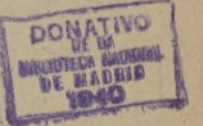


Heraldo de Ferrocarriles.

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, 16 de Marzo de 1906.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

ADVERTENCIA

Según decimos en otro lugar, el sábado 17 saldrá de ésta en tren expres, núm. 1, del Norte, la Comisión que preside D. Carlos Dubois, inspector y en la que figuran los jefes de Sección D. Mariano Pérez Núñez y D. Epifanio Carrión, así como los empleados don Quirino Miranda y D. Daniel Anguiano.

Dicha Comisión se dirigirá a Tolosa y de los acuerdos que tome daremos cuenta a nuestros compañeros.

A la expresada Comisión haremos entrega de la suma de 1.243,85 ptas, debiendo advertir que de lo que recibamos hasta el 1.º de Abril daremos cuenta y giraremos en la forma que nos indique la Comisión que dejamos citada, pero teniendo presente que el día 1.º de Abril quedará esta suscripción definitivamente cerrada.

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 hacen un año vieron morir a su madre, encontrándose abandonados sin otro recurso que el que les proporcionamos los compañeros (de todas las Empresas) del que fué honrado y laborioso agente de la Compañía del Norte.

Pesetas.

Suma anterior..... 1.026,05

Varios donantes.

D. Leoncio Monreal, interventor, 1; Antonio Gonzalez, guardafreno, 1; Bartolomé Casallas, empleado principal, 1; Augusto Moreno, empleado, 0,25; Andrés Hernández, interventor, 2; Angel Luna, 2; Joaquín Melio, 1; Clemente Igariburu, 1; Lino Serrano, 1; José Urquiola, 2; Emilio Zurdo, 1; A. Berroeta, Villafranca, 1; Antonio G. Miranda, 1. TOTAL..... 15,25

Recaudado por nuestro representante en la Sección de Valencia.

Línea de Utiel.

D. Elías Vallas, 1; Antonio Albert, 1; Eugenio Ubeda, 1; J. Marco, 2; José Cruz, 0,50; Juan Polit, 0,50; Vicente Pérez, 0,25; Leopoldo Cuenca, 0,25; Benito Grijalba, 1; José Miñana, 1; Ramón Miñana, 1; Manuel Obeso, 1; Agustín Dese, 0,25; Agustín Bodi, 0,25. TOTAL..... 10

Estación de Silla.

D. J. B. S., 5; E. Ruiz, 2; José Llorca, 1; Facundo Burns, 1; Francisco Giner, 1; R. Alaber, 0,50. TOTAL..... 10,50

Estación de Benifayó.

De todo el personal..... 2

Estación de Uldecona.

D. Vicente Oltra, jefe estación, 1,50; Eusebio Oltra, hijo, 0,50; doña Filomena Oltra, hija, 0,25; Trinidad Oltra, idem, 0,25; Pepita Oltra, idem, 0,25. TOTAL..... 2,75

Estación de Tortosa.

D. Antonio Salvador Peña..... 1

Estación de Valencia.

D. Ramón Gramaye..... 0,25

Recaudado en Vinaroz por D. Camilo Lelong.

D. Camilo Lelong, socio, jefe de Estación, 2; Jacinto Bretón, no socio, factor autorizado, 1; Juan Cirujeda, socio, id., 1; Anastasio Salvador, idem, id. id., 1; Ramón Alcón, idem, factor, 1; Juan Aleixandre, idem id., 1; José Uris, no socio, mozo agregado, 0,50; José Olaya, socio, 0,50; Ramón Lleixa, idem, mozo suplente, 0,50; Domingo Bonet, idem, id. id., 0,25; Bautista Domenech, idem, id. id., 0,25; Antonio García, idem, id. id., 0,25; Joaquín Panisello, no socio, idem id., 0,25. TOTAL..... 9,50

Recaudado por el jefe de Estación de Pozaldez.

D. José González Suárez, jefe de Estación, 1,25; Félix Rodríguez, factor autorizado, 0,50; Román Santos, idem, 0,50; José Rioja, meritorio, 1; Juan Herrarte, mozo, 0,50; Antonio Tarín, idem, 0,25. TOTAL..... 4

Recaudado en la estación de Velayos.

D. Mariano Romero, jefe de estación, 0,55; Filemón Gonzalez, factor autorizado, 0,50; Segundo Segura, guarda agujas, 0,35; Luciano Romero, idem, 0,35; Saturnino Gómez, mozo, 0,25. TOTAL..... 2,00

Recaudado en la estación de Aranda, por don Agustín Simón.

D. Agustín Simón, factor, 0,50; Luis Antón, mozo suplementario, 0,25; Victorio Zarca, idem, 0,25; Eugenio Portugal, alumno, 0,25. TOTAL..... 1,25

Suma y sigue..... 1.084,55

Suma anterior..... 1.084,55

Recaudado en la estación de Herrera.

D. Carlos Lozano, jefe, 0,50; Julián Grijalba, 0,50; Antonio Pindado, 0,50; Pantaleón González, 0,50; Isaias Gutiérrez, 0,25. TOTAL..... 2,25

Recaudado en la Sección de viajeros de la Intervención del Norte, por don Ricardo Guerra.

D. Vicente Díaz Amado, 0,50; Rafael Martínez, 0,50; Venancio de Orche, 1; Antonio Domínguez, 0,25; R. I. P., 0,25; José Collado, 0,50; Modesto Martínez, 0,50; M. G. E., 0,50; José Martín, 0,50; X. V. Z., 0,25; J. D. V., 0,25; J. María López, 0,25; R. G. A., 0,25; Manuel Martínez, 0,25; José López González, 0,25; Quirino Miranda, 0,50; Rafael Navas, 0,50; José Morales, 0,25; A. Rubio Alcalde, 0,50. TOTAL..... 7,75

Recaudación hecha por nuestro representante en la Sección de León, don Bonifacio Sánchez.

Veguellina.—D. Petronilo Inarafa, jefe estación, 1; Domingo Domínguez, factor autorizado, 1; Benito Mayor, idem id., 1; Nicolás Fernández, idem p. v., 1; Antonio González, idem auxiliar, 1; Matías Alonso, guarda-agujas, 0,50; Un particular, 0,50; Un particular, 0,50; Ricardo Mendoza, mozo de tren, 0,50; Un particular, 0,50; Ricardo Castro, guardaagujas, 0,50; José Martínez, mozo de estación, 0,50. TOTAL..... 8,50

Vega de Magaz.—D. Clarenio Maceda, jefe de estación, 0,50; Mauricio Urrieta, factor autorizado, 0,50. TOTAL..... 1,00

Brañuelas.—D. Pedro González, jefe estación, 0,25; Nazario Rodas, factor suplementario, 1; Gregorio Garrachón, guardaagujas, 1. TOTAL..... 2,25

La Granja.—D. Marcelino Frías, jefe estación, 0,50; José Aldave, factor autorizado, 0,25; Lorenzo Fernández, mozo de estación, 0,25. TOTAL..... 1,00

Bembibre.—D. Toribio Pastor, jefe estación, 1; Niceto Martín, factor autorizado, 1; Pedro Díez, guardaagujas, 0,50; Gregorio Arias, idem id., 0,25. TOTAL..... 2,75

Torre.—D. Venancio Zubeldia, jefe suplementario, 2; Luis Ordoz, jefe estación, 2; Cayo Zorrilla, factor autorizado, 1; Balbino Luna, mozo de tren, 1; Francisco Merayo, idem, id., 1; Agustín Cordero, idem, estación, 1; Vicente Arias, idem, tren, 0,50; Esteban del Río, guardaagujas, 0,50; Eduardo Fernández, guardafreno, 0,50; Miguel García, vigilante de la vía, 0,25; Un particular, 0,30. TOTAL..... 10,05

Interventores en ruta con residencia en León. D. José María Blasco, 1; Felipe Pabón, 1; Bonifacio Sánchez, 1. TOTAL..... 3,00

Recaudado en Mendavia por D. Manuel Loyarte.

D. José Rodríguez, jefe Estación, 0,50; Manuel Loyarte, factor, 1; José Arcelus, mozo, 0,25; Robustiano Corcuera, 0,25; doña Inés Puig, esposa del factor, 0,50; Pablo Pérez, mozo Bilbao, 0,25; Alfonso González, mozo Bilbao, 0,25; Lucio Alarma, conductor Bilbao, 1; Salustiano Martínez, mozo Miranda, 0,25; Ramón Gordejuela, 0,25; Manuel Lasheras, maquinista, 2; Feliciano Arvesa, fogonero, 0,50; Casimiro Ruiz, capataz vía y obras, 0,25; Segundo Valmaseda, primer obrero vía y obra, 0,50; Fernando Ruiz, guardafreno Bilbao, 0,25; y Gabino Eleta, maquinista Miranda, 1. TOTAL..... 9,00

Recaudado en Valladolid.

TERCERA LISTA

D. José Canal, jefe reserva Ariza, 0,25; Pedro Suazol, 0,25; Francisco Guzmán, 0,25; Moisés Calvo, empleado principal, 0,25; Antonio Moro, idem id., 0,50; Antonio Moro del Barrio, 0,25; José M.ª Moro del Barrio, 0,25; doña Carmen Moro del Barrio, 0,25; Blanca Moro del Barrio, 0,25; D. Calisto Moro del Barrio, 0,25; Hilario Escobar, interventor del teléfono, 1; Isidoro del Caño, empleado talleres, 0,30; doña Carmen Barrio de Moro, 0,25. TOTAL..... 4,30

Recaudado en la oficina Llegadas de P. V. del Norte.

D. Juan Cruz Martín, factor principal, 1; Daniel Fernández, idem idem, 1; José Alaminos, factor, 0,50; Pedro Yuguero, idem, 0,50; León Yuguero, idem, 0,50; Perfecto Alonso, idem, 0,50; Santiago Eliza, idem, 0,50; Ramón Molto, idem, 0,50; Mariano Sotillos, 0,50; Antonio Borrallo, idem, 0,50; Francisco Martín, idem, 0,50; Pedro S. Ruiz, meritorio, 0,50; P. Saldaña, vigilante muelle, 0,50; Cándido Seoane, 0,25; Juan Ubaldo Garrido, factor, 0,50; Mauricio San José, 0,50; Blas Neches, 1; Juan Colomer, factor, 0,50; José Valls, verificador de tasas, 1; David Ramiro, factor, 0,50; Nicolás Sánchez, empleado, 1; Juan Clemente, vigilante muelle, 0,50; Antonio Platas, factor, 0,50; Pablo Muñoz, 0,50; Agustín Redruello, 0,50; Julián Cuesta, meritorio, 0,25; Luis Huerta, 0,25. TOTAL..... 15,25

Suma y sigue..... 1.151,65

Suma anterior..... 1.151,65

Recaudado en la estación de Villalba.

D. Pedro Jorge, expendedor, 1; doña María de la Concepción Pastor, expendedor, 0,25; D. Anselmo Fernández, vigilante-jefe, 0,50; José Gorostiza, agregado, 1; Francisco Garasa, sobrestante, 1; Zacarías Larre, mozo tren, 0,50; Inocente Benavente, guardafreno, 0,50; Eduardo Torres, visitador recorrido, 0,50; Alfonso de la Plaza, mozo estación, 0,50; Nicasio Sanz, idem, 0,50; Narciso Peral, factor, 0,50; José Rodríguez, idem, 1; Fructuoso San Segundo, telegrafista, 0,50; Eusebio Montes, guardafreno, 0,50; Pablo Sanchidrián, subcapataz maniobras, 0,25; Dionisio Velázquez, mozo estación, 0,25; Rufino Vivero, guarda-agujas, 0,50; Pablo Alfayate, idem, 0,50; Tomás Martín, idem, 0,50; Guillermo Rubio, médico de la Compañía, 1; Cándido Guerrero, factor suplementario, 0,50; Emilio González, enganchador, 0,50; Nazario Viana, subcapataz maniobras, 0,25; Matías Sánchez, mozo estación, 0,50; José García, idem, 0,50; Juan Espinar, mozo estación, 0,50; Antero Martínez, guardafreno El Escorial, 0,50; Modesto Cuesta, sobrestante, 2; Francisco Gómez, mozo estación, 0,50. TOTAL..... 17,50

Recaudado por nuestro representante D. Simón Juberba.

D. Alejandro Mora, interventor, 1; Gaspar Vega, idem, 1; Manuel Rodríguez, jefe Estación, 0,50; Agustín Salvador, factor, 1; Constantino Quirao, idem, 0,50; Florentino Muñoz, aspirante, 0,25; Pablo López, guarda-agujas, 1; Francisco Naveira, guardaagujas supernumerario, 0,50; Ignacio García, expendedor Valladolid que tiene nueve hijos, 1; Miguel Baro, conductor, 1; Constante Antón, subjefe, 1. TOTAL..... 8,75

Recaudado en Ariza por D. Antonio Gil.

D. Francisco Diente Cuartero, jefe Estación, 0,25; Antonio Gil Carrausa, factor, 0,50; Francisco Rosillo, 0,50; Mariano González, 0,50; Joaquín Melendo, 0,50; Leonardo Almenara, guardaagujas, 0,25; Antonio Esteban capataz vías y obras, 0,25; Lorenzo Pantoja, factor, 0,50; Rafael Calvo, 0,50; Saturnino Zurita, 0,50; Tomás Lázaro, 0,50; Manuel Huedo, escribiente jefe sección, 0,50; Faustino Satué, maestro albañil vías y obras, 1; Manuel Zuson, maestro herrero vías y obras, 0,40; Sandalio Moraieda, recorrido levantado, 0,25; Un empleado, 0,25; Rafael Flamenca, 0,25; José Ruiz, 0,25; Florentino Hernández, 0,25; Angel de Lara, recorrido carpintero, 0,50; Francisco Casas Gay, guardafreno, 0,50; Luis Arriola, subcapataz maniobras, 0,25; Carlos Mendoza, guarda noche vías y obras, 0,25; José Cánovas López, guardafreno, 0,50. TOTAL..... 9,90

Recaudado por nuestro representante en Barcelona.

Barcelona.—Sr. Verdú, jefe de estación, 1; D. F. Palomino, 2; Victoriano Sos, 0,50; un francés, 1; un sobrestante, 1; D. Manuel Barrón, jefe de Moncada, 0,50; A. Rodríguez, jefe de Moncada, apartado, 0,50; Sr. Ibarduya, jefe de Monistrol, 0,50; dos intrusos de Vich, 75; un oficial de Correos, 0,50. TOTAL..... 8,25

Tarrega.—D. Agustín Torres, jefe de Estación, 1; Modesto Talabardo, vigilante jefe, 0,50; Niceto Indurain, factor, 0,50; doña Pilar Torres, expendedor, 0,50; D. Alfredo García, factor, 0,50; Estanislao Zamora, factor, 0,50; Mariano Fragua, idem, 0,50; José Benet, médico, 2. TOTAL..... 6,00

Torelló.—D. José Santandreu, jefe de estación, 0,50; Santiago Ortiz, factor, 0,50; Ricardo Lacueva, factor, 0,50; Faustino Flamenca, mozo, 0,50; Santiago Ramírez, 0,50. TOTAL..... 2,50

San Martín de Centellas.—D. José Lacueva, jefe de estación, 1; José Clavería, factor, 1; Gregorio Ibor, 0,50; Julián Ayú, 1. TOTAL..... 3,50

Lerida.—D. Salvador Torres, 2; Isidro Garate, 1; Nicolás Tirrano, 0,50; Bernabé González, 0,50; Ramón Manco, 0,50; José Martínez Marzo, 0,50; Joaquín Sanz, 0,50; Manuel Antolín, 0,50; José Lasheras, 0,50; Eleuterio Ballorca, 0,50; Felipe Martínez Calvo, 0,50; Ricardo Triles, 0,50; Manuel Mur, 0,50; Emilio Agullo, 0,50; Justo de Alonso, 0,50; David Vázquez, 0,50; Jesús Cañego, 0,50; Luis Barcala, 1; Braulio Fuentes, 0,50; Dionisio Rúa, 1. TOTAL..... 13,00

Recaudado por los empleados de la Estación de San Vicente de Castellet.

D. Francisco Angulo, jefe Estación, 1; Ramón Gómez, factor, 0,50; I. Martiñena, factor, 0,50; Fermín Galán, mozo, 0,25; Francisco Díez, idem, 0,25; Aquilino Cabrero, idem, 0,25; José Ardanuy, capataz, 0,50; Angel Moll, particular, 0,50; José Moll, idem, 1; Agustín Abad, ex jefe Estación, 1; Fran

Suma y sigue..... 1.221,05

Suma anterior..... 1.221,05

cisco Delval, obrero, 0,25; Miguel Casas, idem, 0,25; Jaime Puigdelivoll, idem, 0,25; Valentín Cadavall, idem, 0,25; Carlos Nogueras, particular, 1; Antonio Argiles, guardavía, 0,25; José Jorba, particular, 1. TOTAL..... 9,00

Recaudado por nuestro representante en Valencia.

Tortosa.—D. Julio Simón, factor, 0,30; Andrés Luna, mozo de vagón, 0,25; Emilio Pablo, factor principal, 1; Francisco González, factor, 0,25; José Terrazos, idem, 1; Enrique Calero, idem, 0,50; Miguel Carbonell, guardamuelle, 1; Pascual Sanz, guardafreno, 1,50; Pedro Cuspillera, factor, 0,50. TOTAL..... 6,30

Recaudado por el jefe de Estación de Ametlla..... 6,50

Valencia.—D. F. G. L..... 1

TOTAL..... 1.243,85

HEMOS CUMPLIDO

Con los entusiasmos, con el interés que tenemos todas las iniciativas que parten de nuestros queridos compañeros, cuando éstas tienden a algo beneficioso para nuestra olvidada clase, a pesar de su gran importancia, no sólo numérica, sino que también social, acogimos la iniciativa de nuestro amigo Sr. Borredá.

Y por qué no decirlo si así lo sentimos: estamos no solamente satisfechos, sino orgullosos, viendo que la suma recaudada es de alguna consideración si tenemos en cuenta el poco tiempo de vida que tiene nuestro HERALDO DE FERROCARRILES, y si tenemos en cuenta asimismo que por tal causa y porque no podemos emplear en propaganda ni un solo minuto, no figuran en nuestras filas todo aquel número de adheridos que hubieran sido necesarios para que la cantidad recaudada estuviese en relación con la gran masa que constituimos la clase de ferrocarriles.

Nos habéis confiado vuestros pequeños intereses, que unidos representan una prudencial suma, que servirá de gran alivio a los huérfanos de un querido compañero nuestro. Estamos en el deber de manifestaros nuestro agradecimiento por la prueba de confianza que nos habéis dado.

Y entendiendo corresponder a la confianza vuestra, hemos estimado conveniente nombrar una Comisión que se encargase de hacer entrega del producto obtenido de vuestros sentimientos de caridad con aquellas formalidades que la prudencia les aconseje.

Esta Comisión la compondrán los señores D. Carlos Dubois, como presidente de la misma, inspector de Contabilidad del Norte; D. Mariano Pérez Núñez, jefe de Sección, en el servicio de Intervención Norte; D. Epifanio Carrión, jefe de Sección en el mismo servicio; D. Quirino Miranda y D. Daniel Anguiano, empleados en Intervención y Reclamaciones, respectivamente.

Estamos seguros de que con tal nombramiento habremos llenado vuestras aspiraciones.

En elogio de dichos señores, que han aceptado gustosos nuestro encargo penoso, porque lleva aparejado el sacrificio de su comodidad e intereses, no diremos nada; y su abnegación y sus nombres dicen mucho más que las más elocuentes frases. Pondremos de manifiesto nuestro agradecimiento a tan simpáticos amigos.

Y para terminar, diremos que hemos recibido noticias de diferentes puntos de la línea, anunciándonos el propósito que tienen varios compañeros de nombrar ó encargar a un determinado número de ellos saluden en nombre propio y en el de los que, por no permitirse su cargo, no puedan hacerlo personalmente.

No nos sorprende esta simpática determinación, pues sabemos, desde luego, que la apatía deja de existir cuando de realización de buenas obras se trata. Igual determinación tomarán, seguramente, todos nuestros compañeros.

Los meritorios.

Costumbre viciosa que viene sucediéndose, es la de admitir meritorios sin sueldo en las oficinas, factorías, etc.

Somos no sólo partidarios, sino acérrimos y entusiastas defensores del escalafón, y su consecución es acaso la principal base en que se sienta este naciente HERALDO DE FERROCARRILES, y dicho se está que al implantarse el es-

calafón desaparecía el meritoriaje, á lo menos en la forma que hoy existe; pero entre tanto esto llega, conviene que los señores directores dictaran reglas que protegieran en algo á este pobre personal que, sufrido y trabajador, aguanta uno y otro año que llegue la plantilla deseada.

Nosotros, que en esto como en todo no solitamos gangas ni exagerados beneficios, hemos de pedir que á estos agentes se les ayude siquiera para poder atender, aunque pobremente, á las necesidades de la vida, porque es injusto, á no dudarlo, que á esos hombres se les condene á ser meritorios tres, cuatro y hasta cinco años, en algunas Compañías, y han de tener presente los jefes superiores que nada ganan los trabajos, y en su consecuencia los intereses de las Empresas, con tener personal gratuito.

Juzguen por sí los que mandan que cobran crecidos sueldos, y pregúntense á sí mismos lo que harían si su trabajo no tuviera remuneración.

El abandono en este sentido es sumamente lamentable, porque poco á poco se forma y toma cuerpo esa huelga mansa, cien veces más perjudicial para las Compañías que la huelga activa.

El guardafreno que tendido en la banqueta del furgón dice «ahí me las den todas», causa mucho más daño que el que se niega á desempeñar su servicio.

Nosotros creemos que era fácil legalizar de una manera justa la situación de estos jóvenes, en su mayoría deseosos de trabajar y en quienes aún no ha hecho mella el desengaño y no han sentido el dolor del mal pago, que á la corta ó á la larga, todos tenemos que experimentar.

Podríase muy bien disponer que estos agentes estuvieran seis meses sin sueldo; al terminar éstos podía concedérseles una gratificación de 30 pesetas, que podía durar otros seis meses, aumentando la gratificación á 50 pesetas, y al año y medio concederles la plantilla, y no se nos dirá que pedimos gollerías, pues creemos que año y medio de meritorios es suficiente para probar la paciencia del meritorio más meritorio.

Nosotros, los interesados y el personal todo, agradecería una disposición en este sentido.

NUESTRA OPINIÓN

Por diversas causas, pero principalmente por estar próxima ya la fecha en que anunciamos cerraríamos definitivamente la suscripción que abrimos para socorrer á los nueve huérfanos del que en vida fué estimado compañero nuestro, Sr. Santos, jefe de estación en Legorreta, nos creemos en el deber de decir algunas palabras, que deseáramos exponer con gran acierto, á fin de que ellas por sí solas reflejasen, tal cual lo sentimos, nuestro modo de pensar en esta cuestión.

Pero antes de nada, es principal deber nuestro agradecer, en primer término, á los particulares, siquiera sea por aquello de que con los de casa estamos cumplidos, que hayan contribuido con su óbolo á engrosar la suma de mil y pico de pesetas que la comisión que este periódico nombre entregará á los huérfanos, poniendo con ello de manifiesto, no sólo sus sentimientos caritativos, sino los lazos de afecto y estimación que les une á nuestra clase. Nuestro agradecimiento á todos los demás compañeros que han contribuido á socorrer á los hijos de uno de los nuestros, á los que la muerte arrebató la existencia de su padre, precisamente cuando más necesaria les era para atender al desarrollo físico é intelectual de los que le debían el ser. Y, finalmente, dedicamos nuestras frases de gratitud á la Compañía del Norte, quien ha realizado seguramente la obra, no más importante, puesto que todo está relacionado con los medios, sino la de resultados más prácticos, nombrando al hijo mayor factor auxiliar, medio más seguro de arrancar de manos de la miseria á nueve criaturitas que ninguna culpa tienen del en ocasiones para el hombre, fatal cumplimiento de las inexorables leyes naturales.

A nuestro querido amigo y estimado compañero Sr. Borredá nada le decimos; como padre de familia que es y padre amante de sus hijos, ha creído cumplir tomando la iniciativa que le sugirió el desolador cuadro que apareció ante su vista, y tiene suficiente con la satisfacción interior que el deber cumplido proporciona.

Y es llegado ya el momento de que con toda sinceridad expongamos nuestra opinión.

Mirada esta cuestión desde un punto de vista, nos produce una gran satisfacción, una gran alegría; pero si lo miramos tomando otro, nos entristece.

Nos alegra, porque con nuestro sacrificio atenúamos muy poco, pero algo, el sentimiento natural que en el buen hijo produce la falta de cariño paternal. Y hemos dicho sacrificio, diciendo bien, pero en manera alguna queremos dar á entender con esto que sean las miserables pesetas las que les alegre, las que les satisfaga, no; lo que les alegre, lo que les servirá de satisfacción es, seguramente, el afecto, la estimación, la compasión á la desgracia, que en cada una de las pequeñas cantidades, que forman la modesta suma total, va envuelta; es que esas monedas, si se las pudiese imprimir por un momento siquiera el medio de poderse expresar como nosotros lo hacemos, dirían, interpretando unánimemente el sentimiento de

todos: «No os apuréis, os arrebató á vuestra madre primero, á vuestro padre después, seréis á quienes, á pesar de vuestra corta edad, queráis con delirio, pero aquí estamos nosotros, todos uno, que, dándoos pruebas de afecto y estimación, procuraremos atenuar las que pesan sobre vosotros; no somos Fulano ni Mengano, no tenemos ésta ó la otra categoría, es la clase, que ante la necesidad se une y que en esta amigable unión continuará para todo aquello que en beneficio de todos redunde.»

Esto es lo que nos satisface, esto es lo que nos alegra: la prueba de unión armónica que hemos dado, que claramente nos demuestra existirá siempre que de algo grande, beneficio y sensato se trate.

Y mirado desde otro punto de vista, nos entristece pensar que nuestros hijos queden desamparados y en tan triste situación, el día en que deje de existir el cabeza de familia; y nos duele también pensar en que es necesario para remediar tal situación, ampararse en los sentimientos de caridad del compañero que necesariamente tiene que imponerse un sacrificio, al que, con tanto sentimiento por su parte, no podrían prestarse si el caso se repitiera todas las veces en que ocurriesen hechos de índole semejante dentro de la gran masa ferroviaria.

Y como desgraciadamente para la clase que (en general) no cuenta con más rentas que las que su capital trabajo le proporciona, rentas que en la mayoría de los casos son tan limitadas que no llegan á cubrir más que escasamente sus primeras necesidades, y, como además, estas lamentables desgracias se repiten, nos creemos en la necesidad de decir, con la sinceridad que caracteriza todas nuestras determinaciones, que no creemos oportuno destinar nuestras columnas á la publicación de listas, ni por tanto abrir nuevas suscripciones, que pueden dar lugar á cometer, inducidos con la mejor buena fe, notorias injusticias.

Brevemente nos explicaremos, pues vamos dando al artículo más extensión de la que pensábamos, si bien no toda la que el asunto requería.

Muy cierto, si, que el caso éste es muy triste; muy cierto que la situación de estos nueve desgraciados era de las más horribles que se puede uno imaginar, de las que le hacen al hombre pensar seriamente al ver con ejemplos la realidad de la vida. Pero, ¿quién nos dice á nosotros, que acaso hoy mismo no se han presentado otros casos tan tristes y tan horribles, que, para más dolor aún, se hallarán ignorados? Y si nos son conocidos ¿estaremos dispuestos á socorrerlos con la misma solicitud? No, seguramente; pero no porque nuestra voluntad haya decaído; no porque nuestros sentimientos de caridad y amor al compañero hayan disminuido; es, sencillamente, porque aun cuando de pequeñas cantidades se trata, no podremos desprendernos de ellas en todas las ocasiones. Y teniendo en cuenta esto, ¿no es injusto que el socorro á la desgracia dependa de la mayor ó menor oportunidad con que pueda ocurrir?

Por tanto, repetimos, fundándonos en lo expuesto, no debemos destinar las columnas á la publicación de listas, sino destinarlas á exponer en ellas ideas, que con el apoyo de todos, puedan ser traducidas en hechos que nos beneficien en vida, y que repercutan en nuestras familias estos beneficios en caso de muerte.

¿Cómo conseguiremos esto? La unión y el trabajo se encargará con el tiempo de hallar la equivalencia de esto que hoy nos parece una incógnita.

BROMAS Y VERAS

—De los ascensos ¿qué?

—Pues de los ascensos, ná.

—¿No decían que...?

—Sí decían, pero quia.

—Y buena falta me hacen porque perdí la cuenta de la última vez que ascendí, sin que me hayan traído bajo del brazo ningún panecillo los hijos que han venido más aprisa que los ascensos.

—Pero hombre, ¿por qué te casaste?

—Pero hombre, ¿por qué habré nacido? dirás.

—¿Cuánto tienes?

—Siete, ocho.

—¿Cómo es eso, siendo los dos de la misma época y sólo tengo seis?

—Porque trabajo con el jefe.

—Yo creí que con la pluma.

El dinero del Estado se parece al del sacristán: cantando se viene y cantando se vá. Lo mismo lo coge que lo da (más ó menos equitativamente), ora Romanones, ora Gasset, ora... pro nobis.

Sobre todo si se lo piden levantando la voz como los obreros andaluces.

Cuestión de... pulmones.

Buen consuelo para los que callan y venimos callando desde hace mucho tiempo, entregando al fisco el pan y la carne que necesitamos para comer, hasta el día que se acabe la paciencia y entonces estudiarán el problema y se fijarán en nosotros, verán que somos 60.000, que podemos hacer parar los trenes, bajar el Tesoro y aumentar el número de los que piden, que va siendo el oficio de todos los españoles.

FERROCARRIL VASCO-CASTELLANO

Nuestro querido colega *Los Negocios*, de Barcelona, dice en su número del día 28 del pasado lo siguiente:

«Aunque no merecería ser tratada en serio esta Compañía, por las incorrecciones de su constitución y procedimientos, debemos tener al corriente á nuestros lectores de su estado, porque algunos han caído en la tentación de suscribir obligaciones, á causa de la garantía que creían encontrar en la participación del general Polavieja en el Consejo de Administración. Y esto ya no nos lo explicamos, lo de que dicho general asocie sus prestigios militares á una empresa como la del Vasco-Castellano, que acordó una emisión de obligaciones hipotecarias, sin disponer de hipoteca alguna, pues hasta carecía de concesión legal para construir. Indudablemente el general Polavieja debe estar sugestionado, cuando aún figura en la presidencia del Consejo.

La primera junta general de accionistas, ha tenido lugar el 13 de Enero último, cuando la Sociedad ya lleva de existencia desde 1901, de modo que todos los actos realizados hasta la fecha, para los que sea necesaria la intervención de los accionistas, son nulos, incluso sin duda la emisión de obligaciones.

En esta junta general se ha dicho que en atenciones regulares de la Compañía, han sido invertidos 5 millones de pesetas, y como lo recaudado por las obligaciones asciende á 5.600.000, resulta que de 600.000 pesetas no ha dado explicación, habiéndola omitido también acerca de los 7 millones que deben haber satisfecho los accionistas.

De la naturaleza de atenciones legítimas cubiertas por la Compañía, nada se sabe, y en cuanto á la construcción, ésta no se ha empezado todavía; pero la oferta de terrenos para estaciones, es rescindida por sus propietarios en vista de la falta de cumplimiento, del mismo modo que las Diputaciones retiran sus promesas de subvención.

Resulta de todo esto, que las obligaciones carecen en absoluto de garantía, pues ni siquiera tienen la del Ferrocarril de la Sierra, origen de este negocio, aunque sea aportado por triple valor de su coste.

No podemos comprender que haya yanquis ni franceses que ofrezcan sus capitales para una empresa que se lleva de esta manera, y que presentada lealmente, podría haber tenido éxito.»

NOTICIAS VARIAS

La Comisión permanente ferroviaria ha reconocido por unanimidad la necesidad de un cuadro de mermas que experimenten las mercancías en su transporte por ferrocarriles; se discutió su estructura y se llegó á un acuerdo en cuanto á la base kilométrica propuesta por los representantes de las Compañías y al tanto por ciento calculado para recorridos hasta 200 kilómetros; mas como formulara observaciones uno de los representantes de los intereses comerciales respecto á las cantidades fijadas para recorridos superiores y máximo de merma, acordó suspender su discusión para que fueran estudiadas por los representantes de las empresas de transportes.

También se dió cuenta de una petición de la Cámara de Madrid para que se amplíen á doce las ocho horas que conceden las tarifas especiales para carga y descarga de mercancías, asunto que quedó pendiente para la próxima reunión.

Para el 20 del mes actual están convocados los accionistas del tranvía del Bajo Ampurdán á una junta general extraordinaria, con objeto de darles cuenta de la gestión de los liquidadores de la Sociedad y acordar la distribución del activo.

Aquel tranvía acaba de ser adquirido por una Compañía belga.

Si seguimos entregando la explotación al capital extranjero, se nos figura que los cambios no han de bajar mucho, si es que no vuelven á subir.

Los ingresos obtenidos desde 1.º de Enero, son los siguientes, en las líneas de ferrocarriles que se expresan á continuación:

Líneas	Km.	1905.	1906.
Norte.....	3.681	14.213.240,17	14.515.345,24
Mediodía....	3.650	13.382.126,91	12.741.588,97
Andaluces....	1.085	2.633.057,81	2.748.418,23
M. Cáceres P..	429	323.236,89	514.091,29
Oeste.....	348	493.346,58	371.992,98

Las cifras de la recaudación se refieren al 18 de Febrero próximo pasado.

Cuando tengamos terminada la reorganización en que estamos trabajando (que creemos sea pronto), destinaremos una pequeña parte del periódico á dar cuenta de ascensos, traslados, etc., en una sección que denominaremos «Movimiento de personal».

Creemos que esto será del agrado de nuestros compañeros, pues nuestro principal deseo es el de que nuestras determinaciones sean como lluvia que caiga á gusto de todos, aunque no se nos oculta que esto es algo difícil.

La recaudación obtenida por las diferentes líneas de la antigua red de tranvías de Madrid en el pasado mes de Febrero, ascendió á pesetas 379.087,90.

Hemos recibido el número 208 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:

«Oportunidad de la aplicación de los abonos á los cereales», «Abono de otoño», «Abono de primavera», «Trigos para sembrar en Marzo», «Comercio hispanoamericano», «La reforma arancelaria y los abonos», «La producción vinícola en España», «Sección de consultas».

Hemos recibido la curiosa revista *El Fomindizquier*, órgano de la gran asociación cooperativa La Fortuna, la cual se propone moralizar, en cierto modo, el juego de la lotería, convirtiéndolo en ventajosa y positiva Caja de ahorros; constituir al efecto una gran asociación cooperativa, y llevar á cabo, por su medio, la creación en España del Banco Nacional de Beneficencia, que resuelva y atienda, en lo posible, las deficiencias sociales.

Leemos en nuestro apreciable colega *El Pueblo*, de Valencia:

«Hemos recibido el *HERALDO DE FERROCARRILES*, órgano de la clase ferroviaria en general, que se publica quincenalmente en Madrid.

Contiene notables trabajos de estadística, y otros consagrados á defender los intereses de la sufrida clase que presta sus servicios en los ferrocarriles de España.

Nosotros nos congratulamos de que los empleados y obreros ferroviarios aumen sus esfuerzos para conseguir el mejoramiento á que tienen derecho.

Huelga el que les reiteremos nuestro apoyo, pues *El Pueblo* está siempre dispuesto á prestar su ayuda á las justas aspiraciones del proletariado.»

Agradecemos mucho los ofrecimientos que nos hace, y que utilizaremos en tiempo oportuno.

Una vez más recomendamos la acreditadísima fábrica de gorras de los señores Hijos de Rubio. Jacometrezo, 50.

El Sr. Waldman, director de la Compañía del Norte, ha tenido un buen rasgo en pro de las viudas y huérfanos de los empleados de aquella Compañía. A propuesta suya, el Consejo de Administración ha modificado la Instrucción general en el sentido de rebajar á quince los años de servicio que se precisan para tener derecho á pensión las viudas y huérfanos de los empleados, á los cuales también se les rebaja el tiempo de servicio para alcanzar el retiro.

Medidas como éstas que tienden á armonizar el personal y las Compañías, merecerán siempre nuestro aplauso y gratitud.

Bueno fuera se extendieran esas medidas en las demás Compañías.

En el choque de trenes ocurrido en Casetas, del que dió cuenta la prensa diaria, fueron heridos el jefe de tren D. Diego Romero, D. Francisco Ruiz, inspector de Contabilidad y D. Bonifacio Costero, inspector de Sección. Aunque de pronóstico reservado, no ofrecen gravedad por ahora, esperando salgan pronto de su cuidado y poderles dar la enhorabuena por haber escapado con vida de un choque que pudo tener consecuencias fatales.

Por haberse recibido con retraso las cuartillas de la carta á los señores directores, nos vemos en la imposibilidad de publicarla en este número.

A última hora recibimos noticias de León manifestándonos haber sido detenido el subinspector en aquella estación, Sr. Grandí á consecuencia de ciertas manifestaciones hechas en el calor de la refriega con algunos empleados y público de aquella estación, que dió lugar á un regular alboroto en el que tuvo que intervenir la Guardia civil.

En ajuste ya el periódico no podemos ser más explícitos.

El maquinista Peñalba

En el número de nuestro periódico correspondiente al 1.º del actual, al hacer la narración del tren escapado en la línea de Utiel, se equivoca el nombre del maquinista, que era el señor Peñalba y no Doval.

Conste, pues, que el maquinista señor Peñalba fué el que compartió con el joven fogonero señor Cantero, el heroísmo, con grave exposición de sus vidas, para conseguir la parada del tren.

A propósito de esto, diré á usted, que obediendo una orden de los señores jefes superiores Flobert y Torreyllon se verificó el día 23 del pasado, una prueba en el mismo trayecto con el mismo tren, mismo número de vehículos, peso, frenos, y los mismos agentes, excepto maquinista y fogonero, que eran otros. Este tren, ha tenido por objeto el probar si podían los frenos servidos, conseguir la parada del tren sin necesidad de hacer uso de los de la máquina y tender.

A esta prueba asistió, por la explotación, el señor inspector de sección, el sub-jefe del depósito; por la tracción el jefe de sección de la vía y el sobrestante del trozo; también asistió por parte del movimiento, el guarda freno señor Las Heras, á fin de que, subido en la máquina, observara si la tracción maniobraba los frenos ó el vacío de la misma.

El resultado de la prueba ha sido completamente negativo, por cuanto si la tracción no hace uso de sus frenos no hubiese parado en Venta la Mina, ni acaso en Buñol á pesar de ir servidos fuertemente los frenos de tornillos correspondientes.

Quedó, pues, proclamada la necesidad de regular el número de vehículos en dicho trayecto, lo mismo bajando que subiendo, pues hasta la fecha, el número de vehículos por freno servido era de cuatro subiendo y de cinco bajando, cosa por cierto algo rara, pero así estaba escrito.

Si lo modifican en el sentido que opinaron los dignos jefes que acompañaron al tren de prueba, es segurísimo evitarán muchas catástrofes en perspectiva.

Quedo de usted afectísimo, s. s.,

El Corresponsal.

Valencia 5 Marzo 1906.

Sentimos decirlo.

Hablemos sobre nuestra pregunta hecha en el número último respecto si cobra ó no sueldo el médico de la Compañía del Norte en Valencia, D. Modesto Cogollos.

Tenemos nuevos antecedentes que nos prueban el poco caso que el Sr. Cogollos hace del personal de la expresada Compañía—que necesita sus auxilios—y en prueba de que no somos nosotros los que hablamos, sino los hechos, allá van algunos datos que los confirman:

En los últimos días de Febrero el mozo de tren Manuel Plá, sintiéndose enfermo en la estación de Encina regresó á Valencia en el tren correo, á las diez de la mañana, á cuya hora se presentó al señor jefe de estación, quien ordenó se le extendiera inmediatamente la baja de enfermo y se avisara al médico señor Cogollos á fin de que pasara á visitarle.

Retiróse á su domicilio el empleado anhelando la visita del médico para ver si con lo que le recetara encontraba algún alivio para los fuertes dolores que sufría, mas como el señor Cogollos, procediendo como al parecer acostumbra, no se presentó en casa del enfermo en toda la tarde, la familia, viendo que la enfermedad se agravaba cada vez más, llamó á un médico particular, que visitó al enfermo en seguida, cuya visita tuvo que abonarle.

A las nueve de la noche se presentó por fin el Sr. Cogollos, cuya visita estaba suplida con la del médico llamado por la familia del enfermo.

¿Hay razón ó no para preguntar si el Sr. Cogollos cobra sueldo por la Compañía del Norte? pues volvemos á repetir que el personal de trenes residente en Valencia necesita un médico que le atienda en sus enfermedades.

Por hoy no decimos más; pero esperamos que el dignísimo médico principal Sr. Ortiz de la Torre, recomendará al Sr. Cogollos algo que le haga cambiar de conducta, para no vernos obligados á volver sobre el asunto.

Sección independiente.

INDIFERENCIA

La indiferencia con que observan sus derechos y el ardor con que discute sus deberes el personal ferroviario, produce en mi ánimo algo indefinible.

Cuando observo los gestos, muecas y contorsiones que en sus rostros se producen; cuando veo el pataleo á que se entregan ante la negativa de sus derechos; cuando observo lo incapacitados que se muestran para mantener su bienestar, su tranquilidad y su porvenir, que es el porvenir y la tranquilidad suya y la de sus familias; cuando oigo defender á *soto vacho* sus derechos sin que sus gritos salgan al exterior para que convertidos en ondas sonoras puedan repercutir en los despachos de los encargados de remediar los defectos de la desorganización en que se vive, y cuando escucho quejidos comprimidos envueltos entre la resistencia y la duda, siento un no sé qué que me obliga á renegar de lo que veo y á maldecir de lo que escucho.

Me admira, me sorprende y á pensar me

mueve, la indiferencia y el abandono en que los empleados y obreros de las distintas empresas ferroviarias viven.

Gritan y escucho, hablan y callo, maldicen y en silencio reniego por no levantar la voz en aras de la estúpida indiferencia en que se hallan.

¿Qué esperarán los empleados de ferrocarriles para intentar de una vez su tan querida y cacareada regeneración?

¿A quién aguardarán para unir sus gritos y lamentos?

¿A quién?... ¡Ah! sí. A la casualidad. Al arte de birlibirloque, que es el llamado á defender sus derechos y á custodiar sus intereses. A ese arte mágico, invisible tras el cual todos se esculan por no dar sus nombres y sus caras; á ese que amparado en el silencio ha de proporcionarles verdaderos ratos de dicha con los beneficios que en su día habrán de repartirse; á ese, que comprendiendo la indiferencia del empleado ferroviario, ha de hacerse dueño absoluto de su voluntad y esclavo de su deseo; á ese que á cambio de la falta de energías ha de derramar torrentes de beneficios.

Eso, ni más ni menos, es lo que entre los empleados de ferrocarriles impera, afán inconmensurable é inconcebible de regeneración, y una indiferencia más inconmensurable y más inconcebible todavía.

¿Y tras esa indiferencia se pretende esperar y creer en el maná que ha de regenerar su triste estado y su desgraciado y reducido porvenir.

¿A qué quejaros, pues, de las angustias y sinsabores que vuestros pobres destinos os proporcionan, si no sabéis ó no queréis esgrimir las armas del derecho que la propia sociedad os entregó para que pudierais defenderos?

¿A qué invocar textos que jamás habréis de llegar á traducir?

¿Puede producirse la unión allí donde no impera más que la más absoluta indiferencia?

No, y sin embargo se pretende la regeneración y se desea mejorar la clase.

Seguid, seguid el camino de la salvación. Consideraos verdaderos dioses y confiad á vuestras escasas y mermadas fuerzas individuales el porvenir vuestro y el porvenir de vuestras familias. Disgregaos, no sumeis las fuerzas muertas que os separan para formar la fuerza viva de la razón y la verdad y esperad de vuestro abandono y de vuestra indiferencia el alivio de vuestros males y las innumerables miserias con que os brinda vuestro pobre y raquítico porvenir.

Dejad que las altaneras olas del desprecio

azoten vuestro rostro, permitid que ellas se encarguen de sepultaros en el fondo del abismo y esperad el maná de vuestra regeneración, que según creo está para llegar en uno de los expresos de la próxima semana.

CANTACLARO.

Señor director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Madrid.

Muy señor mío y apreciable amigo: Cuantas veces llega un periódico á mis manos, procuro leerlo con todo detenimiento desde la cruz á la fecha, no sólo para ilustrarme con sus razonados artículos, si que también para sacar algo beneficioso para esta tan desgraciada como apática colectividad de ferrocarriles. Sobre todo me fijo con más especialidad en aquellas cosas que ese periódico aconseja que los señores directores debieran hacer en beneficio del personal.

Como en todos nuestros actos hemos de ser francos y leales si queremos que nos atiendan, yo creo (y conste que esto es un criterio mío) que lo que aconsejan ustedes á dichos señores en el periódico número 12 del 15 de Enero último, sobre la determinación que debieran tomar con las sumas que los recaudadores de las estaciones cobran de más, no es muy justo, y apartarse de la justicia es dar pie á que queden desatendidos y ni aun tomado nota de ellos, aunque aquellos consejos se hagan con intención laudable.

Está muy bien que nosotros procuremos que los agentes recaudadores tengan algún beneficio; los señores directores lo podrían hacer de una manera muy fácil; proponer á las empresas que á sus recaudadores se concediese un tanto por ciento de sus ingresos mensuales, aunque fuese pequeño, bastaría á beneficiar al agente de todas aquellas rectificaciones no conocidas y de la mucha moneda falsa que en sus precipitaciones toman; este consejo, esta súplica, sería más honrosa porque beneficiaría las empresas con lo que nadie tendría derecho á reclamarlas.

Hay que tener idea exacta de lo que es una recaudación, en virtud de qué se hace y quién es el que la paga; teniendo este conocimiento, no podrían aconsejar aquella determinación. Yo creo que lo que debemos aconsejar es que concluya de una vez este estado de rutinismo vicioso; es más, las mismas empresas deben de procurar ponerle término cuanto antes, si quieren que cese ese estado de iniquidad que desde hace tiempo se viene observando del público contra las empresas á causa de la desconfianza que se ha posesionado de él, ó que alguien se ha tomado interés tome vuelos esa desconfianza. No debemos olvidar que el público es nuestro único cliente, y que debemos hacer imposibles para que esas desconfianzas desaparezcan, y que nuestro cliente la tenga en absoluto en las empresas y sus empleados. ¿Que de qué modo la adquiriríamos? De la manera más fácil.

Todos sabemos ó debemos saber que los transportes, ya sean por viajeros, ya por mercancías, constituyen una base de percepción, que las empresas no pueden apartarse de ella; para los primeros el Gobierno tiene establecido un tipo de percepción por kilómetro; por lo tanto para cumplirlos fielmente no puede ni debe cobrarse ni un solo céntimo de más que lo autorizado, y esto debe el público estar convencido que se hace con toda exactitud; en cuanto á las mercancías, en el mero hecho de extender una declaración, las empresas aceptan un contrato que vienen obligadas á cumplir con exactitud, con arreglo á las bases establecidas ó consignadas en la tarifa pedida ó aplicada; tiene que transportar aquella mercancía con sujeción á ellas, y cobrar en virtud de aquel contrato el impor-

Art. 17. Remitirá informadas á la Dirección general de Obras públicas las tarifas que las Compañías traten de aplicar, para su superior aprobación; suspendiendo en el acto las que usen indebidamente las Compañías, así como los contratos particulares, dando parte al Gobierno para que adopte la resolución que juzgue oportuna.

Art. 18. Informará los cuadros de marcha de trenes, respecto á las paradas, distribución de fondas y cuanto se refiera al servicio que le está encomendado.

Art. 19. Rectificará los portes que los remitentes crean equivocados, indicando á las Compañías el error cometido, si le hubiere, y procurará, después de oír á éstas, que se devuelvan en caso de conformidad las cantidades cobradas de más.

Art. 20. Vigilará todos los contratos que hagan las Compañías con otras ó con particulares que puedan afectar á la explotación mercantil, como fondas, cantinas, etc., etc., para averiguar si con ellos se dañan á los intereses del público, suspendiéndolos en el caso que así suceda, y dando cuenta á la Superioridad de la determinación que ha tomado, para que resuelva lo que juzgue oportuno.

Art. 21. Cuidará que la percepción de los precios de peaje y de transporte y la de gastos de accesorios para que estén autorizadas las Empresas, se arreglen á lo prescripto en cada caso; suspendiendo el servicio si así no sucediera, y poniendo el hecho en conocimiento de la Superioridad para que resuelva lo que crea conveniente.

Art. 22. Llevará, en la forma que determine, la estadística de circulación de viajeros y transportes de mercancías y demás efectos, de los gastos de explotación y de los rendimientos, para lo cual podrá reclamar la presentación de los registros en que consten los ingresos y gastos de la línea y la expedición y llegada de efectos y mercancías.

Art. 23. Informará los reglamentos especiales para el servicio y explotación de cada línea, relativos á la parte comercial, y los elevará á la aprobación del Gobierno.

Art. 24. Cursará con su informe las propuestas, solicitudes, reclamaciones y consultas que las Compañías eleven al Gobierno respecto á cualquier asunto relacionado con su servicio, y transmitirá á las mismas las decisiones de la Superioridad que á éste hagan referencia.

Art. 25. Propondrá á los gobernadores las multas que deban imponerse á las Empresas de los ferrocarriles, con arreglo á la ley de 23 de Noviembre

REGLAMENTO

para la intervención del Estado en la explotación de ferrocarriles.

CAPITULO PRIMERO

DEL OBJETO Y ORGANIZACIÓN DE LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO EN LA EXPLOTACIÓN DE FERROCARRILES

Artículo 1.º Corresponde á la Intervención de ferrocarriles cuanto se refiera á la explotación comercial, á las relaciones entre el público y los empleados de las Compañías afectos á este servicio, á la acción y vigilancia que compete ejercer al Gobierno sobre este personal, y á la seguridad de la circulación en caso de atentados contra los trenes ó de alteración del orden público, y á la del viajero y mercancías, así como á la comodidad del primero en el interior de los trenes.

Art. 2.º Para el servicio de Intervención de ferrocarriles se considera como formando un solo grupo la red de los que se hallan en explotación y los que en adelante se construyan.

Art. 3.º El personal que ha de desempeñar la Intervención se compondrá de un interventor central, inspector general de segunda clase ó ingeniero jefe de primera del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos; cuatro interventores de zona, ingenieros primeros del citado Cuerpo, de la clase de primeros ó segundos; interventores de línea y de sección, cuyo número y sueldo serán los que se fijen en las leyes de Presupuestos, con arreglo á las necesidades del servicio.

Las gratificaciones por motivo de residencia en Madrid serán:

Ingeniero interventor central.....	1.500 pesetas.
Idem id de zona.....	1.000 »
Interventores de línea afectos á la oficina.....	500 »
Idem de sección idem id.....	500 »

Art. 4.º Al frente del grupo total formado por las líneas en explotación estará el interventor central, teniendo á sus órdenes á los de zona, línea y sección. Cada interventor de zona estará encargado de las líneas que determine el central, teniendo á sus órdenes á los de línea y sección. Los interventores de línea cuidarán de la línea ó parte de ella que fije el central, te-

te íntegro del transporte, pero ni un céntimo de menos. El público, que es el que presenta el contrato, al aceptarlo la empresa queda asimismo a ello obligado; las dos partes, pues, y por una misma ley, quedan obligadas una á transportar y la otra á pagar; se cobra de menos, pues queda incumplido el contrato, y la empresa reclama al público ó al agente su importe; se cobra de más y no se devuelve, tampoco queda cumplido interin no se devuelva; ahora, pues, es cuando hay que expresar con nobleza lo que debe hacerse para ganar la confianza de nuestro cliente. Vemos que si se cobra de menos, las empresas les basta hacer cargo al recaudador por rectificación de la cantidad que falte para el total. ¿Y si se cobra de más, qué se hace? Esperar que la otra parte contratante lo reclame, y aquí está el error; de esta espera han nacido una serie de agencias que se han ofrecido al público para reclamar aquellos errores; poco á poco se han ido ganando su confianza, y con sus atrevimientos ya casi no hay plazas que los talones antes de ir á las estaciones no dejen de pasar por aquellas agencias. En una palabra, el público, por esa desconfianza, ya llega á exagerar sus reclamaciones, perjudicándose todos, el público mismo, las empresas, y de rechazo, como ustedes dicen muy bien, el recaudador. Este estado cesaría en el acto si las empresas voluntariamente devolviesen en el acto también, ó sea cada decena, las cantidades cobradas de más, pues á la vez que hacen el cargo de lo cobrado de menos, podría hacerse también la data de lo cobrado de más, devolviéndolo la estación á sus dueños con intervención de los señores inspectores de explotación; de esta manera el beneficio sería inmenso para las dos partes, y así es como el contrato entraría en una fase de confianza grandísima, y las agencias de reclamaciones quedarían casi suprimidas. ¿Para qué las necesitaría el público si sabía que fielmente se le ajustaría exactos sus contratos? De esta manera volveríamos á tener en absoluto la confianza del público, y nobleza á nobleza obligaría. ¿Y quién duda que adquirida así la confianza no habrían de quedar reducidas las reclamaciones á lo puramente indispensable? Seguro estoy que los dejes de cuenta desaparecerían, y otras muchas reclamaciones; y con esta reforma bien sencilla y precisa aumentarían los ingresos en vez de disminuir, porque se matarían las reclamaciones viciosas que, aunque no llegan á prevalecer, sirven muchas veces para promover una serie de litigios que hacen gastar dinero.

Demos estos consejos, amigos míos; procuremos que nuestras empresas lleguen á estar florecientes; es más, tenemos obligación de hacerlo así constar, pues nada seríamos sin el capital; después de estas sanas indicaciones podremos acometer las reformas que son necesarias para el personal; los que estamos en contacto diario con el público vemos mejor las deficiencias del servicio en general, y conste que si yo pudiera dar consejos particulares á los señores directores, les diría que para la reorganización de los servicios debieran escuchar los consejos de la mayoría de los jefes de estación, que son los que más en contacto están con el público. Es preciso también hacer ver á nuestros jefes superiores que nuestro deseo constante es estar en un todo identificados con el capital, para que éste corresponda con cariño y beneficio á todos sus empleados.

Que hagan, pues, las empresas estas reformas y se convencerán que nuestro desinteresado consejo es fiel reflejo de lo que en general se oye á diario á ese público, único cliente de las empresas.

Quedo de usted con la mayor consideración, afectuoso seguro servidor q. b. s. m.,

ANTONIO FERNÁNDEZ.

Ayerbe 28 de Febrero de 1906.

Para el señor Waldman.

LOS ASPIRANTES

Usted, Sr. Waldman, que acaba de encargarse dignamente de la dirección de la Compañía del Norte, no habrá tenido tiempo, ni mucho menos, para enterarse de que un plantel de jóvenes aspirantes á meritorios está aguardando, desde hace más de dos años, el nombramiento para ocupar tal cargo, y por suerte ó por desgracia, la tal disposición no llega.

Y no es esto, señor director, lo más desesperante. Lo que verdaderamente indigna, lo que hace que la sangre se suba á la cabeza y la calma se turbe, es que á pesar de esos treinta y tantos meses transcurridos desde que presentaron sus instancias, no se les haya dicho qué piensan, qué pretenden hacer de ellos. Usted que es tan bondadoso y correcto, no ignorará que, ya que por lo visto la Compañía no puede ó no quiere admitir meritorios, lo que procedía era haber manifestado á esos jóvenes las causas, los inconvenientes que se oponían á su ingreso en la Empresa. Y si lo más seguro es que el escalafón se ha cerrado, usted puede saber cuándo piensan abrirle, en qué fecha, sobre poco más ó menos, va á volverse á admitir meritorios. Y ya averiguado esto, comunicárselo á estos jóvenes que esperan, que están completamente á oscuras de lo que sucede, de lo que pasa.

Cuando un hombre cualquiera va á una casa de Banca, á un comercio, á una oficina, solicitando plaza para ganarse el sustento, el amo de la oficina ó del Banco le dice inmediatamente si hay vacante ó no para, caso de que sus aspiraciones no puedan realizarse, busque otro sitio donde hallar el pedazo de pan que demanda. Pero eso de callarse, eso de no dignarse decir una palabra, eso, Sr. Waldman, usted, persona de cultura grande, no puede menos de reprobarlo, de no encontrarlo justificado, de no hacerse partícipe de esa conducta.

Si, señor director. Y ahora, por el pronto, averigüe en qué estado se encuentra el asunto de los meritorios; vea si es posible admitirlos, que creemos que sí, porque están haciendo una falta imperiosa en todas las estaciones; decídase á abrir el escalafón y si por acaso esto no fuera posible; si—lo que ni siquiera sospechamos—estuviera esa superioridad dispuesta á continuar como hasta aquí, sin admitirlos, comuníquese á los interesados para que sepan á qué atenerse, y entonces cada uno haremos lo que nuestras necesidades nos demanden ó lo que nuestra razón nos aconseje.

DOS CHICOS DE SANTANDER.

22 Febrero.

Y á nuestro juicio, y respetando las opiniones de todos, hemos de decir que lo que la razón aconseja es que se dirijan al Director para que les de á conocer su situación.

Agua Minero-Medicinal de mesa, naturales de Villa Juana. Manantial San Paulino. Despacho Central: Monteleón, 27, principal, Madrid.—Curan radicalmente toda afección del estómago, hígado, riñón, vejiga, intestinos, ciática, etc., al extremo que el enfermo, desde las primeras dosis, conoce el bien que le hacen.

Están indicadísimas, en los lumbagos, nefritis, cistitis, estrecheces de las vías urinarias, destruyen las maderjas, los copos, arenillas, los cálculos úricos, los bilias, y todo sedimento. Curan la debilidad genital: sea cualquiera su causa (siempre que no se imponga el empleo de la cirugía).

Litros sueltos: (uno) en el despacho central, 0,30 ptas.

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

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 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.

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 correspondientes á fin de desarrollar la organización de que hablamos en este número, para lo cual confiamos en el concurso de nuestros buenos amigos.

niendo bajo sus órdenes á los de Sección, los cuales vigilarán las estaciones que el jefe de la Intervención determine.

Art. 5.º El interventor central y los de zona residirán en Madrid, donde se establecerá la oficina central, así como los interventores de línea y sección afectos á esta dependencia. Los demás interventores de línea residirán dentro de la línea cuya vigilancia les está encomendada y en el punto que fije la Dirección general, á propuesta del interventor central, para lo que formará las plantillas correspondientes. Los interventores de sección tendrán su residencia dentro de la parte de línea puesta á su cargo, y en el punto que marque el central, á propuesta del interventor de zona correspondiente, excepto los destinados á la Intervención central, que residirán en Madrid.

Art. 6.º Los interventores de línea y sección formarán un Cuerpo auxiliar de Obras públicas análogo á los de ayudantes, sobrestantes y torreros, y por lo tanto, con sus mismas prerrogativas y derechos.

Art. 7.º Las atribuciones y deberes del personal afecto á la Intervención de ferrocarriles serán las que se marcan en los capítulos siguientes:

CAPITULO II

DEL INTERVENTOR CENTRAL

Art. 8.º El interventor central vigilará por sí ó por medio de los demás empleados de la Intervención el exacto cumplimiento de las leyes, reglamentos y disposiciones generales referentes á la policía de los ferrocarriles en la parte administrativa y á su explotación comercial, cuidando muy preferentemente de que se observen en todo aquello que le compete, según lo dispuesto en el art. 1.º del presente reglamento, las prescripciones de los títulos 4.º y 5.º de la ley de 23 de Noviembre de 1877 sobre policía de los ferrocarriles y de los capítulos 3.º, 7.º, 8.º, 9.º y 10 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878 para la ejecución de dicha ley, así como todas las medidas especiales que para la seguridad de las líneas, en caso de alteración del orden público, crea conveniente dictar el Gobierno.

Art. 9.º Cuidará de que, por los empleados de las Compañías afectos á la explotación comercial se dé cabal cumplimiento á todas las mencionadas disposiciones; de que haya el personal de esta clase necesario y reúna las condiciones que exige el buen desempeño del servicio que le está encomen-

dado; de que guarde las debidas atenciones con el público, y de que en casos de perturbación de la tranquilidad pública se cumplan estrictamente cuantas medidas crea conveniente adoptar el Gobierno respecto al servicio á que está afecto en las diferentes líneas.

Art. 10. Exigirá con todo rigor que sólo se haga uso del telégrafo de las Compañías para los partes de servicio, los transmitidos por el Ministerio de Fomento, la Inspección facultativa y la Intervención, no sirviendo al público más que en el caso de estar debidamente autorizado por la Superioridad. Cuidará asimismo que sólo se conduzca por los trenes la correspondencia oficial de las Compañías, Inspección é Intervención.

Art. 11. Propondrá al Gobierno la separación de los empleados de las Compañías que cometieren cualquier falta grave contra lo prevenido en los tres artículos anteriores, ó que por su proceder juzgue peligrosa su permanencia en el servicio, en cuyo caso podrá suspenderles de empleo, si así lo juzga oportuno, sin perjuicio de dar conocimiento á las autoridades correspondientes, cuando las circunstancias lo exijan, para que procedan á lo que haya lugar.

Art. 12. Pondrá inmediatamente en conocimiento de la Dirección general de Obras públicas los sucesos é incidentes de importancia que ocurran en las líneas, proponiendo en los casos que le concierne las medidas que deban adoptarse, y obrando por sí y bajo su responsabilidad, cuando las circunstancias lo exijan, pero debiendo dar parte á la Superioridad de las disposiciones que adopte siempre que su gravedad así lo requiera.

Art. 13. Reclamará de las Compañías y de cualquiera de sus empleados cuantos daños juzgue necesarios, debiendo los de mayor categoría darle inmediatamente conocimiento en las visitas que haga á las líneas de las alteraciones que ocurran en el servicio de que están encargados, sin perjuicio de los partes especiales prescritos en el reglamento de 8 de Septiembre de 1878.

Art. 14. Ejercerá las atribuciones que se le asignen por reglamentos especiales respecto á aquellos caminos que disfruten la garantía de un mínimo de interés ó que hayan recibido préstamos ó subvenciones del Estado.

Art. 15. Foliará y rubricará los libros de reclamaciones mencionados en el art. 104 del reglamento de 8 de Septiembre de 1878.

Art. 16. Dirigirá á las Compañías las advertencias á que puedan dar lugar las reclamaciones del público, poniendo en conocimiento del Gobierno las que por su importancia así lo exijan.