eusebio Allá, factor.....	1,00
» Félix Villanueva, idem.....	1,00
» Luis Jorde, mozo Estación.....	0,50
» Nicasio Hernández, idem.....	0,50
» Valeriano Barrio, carretero.....	0,50
» Javier Martínez, idem.....	1,00

Suma y sigue..... 593,30

Suma anterior.....	593,30
D. Liberato Martínez, mozo Estación.....	1,00
» Jacinto Recalde, idem.....	0,40
» Ernesto Franquet, factor autorizado.....	1,50
» Jorge Cimborain, mozo Estación.....	0,50
» Estanislao Homobono, celador teléfonos.....	0,50
» Paulino Ozcuriz, cargador de paja.....	0,30
» Manuel Pérez Ortiz, remitente.....	1,00
» José Marco, jefe Estación.....	1,50
» José Escartín, factor.....	0,50
» Basilio Villarreal, mozo Estación.....	0,50
» Domingo Peña, conductor.....	1,00
» José María Herrero, mozo tren.....	1,00
» José Monje, idem.....	1,00
» Ramón Martí, maquinista.....	1,00
» Melitón Ariz, Vinicola Navarra.....	1,00
» José Dins, idem.....	1,00
» Santos Torres, obrero vía y obras.....	0,25
» Tomás Errea, idem.....	0,25
TOTAL.....	516,50

Sr. Director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Muy señor mío: Confiando en su acreditada bondad, me permito pedirle tenga a bien insertar en el periódico de su elogiada dirección, la lista que le remito adjunta con la presente, en la que constan los nombres y donativos con que unos cuantos buenos compañeros de esta localidad desearíamos contribuir a la caritativa suscripción iniciada por el HERALDO DE FERROCARRILES, para socorrer a los nueve desamparados huérfanos (de padre y madre) que ha dejado a su muerte el que en vida fué compañero nuestro, ejerciendo el cargo de jefe de Estación de Legorreta.

Tratándose de un fin tan laudable, muy bien quisiéramos figurar en dicha lista como donantes de mayores cantidades, pero el ser todos empleados de poco sueldo, nos impide mostrar nuestros filantrópicos sentimientos con la largueza que desea nuestra voluntad; así y todo, creo que si todos los empleados ferroviarios (y en particular los que tienen hijos) practicarán del mismo modo la caridad que necesitan esas criaturas en la triste situación en que se ven, algo podría atenuarse el profundo dolor que sentirán al tener que padecer necesidad en su vida, de las cuales les hubiera librado la existencia del que les dió el ser.

Con este motivo, me es grato testimoniarle mi distinguida consideración y ofrecerme de usted atento s. s. q. b. s. m.,

	Pesetas.
Avila 27 de Enero de 1906.	
D. Francisco Morante, factor.....	0,50
» Constantino Alonso, idem.....	0,50
» Alfredo López, idem.....	0,50
» Francisco Monreal, idem.....	0,50
» Fructuoso Guerrero, idem.....	0,50
» Basilio Pérez, idem.....	0,50
» Juan Martín, idem.....	0,50
» Agapito García, guardafreno.....	0,25
» Ruperto Fernández, lamparero.....	0,50
» Mariano Cogorro, factor.....	0,25
» Félix Orgaz, mozo.....	0,25
» Jesús Aranda, idem.....	0,25
TOTAL.....	521,50

Sr. Director del HERALDO DE FERROCARRILES. Madrid.

Muy señor mío: Adjunta tengo el honor de remitir a usted una relación de los que hemos contribuido al benéfico socorro de los nueve huérfanos de padre y madre de nuestro malogrado compañero jefe de Legorreta, Sr. Santos (q. e. p. d.).

Sirvan estas líneas de gracias muy expresivas a los que componen la mencionada lista, en particular a los extraños a la Compañía, pues muchos de ellos son como la joven Juanita Adanondo, que de su corto salario se ha desprendido de las tres pesetas con que ayuda a tan benéfico socorro.

Me es muy grato repetirme de usted atento s. s. q. b. s. m.,

	Pesetas.
Beasain 31 de Enero 1906.	
D. José Irujo, alcalde Beasain.....	1,00
» Pío Imaz, idem.....	1,00
Doña Juanita Adanondo, sirvienta fonda, idem.....	3,00
» Anastasia Seberio, idem.....	1,00
» Antonia Inchausti, dueña, idem.....	2,00
» Petra San Antolín, cantinera, idem.....	1,00
D. José Ezcaiz, jefe Estación, idem.....	3,00
» José Ibarbia, carbonero, Beasain.....	0,25
» José Celaya, capataz maniobras, idem.....	1,00
» Antonio Celaya, subcapataz, idem.....	1,00
» Celestino Garijo, guardafreno, idem.....	0,50
» José Martín Urquía, idem.....	1,00
» Florentino Pérez, idem.....	0,25
» Justo Insausti, enganchador, idem.....	0,50
» Sebastián Gastañaga, idem.....	1,00
» Francisco Arizmendi, capataz vía y obras, idem.....	1,00
» Francisco Chinchurreta, obrero, idem.....	0,25
» José España, idem.....	0,25
» Ignacio Urbiaga, idem.....	0,25
» Francisco Salsamendi, idem.....	0,25
» José Mendia, idem.....	0,25
» Francisco Aramburu, idem.....	0,25
» Angel González, mozo Estación, idem.....	0,50
» Sergio Mendaña, factor suplente, Miranda.....	1,00

Suma y sigue..... 543,00

Suma anterior.....	543,00
D. Florentino Alegre, mozo tren, Irún.....	0,50
» Felipe Camello, vigilante telegrafo San Sebastián.....	0,50
» Luis Valdés, jefe Estación Armaiztegui.....	3,00
» Mariano Gómez, factor, idem.....	1,00
» Anastasio Blanco, guardafreno, idem.....	1,00
» Dámaso Fernández, idem.....	1,00
» Alejandro Tissie, maquinista reserva, Beasain.....	2,00
» Germán Vega, factor, idem.....	1,00
» Juan Inaraja, idem.....	1,00
» Rufino Iriberrí, idem.....	1,00
» Miguel Nanciarés, idem.....	1,00
» Guillermo Marzano, guardafreno, idem.....	1,00
» Bernardo Pérez, idem.....	1,00
» Vicente Martín, mozo de tren, idem.....	1,00
» Argimiro Ramos, idem.....	0,50
» Valeriano Pieza, idem.....	2,00
» Emilio Díaz, idem.....	0,50
» Trifón Torres, lamparero, idem.....	1,00
» Marcos Cubero, idem.....	1,00
» José Sarasola, maquinista, idem.....	1,00
» Eugenio Paniagua, idem.....	2,00
» Ceferino Gómez, fogonero 1.ª idem.....	1,00
» Vicente Ferri, idem 2.ª idem.....	1,00
» Pedro Trecu, idem 3.ª idem.....	1,00
» Gregorio Cobretas, idem 3.ª idem.....	1,00
» Jacinto Mendiola, idem 3.ª idem.....	1,00
» J. Unsain Gorostegui, carbonero, idem.....	1,00
» Francisco Unsain, idem.....	1,00

Recaudado en la 3.ª Sección de la Intervención y Estadística del Norte.

D. E. Carrión.....	1,00
» Adrián Llorente.....	0,50
» Rufino Cámara.....	0,25
» Federico Gallar.....	0,50
» Ignacio Pinilla.....	0,25
» Emilio de Torre.....	0,50
» Luis Campos.....	0,50
» Daniel Sánchez.....	0,50
» Emilio Vigil.....	0,50
» Manuel Álvarez.....	0,50
» Francisco Gordo.....	0,25
» Federico Morcillo.....	0,25
» Horacio Almonacil.....	0,25
» Mariano González.....	0,25
» Federico Gomero.....	0,25
» Julián Huerta.....	0,25
» Jesús San José.....	0,25
» Pedro Goñi del Río.....	0,25
» Dimas Lombana.....	0,25
» Matías Torres.....	0,25
» Juan Gil.....	0,25
» Federico Muñoz.....	1,00
» Luis Porras.....	0,50
» Mariano Pérez.....	0,50
» Guillermo Vinuesa.....	0,25
» Ramón Pérez.....	0,25

Recaudado por D. Máximo Martínez Paclos en la Estación de Lugo.

D. Pedro Prosper, jefe Estación.....	1,50
» Generoso Rodríguez factor P. V.....	1,00
» Luis Mategui, idem P. V.....	1,00
» Simeón Rebollada, idem P. V.....	1,00
» Manuel Torres, expendedor.....	0,50
» Fortunato Fernández, interventor Estado.....	0,50
» Felipe López, sobrestante.....	0,25
» Jesús Prosper, meritorio.....	0,50
» Andrés Lafuente, idem.....	0,50
» Julián Balbueno, receptor.....	1,00
» Saturnio Añibarro, idem.....	0,50
» José Polín, mozo Estación.....	0,50
» Antonio Álvarez, lamparero.....	0,50
» Domingo Lamas, mozo suplementario.....	0,25
» Juan Cubria, idem.....	0,25
» Manuel Flores, idem.....	0,25
» Juan Puebla, idem.....	0,10
» Isidoro Marbán, particular.....	1,00
» Luis Barral López, idem.....	1,00
» José Arias, idem.....	1,00
» José García Puro, idem.....	1,00
» Sergio Rivera, idem.....	1,00
» Doña María González, cantinera.....	1,00
» D. Jesús Rey, particular.....	0,25
» Fernando Martínez, guardafreno.....	0,40
» Demetrio Álvarez «El Quirogués», particular.....	0,50
» Manuel Lafuente, guardafreno.....	0,50
» Juan Castedo, mozo Estación.....	0,50
» José Pello, guarda noche.....	0,25
» Máximo Martínez, factor de G. V.....	1,00

Recaudado en la Estación de Olazagutia.

D. Antonio Manrique, jefe Estación.....	1,00
» Mateo Martínez, factor autorizado.....	1,00
» Casimiro Ocariz, mozo guardafreno.....	0,25
» Anacleto Marcos, idem.....	0,25

Segunda relación de donantes, recaudado por el factor autorizado de Araya, D. Justo Pérez y Pérez.

D. Felipe Manrique, guardafreno autorizado.....	1,00
» Pedro Ruiz, mozo tren, idem.....	1,00
» Justo Casado, idem.....	1,00
» Florentino Lacalle, idem.....	1,00
» Tiburcio Marques, conductor.....	1,50
» Simón Ruiz, mozo tren.....	1,00

Suma y sigue..... 614,00

Suma anterior.....	614,00
D. Domingo Gómez, guarda freno autorizado.....	0,25
» Baldomero Vahillo, idem.....	1,00
» Melitón Ortiz, mozo tren.....	0,50
» Felipe Casado, guardafreno autorizado.....	0,50
» Juan Gondejuela, mozo.....	1,00
» Francisco Molinilla, idem.....	0,25

Recaudado en la Estación de Atocha.

D. José Illán, factor principal M. Z. A.....	0,30
» Cristóbal Ricote, factor M. Z. A.....	0,25
» Eugenio Lafuente, idem.....	0,25
» Mariano Sánchez Sevilla, idem.....	0,30
» Alfonso Maeso, enganchador, idem.....	0,15
» Manuel Martín, mozo Estación, idem.....	0,30
» Fermín Yuste, idem.....	0,30
» Francisco Pérez, electricista, idem.....	0,20
» Francisco Bataller, idem.....	0,20
» Miguel Nebot, idem.....	0,20
» Florentino González, mozo tren Norte.....	0,20
» Augusto Pérez, idem Estación idem.....	0,25
» Luis Lozano, factor, idem.....	0,25
» Santiago Navarro, idem.....	0,25
» Mariano de Heras, idem.....	0,50
» Salvador Arcas, conductor.....	2,00
» Manuel de la Puente, interventor en ruta.....	1,00
Una señora piadosa de Miranda.....	2,00
Un caballero de Miranda.....	2,00
D. Eduardo Pascual, jefe de Estación.....	1,00
» José Baeza, empleado.....	1,00
» Ramón García, jefe Estación.....	2,00
» Marcial Zaporta, idem.....	1,00
» Z. X., Intervención Norte.....	5,00
» C. V. J., idem.....	1,00
» Santiago Valverde, jefe Estación.....	0,50

Recaudado por el señor jefe de Estación de Ayerbe.

D. Luis San José.....	2,00
» Julio Medrano.....	1,00
» Rufino Francés.....	1,00
» José Aznor.....	1,00
» Juan Chacón.....	0,50
» Francisco Borrueil.....	0,50
» Pablo Catón.....	0,50
» Tomás Allué.....	0,50
» Juan Brión.....	8,50
» Antonio Calvete.....	1,00
» David García.....	0,50
» Alvaro Fernando.....	1,00
» Martín Gil.....	0,50
» Ramón Losada.....	1,00
» Antonio Fernández.....	1,00
» Eusebio Ruiz.....	1,50
» Ramiro G. de Muro.....	1,00
Doña Mariana Cantos, viuda del maquinista de M. Z. A., Sr. Nogueras.....	1,00
D. Manuel Cantos, ex empleado en la Empresa.....	0,50
» Valentín González, guardafreno Norte.....	0,50
TOTAL.....	655,10

Señores directores de las Compañías de ferrocarriles de España.

Muy señores nuestros: Al tratar del personal del Movimiento, son tantas las anomalías que en este servicio se observan, tal el desbarajuste que reina y se halla tan mal considerado y retribuido el personal de trenes, que si fuéramos a hacer un relato minucioso y detenido como debiera ser, tendríamos que emborrinar muchas cuartillas.

Señalaremos aquellos extremos que por su importancia lo requiera, esperando que en esto, como en todo, han de poner ustedes mano en bien, no sólo del personal, sino de los intereses de las Empresas, intereses que es este periódico el primero en defender, porque cree que al hacerlo así, defiende los del personal, puesto que entendemos que las cuestiones sociales no pueden resolverse con la dinamita, porque han de convencerse los individualistas y todos cuantos creen que existen estas cuestiones y procuran resolverlas con la fuerza que operan sobre cero, y mientras no resuelvan la cuestión previa, mientras no hagan sociedad, mientras no se haga unión, no fundaremos nada, absolutamente nada, sobre el vacío.

El vacío es lo que en realidad existe; nos hemos conaturalizado con una porción de corruptelas y de ninguna nos asombramos. ¿Qué se espera aquí de la razón y del derecho? ¿No lo esperamos todo de la influencia? ¿Y qué es la influencia? ¿Es otra cosa que la petición de lo injusto? Y si alguna vez para obtener lo justo se invoca, ¿no es incalificable que hasta para eso se considere necesaria?

Sí, vivimos de la influencia del caciquismo y solamente así se explica que ese personal que es mártir de su deber y esclavo de su obligación, sufra ese horroroso calvario que supone en una Empresa ferroviaria, el ser mozo de tren, guardafreno ó conductor.

Esos continuados servicios faltos del descanso natural, esa serie de noches una y otra en los furgones, en las garitas, al frío, al aire, al sol, esas responsabilidades sin cuento, esa vigilancia ridícula, todo eso sufre ese probó personal, para luego recibir de manos de un pagador unas cuantas monedas que no alcanzan, ni con mucho, al jornal de un trabajador de cualquier oficio.

Examinen ustedes los gastos de viaje y verán que lo que se da á esos hombres no les es suficiente ni para comer un mal rancho; vean los alimentos que necesita un agente que presta servicios de esta clase, y á buen seguro, señores directores, que mejorarán ustedes la situación de ese personal.

Pero hay otra cosa que por lo que daña al buen nombre de las Compañías, no deben ustedes consentir por más tiempo.

Parece lógico que en cargos de esta índole se pusiera un exquisito cuidado confiando á cada cual su misión terminante y precisa, con arreglo á su categoría, sueldo, etc.

Pues esto está muy lejos de suceder, y buena prueba de ello es que los mozos de tren hacen veces de guardafreno y éstos de conductores, y bien está si por bien del servicio así se cree necesario, pero lo que no está bien, lo que en forma alguna deben ustedes consentir, lo que no debe ni puede subsistir, es que un individuo sea conductor y cobre como guardafreno.

Y como esto obedece á una economía contraproducente hasta no más, puesto que á quien primero daña es á los intereses confiados á cargo de ustedes, urge remediarlo, y es de esperar que así suceda.

Piensen ustedes, señores directores, que en estas noches crudas que vamos pasando, mientras los que mandan comparten con la familia y al calor de la estufa las dulzuras del hogar y en ellas las caricias de los pequeños, esos hombres sufren en estrechas y frías garitas y en incómodos furgones los horrores del invierno, sin más familia ni amigo que el freno, sumidos y obedientes al silbato de la máquina y que por toda alegría se les presenta como fantasma horripilante el descarrilamiento ó el choque con todos sus horrores y consecuencias.

Por justicia, por humanidad, deben ustedes mejorar la situación triste de ese personal probó y sufrido, aliviándolo en sus trabajos, aumentando los raquíticos gastos de viaje, suprimiendo esa costumbre de crear *autorizados* que perjudica á todos, confortando en lo posible las garitas y furgones, demostrando á los de abajo que los de arriba no sacuden el látigo, sino que su autoridad les sirve de medio para socorrer á todos y hacerse padres cariñosos y enérgicos y no jefes autoritarios y tiranos.

Así lo espera de ustedes el HERALDO DE FERROCARRILES, y así lo pediremos cuando terminemos esta carta, en la cual nos falta tratar aún de nuestros queridos obreros de talleres y vía.

De Administración.

Ha llegado el momento de que nos dirijamos á nuestros queridos compañeros, desde estas columnas, para darles á conocer las causas, los motivos, los fundamentos que originan la desorganización administrativa que no pocos de nuestros suscriptores vienen notando.

De todos es conocido que al fundar este periódico no nos guió idea lucrativa alguna, sino que nuestro único y exclusivo punto de mira fué, al crearlo, procurar el bienestar de nuestra importante clase. Si lo conseguiremos ó no, es cuestión que no hay para qué tratarla, y mucho menos en esta parte del periódico.

Pero no suponga, ni por un momento siquiera, ninguno de nuestros apreciables compañeros que decimos todo lo que antecede para en definitiva llegar á la consecuencia de que se hace necesario aumentar el precio de suscripción. No, no es esto lo que pretendemos; lo que pretendemos es demostrar que hemos querido dar el periódico tan sumamente económico, que, con los ingresos que él proporciona, escasamente hay suficiente para atender á las más perentorias exigencias que el mismo origina, y mucho menos, por tanto, para disponer de tado aquel personal que fuese necesario para atender á los múltiples y variados trabajos que, para su marcha siempre progresiva, se requieren.

Y, al empeñarnos en demostrar lo que antecede, lo hacemos, claro es, con nuestra cuenta y razón, porque si conseguimos esta demostración, habremos conseguido también nos dispensen esas deficiencias administrati-

vas (que en nada entorpecen á los fines que nos proponíamos al crear el HERALDO DE FERROCARRILES), siquiera sea teniendo en cuenta que los que componemos la Redacción y Administración trabajamos desinteresadamente, y con la esperanza única de conservar á nuestro HERALDO DE FERROCARRILES, para que nosotros, ú otros que sean más afortunados, puedan, valiéndose de él, conseguir alguna de las tantas y tan importantes mejoras de clase que hay por conseguir.

Pero no tenemos tan abandonada, como parece se desprende de la lectura de todo lo que llevamos escrito, la administración. Tan no la abandonamos, que en estos momentos estamos trabajando con verdadero ahínco y con gran entusiasmo, á fin de conseguir encauzarla.

Nos hemos equivocado, y noblemente reconocemos nuestra equivocación. Creímos que la organización que en un principio dimos á la administración era lo suficiente, aun cuando el número de suscriptores fuese considerable, y no fué así; y, teniendo en cuenta esto, trabajamos todo lo que nuestras fuerzas físicas nos permiten, para implantar, en el menor tiempo posible, la nueva organización que tenemos en proyecto, que consiste, sencillamente, en dividir en secciones las diversas líneas férreas que surcan nuestra península, y nombrar, á medida que las necesidades lo vayan exigiendo, un representante encargado de la sección, con quien, directamente, puedan entenderse los suscriptores.

De este modo, creemos haber conseguido atender á más rapidez los ruegos de nuestros suscriptores, á quienes por ahora no podemos contestar á las múltiples cartas que nos dirigen, relacionadas con asuntos de administración, porque carecemos de tiempo material para ello.

Sabemos demasiado, y nosotros somos los primeros en lamentarlo, que con nuestro silencio, acaso para algunos injustificado, damos lugar á disgustar á muchos de nuestros apreciables compañeros; pero creemos que con lo dicho se darán por satisfechos y nos perdonarán esta demora que empleamos en las contestaciones. Tengan un poco de paciencia y confíen en que no tardaremos en atenderles como se merecen tan pronto cese la anomalía que reina en el trabajo. Nadie más interesado que nosotros en desear esta regularidad, puesto que, aparte del natural sentimiento que tenemos al no poder contestar á nuestros compañeros, nuestros indispensables intereses para la vida de HERALDO DE FERROCARRILES se perjudican notablemente al no poder ni aun remitir los recibos á muchos de nuestros suscriptores, que incesantemente nos los están reclamando.

Confiamos mucho en los buenos resultados que la división, de que antes hablamos, ha de originarnos, porque estos los estamos viendo por los representantes que tenemos nombrados, quienes con sus entusiasmos, que no les agradecemos lo bastante, nos proporcionan grandes facilidades para la buena marcha administrativa. Y no dudamos que á medida que las necesidades lo vayan exigiendo, encontraremos amigos que se prestarán á ayudarnos en la empresa que hemos acometido.

Como recibimos algunas cartas de suscriptores, en las que se lamentan de que no reciben el periódico con la debida regularidad, nos creemos en el deber de decir, para terminar, que esto es debido, no sólo al servicio de Correos, quien en ocasiones pecha con culpas que no le corresponden, sino que también á que algunos solicitan se les remitan á las dependencias de las estaciones, y, cuando éstas son de alguna importancia, no hay tanta facilidad para hallar al suscriptor como existe al dirigirlo al domicilio particular.

Nos hemos extendido más de lo que pensábamos; pero hemos creído conveniente hacerlo, para acallar la justificada molestia que nuestro silencio originaba.

Centro obrero ferroviario de Valladolid.

Gracias á las activas gestiones de los señores D. Miguel Payerpaj, Tomás Conde, Juan Soto, Lorenzo Sanz, Julián Sánchez, Doroteo L. Arroyo, el venerable D. Félix Arrontes y el corresponsal del HERALDO, se inauguraron el día 5 del actual, en el Centro obrero de esta capital, las clases nocturnas de Caligrafía, Aritmética y Gramática (primer curso), estando al frente de ellas el incansable amigo nuestro D. Antonio Moro, ayudado por los inteligentes empleados D. Francisco Valero, Pareja (I.) y Arroyo (S.), quienes espontáneamente ofrecieron su valioso concurso para llevar á la práctica lo que se propusieron los señores organizadores que encabezaban estas líneas.

La mayoría de ellos son obreros, y obreros también parte de la Junta directiva del expresado Centro, que preside D. Agapito F. Guillén, probó empleado é ilustrado compañero nuestro.

Hace dos días eran 32 los que implantaron esta idea; hoy son 300 los asociados y 20 los hijos de éstos que se educan en aquella Academia, digna de empleados y obreros de ferrocarriles.

Muy en breve se proponen crear otras asig-

naturas, como son las de Dibujo industrial, Geometría, Francés y Telegrafía, todas ellas indispensables para el elemento ferroviario y en donde el obrero puede instruirse para llegar á ser un verdadero artista, y, sin faltar á su trabajo, puede dedicarse algunas horas á la instrucción, base principal de la creación de este Centro, tan en armonía con lo expuesto en nuestro periódico.

No podemos ocultar la viva satisfacción que nos produce esto. Ellos son los heraldos de esta nueva cruzada que despierta de su letargo, no para empuñar elementos de destrucción, que nada afirman, sino armas para esgrimirlas en noble lid, conquistando terreno, formando conciencia en los individuos para hacer valer nuestros derechos.

No sólo consiste en pedir, sino en saber pedir y lo que se pide, lo cual, unido á nuestros propios méritos, da una fuerza inmensa y un espíritu á la colectividad, capaz de vencer los mayores obstáculos.

Para ello, el camino emprendido por estos queridos compañeros es el más á propósito. No hay que perder de vista, sin embargo, á nuestro juicio, que la acción económica ha de ser poderosísimo auxiliar para nuestro perfeccionamiento. La independencia económica es base de todas las independencias.

Todos sabemos el sacrificio que supone á la mayoría desprenderse de lo que apenas llega á cubrir nuestras necesidades; pero, ¿acaso no pueden celebrar funciones, espectáculos, rifas ó imponerse algún pequeño sacrificio pecuniario, que bien merece la pena ante las ventajas que se conseguirían? No olviden que la soga constante en férrea masa paso se abre del tiempo á través, y que si seguimos tenaces en nuestros propósitos, aunque sea con el esfuerzo de la hormiga, al fin se vence.

Núcleo importante constituyen los empleados ferroviarios de Valladolid. ¿Quién sabe si algún día nuestra querida Asociación general premiará tan dignos esfuerzos con alguna pequeña subvención, aunque sea distrayéndola del capítulo de gastos de representación?

Adelante, queridos amigos, que el HERALDO, por su parte, no os ha de faltar en esta obra de reconstitución.

DELGADO.

Valladolid 8 de Febrero.

NOTICIAS VARIAS

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:

Líneas	kts.	1904	1905
Norte.....	3.681	1.797.220,75	1.941.126,31
Mediodía.....	3.650	1.099.307,72	1.629.740,68
Andalucía.....	1.085	358.032,37	357.980,69
M. Cáceres, P.....	429	74.166,86	69.723,44
Oeste.....	348	55.962,94	50.603,56

Las cifras de la recaudación se refieren al 7 del actual, en todas las líneas.

En la nueva tarifa de billetes kilométricos se modifican los siguientes extremos:

Simplificación de las series de billetes reduciéndolas á 13 en vez de las 52 que hoy existen, empezando la primera serie por 2.000 kilómetros y aumentando las siguientes de 600 en 600 kilómetros hasta 12.000, sin alteración sensible en los plazos de validez ni en los precios de la tarifa vigente; las cuatro Compañías del Norte, Zaragoza, Cáceres y Andalúces, serán las únicas depositarias y expendedoras de los billetes kilométricos, debiendo ceder á las demás que tomen parte en la combinación, los que necesiten para sus propios pedidos; se incluyen en la nueva tarifa los abuelos, abuelos políticos, nietos, nietos políticos y hermanos políticos entre las personas que pueden hacer uso de un mismo billete; hay además, algunas otras modificaciones, de detalle y de poca importancia.

Recomendamos á nuestros compañeros la gran fábrica de gorras de los hijos de Rubio, Jacometrezo, 50. La economía y esmero que en ella encontrarán será buena prueba de nuestra recomendación, además de que se sirven los pedidos con gran prontitud, condiciones todas que ha demostrado esta casa en su larga vida.

Se ha presentado en la Dirección general correspondiente una solicitud de concesión de tranvía que partiendo de la plaza de los Ministerios recorra las calles de la Encarnación, Arrieta, Isabel II, Arenal, puerta del Sol, Alcalá, Castelar, Prado, Juan de Mena, Alarcón, Felipe IV, Moreto y Espalter, terminando en la de Alfonso XII. El motor será eléctrico.

De los datos oficiales que en breve serán publicados, resulta que los ingresos en 1905 se obtuvieron por 1.027 millones y los gastos fueron por 960, de lo que resulta, provisionalmente, un superávit de 66 millones de pesetas. Mientras tanto nosotros, y otros muchos contribuyentes españoles, tienen un déficit permanente en sus bolsillos que tienen que enjugar quitándose de las necesidades más apremiantes.

Tenemos el sentimiento de participar á nuestros lectores que ha fallecido una hija de de nuestro querido amigo Sr. Borredá factor en la estación de Tolosa, é iniciador que fué de la suscripción que encabeza este número.

De todo corazón nos asociamos al justo dolor que experimentan sus padres, deseándoles la necesaria resignación para sobrellevar la pena que les embarga.

LA UNION HACE LA FUERZA

«La unión hace la fuerza». He ahí un axioma, que por su invariabilidad iguala á los geométricos.

Si á cosa se refiere, vemos que la hoja del papel que el más débil niño rompería fácilmente, unida á otra hoja y otra hoja hasta cierto límite, aumenta de poder, oponiendo resistencia no ya al débil niño, sino al más esforzado adulto.

Es ese un efecto de la causa unión. Un papel reforzado por otro papel y otros, han hecho dos fuerzas que aisladas habrían sido fácilmente abatidas, una fuerza única, capaz de resistir al más grande empuje.

Un grano de arena, la minúscula que no basta á oponerse al paso de una hormiga, es ni más ni menos que una parte de médano que con sus movimientos suele causar la pérdida de caravanas enteras en el desierto.

No es el grano de por sí que obra, ni muchos granos diseminados por el orbe, alcanzarían poder tal, pero unidos, desarrollan una potencia inaudita que nada hay capaz de contrarrestar.

Y eso sucede en el orden material, allí donde sólo se ejerce la natural influencia, sin que la inteligencia aproveche buena parte de fuerzas malgastadas, que seres conscientes pudieran encaminar á la conquista de un fin determinado.

¿Qué no se puede conseguir cuando se hace de las dos potencias una, de la materia inerte y de la inteligencia activa, armonioso concierto?

Se llega á lo irresistible; pero lo irresistible es lógico efecto de fuerzas, que responden perfectamente á comunidad de ideas, iguales voluntades.

Cien individuos que empujaban otras tantas moles de granito, que por su peso exigen cada una la fuerza de cincuenta hombres para ser movidas, malgastarían sus energías en titánicos esfuerzos sin arribar á nada práctico; pero si surge la comunidad de ideas y al calor de ellas se unen las fuerzas, se verán á los bloques rodar mansamente, obedeciendo al mandato de la unión.

Ejemplos miles en el juego de la vida nos demuestran que la más débil fuerza puede, por la adhesión de otras también débiles, ir á lo infinito.

Esa ley sencilla á la mano del menor observador, que todos conocen empíricamente y practican en sus diarias tareas, debería merecer de cada uno un estudio concienzudo, para que así sirviera de norma á sus actos.

Ella representa de por sí, el eje maestro sobre el cual podrían girar al impulso de las conciencias del proletariado, la regeneración desigual que existe entre esclavos y amos, explotados y explotadores.

Las grandes empresas que representan en sí (dado el actual régimen de cosas) la invasión de caudales, cuya cantidad no podría fortuna alguna cubrir, son cubiertas por la unión de muchos capitalistas, que concurren con sus billetes á tomar las acciones que forman la base regular de toda explotación.

Esos capitales, que por su magnitud parecen poderlo todo, no son otra cosa que el fruto de la unión, que en la plaza monetaria han adquirido formidables proporciones de poderío, por la supina ignorancia del verdadero valor de las cosas.

Si; porque esas montañas de dinero son aquella fuerza de que hablamos primero, la fuerza natural á todo cuerpo por ley de consistencia; pero que necesitan armonizarse con otra fuerza, que es la inteligencia, para dejar de ser sólo cuerpos aplastados por su peso y convertirse en energía de vida por medio del giro que le imprime el brazo obrero.

El brazo obrero, la única fuerza viva, fuerza latente, la única que de por sí se basta, porque en ella van unidos el músculo vigoroso y el cerebro pensante, vale decir, la suprema armonía y que bien encaminada lleva su potencia á trasponer el límite de lo concebible.

Todo, absolutamente todo, es llano ante la energía que esa unión desarrolla, todo se dobla á su choque, todo se abre en claro á su paso.

Al trazado de una vía férrea, que va extendiendo su cinta de acero por un valle, se opo-

ne de pronto la inmensa mole granítica de una montaña; la línea no se detiene por eso, la fuerza colectiva, el brazo y el cerebro, en unión, abren un túnel, dando paso á la línea por las mismas entrañas de la protuberancia terráquea.

Esto es lo que debemos estudiar el obrero, comprender y ver claro, para apreciar con justicia el poder grandioso de la colectividad. Fijemos, pues, con toda preferencia nuestra atención en esa gran válvula humana, la cual si algún día aprendiese á manejarla, aprenderemos también á saber que la unión hace la fuerza.

Enero de 1906.

A. ROCA.

RELÁMPAGO

(HISTÓRICO)

El choque fué pequeño á causa de que el mercancías subía patinando y había ya parado dos veces desde su salida de la estación, pero debido á la reacción del material á consecuencia del topetazo, los enganches de uno de los vagones se rompieron lo mismo que si fueran de cristal, y la parte cortada, los nueve vagones que se habían desprendido del tren empezaron á retroceder, alcanzando á los pocos momentos una velocidad inaudita, sin que nada ni nadie pudiera ya detenerlos.

Los esfuerzos hechos por el conductor para conseguir la parada de aquellos vagones, resultaron inútiles, pues con la velocidad del rayo, cruzaron dos ó tres túneles, yendo á descarrilar haciéndose mil añicos en la vía del estrelladero, puesta para estos fines.

De entre el confuso revuelto que formaban los restos de los vagones, maderos, carbón, mercancías y hierros, retorcidos, nervios y músculos de aquel monstruo de fuerza, á costa de grandes trabajos, de muchos esfuerzos, retirando tabla por tabla, y teniendo que luchar con aquel entrelazado de hierros retorcidos que parecían oponerse á que se sacara lo que guardaban debajo, pudo dejarse al descubierto el cuerpo magullado y sanguinolento de aquel desgraciado conductor.

Una escalera de las llamadas de mano sirvió para transportar el cadáver al local de la estación. La habitación que desde aquel momento quedó convertida en capilla ardiente, no podía ser más destartada: Un banco mugriento y una especie de mostrador en unión de una báscula, daban á entender que aquello estaba destinado lo mismo á sala de espera que á sala de equipajes y mercancías.

En aquel local, más frío que el mismo cadáver, fué objeto de la curiosidad de los que esperaban formara el tren en que habían de continuar su viaje, aquel cuerpo lleno de vida horas antes, y que ahora yacía en el suelo, ensangrentado, con la barba apogotonada por la sangre que tenía la cara, los ojos abiertos con señales de espanto, en los que parecía animar

un soplo de vida para dirigir una mirada de terrible amenaza para esos organismos que no pensando más que en acaparar puestos y disfrutar grandes sueldos, no se cuidan en lo más mínimo en garantizar la vida de sus empleados, harto de suyo tan comprometida.

El transbordo se había efectuado. Los viajeros habían disuelto el corrillo en el que habían hecho sus comentarios y ocupaban sus coches.

Se dejó oír el pito de la máquina, y el tren, á manera de un enorme titán que al letárgico despertar se va despersando poco á poco, para lanzarse á desenfrenada carrera, empezó á ponerse en movimiento adquiriendo velocidad é internándose á los pocos minutos por la negra boca del túnel, sin dejar más vestigio de sí, que las grandes masas de humo que salían del mismo, y que iban á engrosar las nubes que de continuo envuelven al puerto.

Los viajeros que tan de cerca habían visto los resultados del choque ya se encontraban lejos de allí.

La desgracia les había impresionado un poco por el momento, pero nada más.

Y si no, allí estaban los resultados. ¡De todos ellos, á uno tan sólo, á un pobre cura de aldea, se le había ocurrido dejar al jefe de Estación unas monedas con destino á los infortunados huérfanos del desgraciado conductor!

Z. Y. A.
Testigo presencial.

RESUMEN

de los ingresos de las principales Compañías en 1905, comparados con las de 1904.

	1904 Pesetas.	1905 Pesetas.	DIFERENCIA
Norte....	115.092.910,30	114.627.072,71	- 465.837,59
Madrid, Zaragoza y Alicante	103.888.101,49	103.309.989,76	- 578.120,73
Andaluces	22.172.672,11	2.994.531,01	- 1.178.141,10
Madrid-Cáceres	4.702.431,87	4.623.949,00	- 78.491,87
Plasencia-Astorga	3.067.782,13	3.326.021,41	+ 258.239,28
Medina Zamora-Orense	3.886.135,26	4.016.070,05	+ 129.934,79
Murcia	4.558.629,61	4.810.546,06	+ 251.916,45
Zafra-Huelva	2.189.860,88	2.728.147,61	+ 538.286,73
Santander-Bilbao	3.778.156,88	4.124.555,16	+ 346.698,28
Manresa-Berga	590.463,06	906.049,50	+ 315.586,44
Barcelona	1.296.873,97	1.220.654,13	- 76.219,84

IMPORTANTE

Con el fin de evitar en lo posible la pérdida de periódicos, cuya causa señalamos en otra

parte de este número, rogamos á aquellos suscriptores á quienes se les remita el periódico á las estaciones, nos den á conocer las señas de sus domicilios particulares, si en ello no tienen inconveniente. Y rogamos asimismo á aquellos que se encuentran en descubierto con esta Administración, nos envíen el importe de las sumas que adeudan en libranzas de la prensa, que pueden remitir con un sello de 1/4 de céntimo ó bien en sellos de 0,10 ó 0,15 céntimos.

CUERPO SIN ALMA

A pesar de los cuarenta años transcurridos, hay que crear el alma de ese Cuerpo apático que hoy llaman de ferrocarriles; sí, el alma, queridos compañeros míos, que es la que infunde el amor, la que anima al cuerpo y la que siente el honor de las cosas; y que á nosotros nos falta ese espíritu del cuerpo, está demostrado con pocas palabras, allá va la primera:

En todas las entidades, cualquiera que se cite, el Ejército, por ejemplo, hay quien atropella cualquiera de sus derechos, aunque el atropello sea individual, pues ya tenéis á toda la colectividad en funciones, toda lo siente de la misma manera, á toda le afecta. ¿Sabéis por qué, porque está santificada toda ella por ese espíritu de honor que abraza á todo el Cuerpo. ¿Y á nosotros, queridos míos, qué nos pasa cuando alguno de nosotros se ve ultrajado? quedamos tan serenos, como si nada fuese con nosotros, y esto sucede porque no ha entrado en nuestra colectividad aún el espíritu de Cuerpo, y á llenar este vacío es á lo que viene nuestro portavoz el HERALDO DE FERROCARRILES; el es quien ha de difundir ó difundir la ideal del honor de Cuerpo entre esta gran colectividad, prestémosle, pues, nuestro apoyo, seamos entusiastas alguna vez, y así es como esta colectividad llegará á regenerarse.

No creáis que nuestro periódico emplee en sus campañas radicalismos que maten; están en un error los que así lo crean, su fundación la motivó un ideal de néfeco, y claro es que sus campañas han de ser juiciosas y prudentes, aunque enérgicas; ha de procurar en todas ellas consolidar el espíritu de Cuerpo, procurando á la vez fundar en algo más sólido nuestra vida ferroviaria.

En primer término, pedirá que para entrar en las empresas se exija algo más que la recomendación de este ó el otro personaje; ha de sostener con energía, que esta gran colectividad que deberíamos llamar honroso Cuerpo de ferrocarriles, necesita el apoyo oficial para que, partiendo la iniciativa si es preciso del Ministerio de Obras públicas, se pida á las empresas la entrada en ellas mediante oposición, pues todos deben probar suficiencia, tanto teórica como práctica, y á la vez que se establezca para el personal que existe hoy, escalafón cerrado en los diferentes servicios. Sin estas mejoras, nuestra entidad pasa inadvertida y nuestra empleomanía estará llena de vejaciones.

Ya lo sabéis, para pedir estas cosas y otras muchas se necesita comunidad de ideas, se necesita unión; por

eso hacen falta nuestras suscripciones, prestando curso al periódico, que será siempre el portavoz de nuestras justificadas necesidades.

Venidse, identificaos con el ideal á que aspira, dejad en un rincón la apatía que nos domina, cumplid cada uno con su cometido, y tomad buena nota de lo que yo desde aquí os digo:

«El HERALDO sabrá cumplir también como bueno en esta etapa todos sus compromisos.»

¡Qué precioso si pudiéramos conseguir con nuestras suscripciones que el periódico fuera diario!

Poco se necesita para esto; seguro estoy que el 95 por 100 de nosotros compra un diario político que no nos defiende, y hemos de ser indiferentes á la suscripción del que sabrá constantemente defender nuestros derechos y podremos hallar, por añadidura, lo que encontramos en los demás diarios?

Mucho podría decirlos de la necesidad que tenemos de las dos reformas antes indicadas, pero tendría que detallar el modo en que está basada la empleomanía en cada empresa, y esto creo lo sabéis todos, y las vejaciones que cada día van en aumento, por falta de esa unión, también lo sabéis.

Parece mentira que entidades tan importantes como son las empresas Mediodía y Norte, no se hayan apercebido de la necesidad que tenían de que sus empleados estuvieran más identificados con sus intereses. ¿Qué sería del Banco de España si no hubiesen tenido cuidado de que sus empleados hubieran entrado por oposición? Aquello sería una Babel rutinaria, lo que es generalmente cada empresa, que se cuidan de la decena de altos empleos y no saben que si el resto no está identificado con los intereses que les están encomendados, no hacen más que salir del paso, con perjuicio de alguien que se llama empresa.

Se va haciendo este artículo demasiado largo, y hago alto; ya comprendo que para vosotros la unión es sencillísima, suscribirse tres, seis meses al periódico; la misión ardua es para esa pobre redacción, empleados como nosotros; pero si queremos ser oídos, hace falta la unión; unámonos, pues, prestemos apoyo al periódico, y su director sabrá cuándo es llegada la hora de pedir estas reformas.

¿Qué aguardamos? ¡A suscribirse, si no queréis seguir viviendo en esta situación llena de vejaciones! Adelante, pues, á suscribirse al HERALDO DE FERROCARRILES, que os ilustrará en el cumplimiento de nuestro deber, y os indicará el derecho que os asiste en todos los casos!

Ayerbe 28 Enero.

A. F.

Señor director del HERALDO DE FERROCARRILES. Muy señor mío y de mi consideración más distinguida: Enterado de lo que en su artículo, párrafo 3.º, á los directores de las Compañías dirige, voy á exponer una pequeña razón por si de algo sirve, y es referente á las tasas de las mercancías.

En él dice que los factores, por error, por aceleramiento ó por otras muchas causas, sufren equivocaciones al efectuar las tasas, las que, si son en favor de las Compañías, ellas se guardan el sobrante, y si es en contra, ordenan ingresarlo al agente responsable.

Art. 163. Conforme á la ley de 23 de Noviembre de 1877 en sus títulos 2, 3 y 4, y á lo prescrito en este Reglamento, toda contravención de sus artículos será denunciada á los jueces municipales del territorio donde se cometa, tanto por los dependientes de las Inspecciones, como por los de la Empresa.

Art. 164. La denuncia autorizada con la firma y antefirma del denunciador se hará en escrito duplicado, expresándose en ella el sitio donde tuvo lugar el hecho denunciado, su fecha, la de la queja presentada y el nombre y las señas del infractor, y su residencia y domicilio si fueran conocidos.

En uno de los dos ejemplares de la denuncia el juez acusará su recibo y le devolverá al denunciante, quedándose con el otro como origen y fundamento de sus ulteriores procedimientos.

Art. 165. Oídos inmediatamente los interesados, exigirá el juez el cumplimiento de la ley y de este Reglamento, imponiendo en su caso las multas á que hubiere lugar, haciéndolas efectivas en el plazo más breve posible.

Terminado el juicio y cumplida la condena participará á las Inspecciones de la línea el resultado del procedimiento.

Art. 166. Las faltas cometidas por los concesionarios ó arrendatarios en los casos que expresa el art. 12 de la ley serán penadas por los Gobernadores en virtud de la denuncia oficial de las Inspecciones, que las especificarán con toda la claridad posible, clasificándolas según su importancia y las consecuencias que hayan producido.

Art. 167. El Gobernador, oyendo á los concesionarios ó arrendatarios de los ferrocarriles y á la Comisión permanente de la Diputación provincial, impondrá á aquéllos, si á su juicio resultaren culpables, la multa en que hubiesen incurrido conforme á la ley de 23 de Noviembre de 1877. Si los concesionarios ó arrendatarios solicitasen la condonación de las multas, dirigirán sus solicitudes al Ministerio de Fomento por conducto del Gobernador que las hubiese impuesto, el que las elevará con su informe para la resolución que proceda. La resolución será siempre motivada, después de oír á los funcionarios ó corporaciones que se estime conveniente y con la precisa del Consejo de Estado en pleno. Contra la resolución del Ministro no se admitirá recurso alguno.

Art. 168. Los causantes de los delitos ó faltas expresados en la ley de policía de ferrocarriles serán entregados al tribunal competente, ya sea por los dependientes de las Inspecciones y de las Empresas, ó ya por cualquier autoridad, prestándose mutuo auxilio para el cumplimiento de su deber.

de sus trenes para el transporte de mercancías, y no interviniera ni directa ni indirectamente en su carga y expedición, no responderá de los extravíos ó deterioros que pudieren ocurrir, quedando libre de toda responsabilidad.

Art. 147. En caso de pérdida ó avería de los efectos transportados, no podrá la Empresa primeramente encargada de su conducción reclamar contra las que la sucedan en el transporte, si no prueba que se los entregó en buen estado. Se consideran todas las Compañías de ferrocarriles ligadas entre sí sin solución de continuidad como una sola para todos los efectos de contratación en materia de transportes.

Art. 148. Las Empresas no son responsables de las mermas naturales de las mercancías, cuando no excedan de las proporciones ordinarias ni puedan atribuirse á dolo ó incuria.

Art. 149. En el caso de que las mercancías no lleguen á su destino bien conservadas y en el plazo convenido, tiene derecho el dueño ó el consignatario á exigir la responsabilidad á la Empresa que haya faltado á estas condiciones.

Pueden igualmente reclamarla cuando rotulados los bultos con toda claridad y precisión, sin que puedan dar lugar á dudas, se hiciere su entrega á persona distinta de la que debe recibirlas.

Art. 150. El retraso injustificado de los trenes de viajeros será siempre penado con arreglo al art. 12 de la ley de 23 de Noviembre de 1877, cuando exceda de diez minutos por cada 100 kilómetros de recorrido para los expresos y correo, y veinte minutos en igual trayecto para los mixtos. También serán penadas con multas las Compañías, sin perjuicio de la responsabilidad civil, cuando el servicio de mercancías, el extravío ó avería en el transporte de las mismas sea debido á abandono ó incuria, y cuando los retrasos excedan de una cuarta parte hasta el doble del plazo reglamentario ó convenido para la entrega.

Art. 151. Si sólo una parte de las mercancías fuese entregada por la Empresa en el plazo prescrito en este reglamento, la otra dará ocasión al resarcimiento de daños y perjuicios; pero éste alcanzará á las dos cuando el consignatario justifique la imposibilidad de utilizar la una sin la otra.

Se exceptúan los casos fortuitos y de fuerza mayor, los cuales han de ser comprobados en el mismo día y lugar en que ocurran, y no por certificados obtenidos posteriormente y después de comenzadas las actuaciones, á no ser que una perturbación del orden público haya impedido á las autoridades el libre ejercicio de sus funciones.

Para evitar esto debía de proponerse a las Compañías que, tanto lo que se cobraba en más como en menos, se diera a conocer a las estaciones, para que éstas, llevando un registro de los cobros de más y otro de los de menos, pudiera saber si es en deber a la Compañía o ésta a la estación, y así nunca tendrían los empleados que pagar nada de su corto sueldo, porque resultaría siempre un sobrante, y con exceso.

Al hacer esta observación a las Compañías han de poner algún reparo, y uno de ellos ha de ser que, como muchos consignatarios piden la liquidación de las tasas después de haber transcurrido mucho tiempo, sería un inconveniente lo propuesto para la devolución.

Esto se podría salvar cargando a la estación lo que hubiera que devolver al consignatario.

Otro reparo habrían de hacer y sería que muchos empleados, para no tener nunca débito alguno, cobrarían de más con conocimiento; pero al ocurrir esto y probarse, habrían de castigarlo con la mayor rigurosidad posible para que no originase abusos.

Por si tiene a bien la publicación de estas mal pergeñadas letras se las envía un suscriptor que se reite-
ra suyo afectísimo y seguro servidor, q. b. s. m., *Mariano Bernardo Banda*.

Avilés, 15 Enero 1906.

Buzón administrativo.

Z. y A.—Se publica su escrito, Antimes y mándenos algún trabajo más, que puede usted hacerlos si cultiva el lenguaje.

R. Guerrero y M. Llanos.—Santander.—Desearíamos poder complacer a ustedes; pero está demostrado que los versos no agradan. Díganlo en prosa y se publicará.

C. Plá y Deva.—Rogamos a usted nos envíe trabajo.

J. CARDONA

BARBERIA Y PELUQUERIA

30, PRINCESA, 30

SERVICIO ESMERADO

jos más cortos, y si así lo hace, desde luego se publicarán.

D. Santiago Valverde.—Navasa.—Recibidas libranzas y carta que no publicamos por referirse en algunos conceptos a lo que dice ya el artículo de fondo de este número. De todas maneras, tendremos mucho gusto en publicar lo que nos remita, siempre que sea publicable.

R. Moreno.—Alcantarillas (línea de Sevilla a Cádiz).—Recibida su carta con el importe en sellos. Le escribiremos para asuntos de este periódico.

R. García.—Teijeiro.—Habrán usted recibido nuestra carta acompañada de dos números. Tenga presente que la dirección es Madera Alta y no Palma Alta.

F. Peman.—Queda hecho el traslado. Le agradecemos sus ofrecimientos.

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

SEGUNDO MENENDEZ

SASTRE

Fuencarral, 31.-MADRID

Grandes rebajas al personal de ferrocarriles.

ESMERADA CONFECION

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.

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

D. perteneciente a la Compañía de en calidad de se suscribe al HERALDO DE FERROCARRILES, por meses deseando se le sirva el periódico a (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.

Sección de Valladolid, D. Máximo Rodríguez, Ferrocarril, núm. 4, ú oficina del Pequeño Material, Valladolid.

Sección de Sevilla, D. Domingo García Tallón.

Sección de Madrid á Burgos por Avila y Segovia, D. Simón Jubera.

Idem Bilbao, D. Benjamín Simó.

Idem de Venta de Baños á Santander (Norte), D. Andrés Roca.

Idem de Barcelona á Lérida y línea de San Juan Abadesas, D. Leto Román.

Idem de Burgos á Irún, D. Daniel Alonso.

Idem de León á Monforte, D. Bonifacio Sánchez.

Idem de Madrid á Sevilla, ambas inclusive, D. Antonio Queipo Mesa.

Idem de Santander á Bilbao, D. Julián Sánchez.

Idem de Alsasua á Castejón, D. Antonio Merseguer.

Idem de Valencia á Barcelona, D. Fermín Calvo Biel.

Idem de Valencia á Encina y ramales, D. Juan Castro.

Idem de Málaga, D. Eduardo González.

Idem de Tardienta á Jaca, D. Antonio Fernández.

Idem de Logroño á Miranda, D. Antonio Pozuelo.

Poco á poco iremos nombrando corresponsales á fin de desarrollar la organización de que hablamos en este número, para lo cual confiamos en el concurso de nuestros buenos amigos.

Art. 152. Si el dueño de bultos ó paquetes momentáneamente extraviados hubiese sido indemnizado de su pérdida, podrá la Empresa, cuando fueren recobrados, citarle para presenciar su apertura; y hecha su entrega, recobrará la cantidad que satisfizo, abonando los daños y perjuicios por el retraso.

Si del reconocimiento de los efectos resultare un fraude cometido por el dueño en sus declaraciones, la Empresa tendrá á su vez derecho al resarcimiento de daños y perjuicios, debiendo dar conocimiento del hecho á los tribunales de justicia.

Art. 153. Las Empresas podrán establecer servicios ordinarios de transporte para facilitar la comunicación de las poblaciones con las estaciones inmediatas.

Quedarán, sin embargo, en libertad los interesados de verificar el transporte empleando carruajes propios ó personas de su confianza, si lo creyeran oportuno; pero en este caso lo advertirán así al realizar la entrega de sus bultos en las estaciones.

La Empresa entonces dará aviso de la llegada de los trenes al consignatario en el término que señala el art. 125, para que pueda recoger los efectos de su pertenencia.

Transcurridas las cuarenta y ocho horas que se conceden al efecto, si no acudiese á sacar de la estación las mercancías, empezarán desde entonces á devengar derechos de almacenaje.

Art. 154. También podrán establecer las Compañías tarifas combinadas con otras empresas de transportes terrestres ó marítimos, con la condición de aplicar en sus líneas los mismos precios cuando los objetos vayan destinados á los puntos favorecidos por la tarifa, aun cuando los remitentes hagan por su cuenta los transportes por tierra ó por agua, empleando carruajes ó embarcaciones propias.

Art. 155. La persona á quien se dirija una mercancía no podrá negarse á recibirla, aun en día festivo, si se hallase en su domicilio cuando le sea presentada.

Art. 156. El consignatario que quiera comprobar el peso de las mercancías que se han entregado, abonará los gastos del repeso, siempre que, teniendo en cuenta lo prescrito en el art. 148, resultase conforme con el expresado en la carta de porte.

Si no hubiese esta conformidad, los gastos ocasionados serán de cuenta de la Empresa.

Art. 157. El reconocimiento de los bultos se verificará judicialmente cuando el consignatario lo exija.

Los peritos para este acto harán constar en sus declaraciones el estado exterior de los bultos, su peso, marca y número, la naturaleza y cantidad de las mercancías que contengan, sus cualidades, si se han mojado ó sufrido otro deterioro, el tiempo en que á su juicio pudo acaecer esta avería, la causa apreciable que lo haya producido, y, finalmente, el valor del daño ocasionado.

Art. 158. El recibo de los objetos transportados expedidos por el consignatario y la realización del pago de transporte extinguen toda acción contra la Empresa conductora.

Art. 159. Las reclamaciones contra las Empresas por la pérdida ó avería de los objetos que hayan transportado se deducirán en los términos y en los plazos prescritos por el Código de Comercio.

CAPITULO IX

DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA EL CASTIGO DE LOS DELITOS Y FALTAS CONTRA LA SEGURIDAD Y CONSERVACIÓN DE LOS FERROCARRILES

Art. 160. Corresponde á los Gobernadores de las provincias atravesadas por los ferrocarriles:

1.º Procurar con todo el lleno de sus atribuciones y ejerciendo una continua vigilancia, que los alcaldes en la parte que les compete den el más exacto cumplimiento á las disposiciones de la ley de 23 de Noviembre de 1877 y de este Reglamento.

2.º La imposición de multas por las faltas expresadas en el art. 12 de la ley, y en virtud de queja producida por las Inspecciones.

Art. 161. De los delitos cometidos en los ferrocarriles entenderán los tribunales ordinarios, conforme á los procedimientos y prescripciones que determina la ley de 23 de Noviembre de 1877 y las Reales órdenes que se han dictado para cuando llegue este caso.

Art. 162. La vigilancia en los caminos de hierro se ejercerá principalmente por los funcionarios de las Inspecciones y los dependientes de las Empresas, teniendo unos y otros para este objeto el carácter de guardas jurados.