

# 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 Mayo de 1906.

## DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

**HERALDO DE FERROCARRILES**

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

### En Valladolid.

Según anunciábamos en nuestro último número, el domingo, día 6, celebró una conferencia, en el Centro obrero ferroviario de Valladolid, la Comisión que presidía nuestro director, y en la que figuraban D. Epiñano Carrión y un redactor de este periódico.

Las distinciones, agasajos, y el caluroso recibimiento que aquellos queridos compañeros nos dispensaron, han dejado en nuestro corazón recuerdo gratísimo, que jamás olvidaremos. Reciban todos las gracias, y en particular nuestro entusiasta amigo D. Antonio Moro y la Junta directiva, presidida por el Sr. Pageparj, que, aunque vicepresidente, ocupaba la presidencia por ausencia del señor Guillén.

A las once y media, hora señalada para la conferencia, salimos del Centro Obrero, dirigiéndonos a las Escuelas de la Compañía, en cuyo local tienen lugar las conferencias que cada quincena se vienen dando.

Después de breves frases del Sr. Payeparj, usó de la palabra el Sr. Carrión, quien hizo presente la necesidad de unirse a todos de la mano, altos y bajos, en esta obra emprendida por el HERALDO DE FERROCARRILES, y recomendó mucha constancia, si queremos conquistar las mejoras necesarias para conseguir nuestro bienestar y el engrandecimiento de las Empresas ferroviarias.

«HERALDO DE FERROCARRILES—dijo—lleva en su programa la consecución del escalafón, el problema de las subsistencias, la creación de un Colegio de huérfanos, la creación de un tribunal de honor que nos juzgue a todos, y, por último, la creación de un capital que nos permita tomar parte directa en la administración de las Compañías. Confianza y unión, y tened la seguridad de que todo lo conseguiremos.»

Al finalizar su discurso fué muy aplaudido. Cuando el presidente dió a conocer que haría uso de la palabra nuestro muy querido y estimado director, sonó una nutrida salva de aplausos, que duró bastante tiempo.

Empezó dirigiendo sentidas frases de agradecimiento por los aplausos que la concurrencia le prodigaba, y agradeciendo asimismo a la Junta del Centro Obrero ferroviario la atención que tuvieron al invitar a HERALDO DE FERROCARRILES a dar una conferencia en el local que a tal fin había concedido a dicho Centro la Compañía del Norte.

«No soy, en los momentos actuales—dijo—, compañero vuestro; pero creo podré aplicaros el calificativo de compañeros, teniendo en cuenta que me he encontrado entre vosotros bastantes años, por haber prestado servicios en ferrocarriles, pasando desde el meritoriaje a empleado por mis pasos contados; una enfermedad fué la que me hizo dejar de prestar servicios en ferrocarriles; pero he quedado en situación de que pueda algún día volver a encontrarme en cuerpo entre vosotros; hoy y siempre lo estaré en espíritu.»

En elocuentes frases desarrolla el tema de la conferencia, señalando muchos de los progresos que la humanidad ha conquistado con la unión, tanto de la inteligencia como del trabajo manual, que ha realizado lo que la intelectualidad imaginaba. De esto saca la consecuencia, con sólida argumentación, de que nunca se empleó la unión como fuerza destructora, sino de que, por el contrario, se empleó como fuerza creadora del mejoramiento humano.

Alude a la manifestación obrera de Madrid celebrada el 1.º de Mayo y ensalza la cordura y sensatez de la misma.

«El Comité—dice—nombrado por tan importante manifestación, entregó al presidente del Consejo de ministros un Manifiesto, en el que se exponían las aspiraciones de la clase

obrero; muchas de ellas serán atendidas, por ser muy justas y muy razonables. El mismo sistema debemos seguir nosotros, y no dudéis de que nos atenderá, si al formular nuestras peticiones lo hacemos ajustándonos a la razón y justicia más estrictas.

Con gran elocuencia señala las muchas ventajas que producirá la creación del escalafón, base y fundamento del verdadero Cuerpo de ferrocarriles. Indica no se le oculta que un escalafón daría también lugar a cometer algunas injusticias; pero cree firmemente que éstas serían en muy reducido número, y que muchas de las que se señalan por los que no son partidarios de este sistema se subsanarían con un detenido estudio del asunto.

«Una de las cuestiones más importantes—añade—es la creación del capital de que se hablaba HERALDO DE FERROCARRILES, pues de ese modo podríais tomar parte directa en la administración de las Empresas férreas y contribuiríais a vuestro bienestar y engrandecimiento, al mismo tiempo que contribuiríais al engrandecimiento de las Compañías, pues es indudable que el uno sin el otro no pueden existir.»

Finalmente, trató de diferentes asuntos, todos ellos relacionados con ferrocarriles, y terminó recomendando la unión como medio único de conquistar nuestras mejoras.

Con una calurosa y entusiasta salva de aplausos fueron acogidas las últimas manifestaciones de nuestro director.

A continuación hizo uso de la palabra un compañero nuestro de Redacción, abundando en las manifestaciones expuestas por nuestro director, y atacando los radicalismos, por entender que éstos no existen más que en muy contado número de compañeros, aun cuando sean muchos los que se intitulan de radicales.

Atacó también con energía a los que, por cuestiones de personalidad ó envidia mal entendida é incomprensible, no hacen otra cosa que poner obstáculos a la empresa emprendida. De éstos dijo son una rémora para el progreso del hombre, por ser cantidades negativas que tienden a restar en vez de sumar fuerzas.

Al finalizar su discurso, nuestro compañero fué muy aplaudido.

Accediendo a los ruegos de la presidencia, dirigió la palabra el Sr. Cabello, abogado consultor de la Asociación de empleados y obreros de ferrocarriles de España.

Da principio indicando no puede decir nada más ni mejor que lo dicho por los señores que componen la Comisión de HERALDO DE FERROCARRILES.

Pone de relieve la satisfacción que siente al encontrarse entre la familia ferroviaria, a la que se hace la ilusión de pertenecer, por haber empezado sus trabajos como abogado en la Asociación.

«Llevo—dijo—una gratísima impresión de lo que estas conferencias significan, y para que tan plausible ejemplo sea imitado, haré en Madrid las consiguientes indicaciones, con el fin de que estas conferencias sean también dadas allí.»

Terminó deseando de todas veras que las legítimas aspiraciones de la clase ferroviaria obtuviesen un feliz resultado.

Como los oradores anteriores, fué muy aplaudido.

Y con breves frases de agradecimiento a la concurrencia, oradores y prensa local, pronunciadas por el presidente del Centro, Sr. Payeparj, se dió por terminado el acto, en el que, como verán nuestros lectores, reinó el mayor entusiasmo.

### Un cuarto á espadas.

Hemos leído una proposición que algunos compañeros nuestros dirigen a la Junta Di-

rectiva de la Asociación, y cuya exposición dice así:

«Señor Presidente de la Asociación general de Empleados y Obreros de los ferrocarriles de España.

«En el banquete conmemorativo de la fundación de nuestra Sociedad, celebrado el presente año y ante la presencia de los escelsimísimos señores Ministro y ex ministros señores Gasset, Cárdenas, marqués de Vadillo y de los señores Directores ó Representantes de las Compañías del Norte, M. Z. A., M. C. P. y «Andaluces, se formuló la idea benéfica de «la petición del escalafón, que no tan sólo fué «acogida benévolamente, sino que además se «pronunciaron á su favor: el Sr. Cárdenas, que «manifestó entre otras razones lo conveniente «que tal reforma sería, tanto para el comercio «é industria como para el personal y las Compañías, por los estímulos que habría de «despertar, y el Sr. Gasset, quien declaró solemnemente que, respecto al establecimiento del «escalafón por creerlo justo y legítimo, eso sí, «prometía hacer lo que fuera procedente y dar «cuenta del resultado. Ahora bien; pensamiento de tanta importancia para el personal de «ferrocarriles y promesas de apoyo y concurso «para realizarlo, los empleados que suscriben «ignorán hayan sido recogidas para darles forma por algún miembro de esa Junta directiva «con el fin de que propagada la idea y recogidas las adhesiones del personal ferroviario «que con ella estuviese conforme, uniéndose á «las personas de valía y representación que «nos han ofrecido su concurso, se constituyese «una importante Comisión que después de «realizados cuantos trabajos preliminares fuesen «necesarios entregase á las Compañías la «solicitud en forma adecuada de petición reconocida «por tan justa y legítima.

«En su virtud, los asociados que suscriben— «que se hallan conformes con la enunciada petición del escalafón—teniendo presente lo dispuesto en el párrafo 3.º de los Estatutos y en «su Base 4.ª, párrafo 3.º de nuestra ley social, «consideran un deber de la Junta directiva, y al «efecto solicitan se nombre una Comisión que «realice cuantos trabajos se precisen para obtener se nos conceda el escalafón, con lo que «llegaríamos los empleados de ferrocarriles á «constituir un cuerpo social con los de «Telégrafos, Correos, Aduanas, etc.»

A esta exposición siguen las firmas de los que piensan así.

Celebramos la iniciativa de los que han tenido esta idea, y si de mejorar nuestra situación se trata, cuéntennos entre los que tienen aquellas aspiraciones. Los felicitamos tanto más, cuanto que desde que apareció nuestro programa, vimos cómo empezaba á propagarse la idea de mejoramiento y vimos también no con poca alegría, cómo unos y otros buscaban medios de llevar á la práctica mejoras tan deseadas como la supresión del impuesto de Utilidades, el Escalafón, etc., etc. Pero parécenos, y perdonen los autores, que no han estado muy en lo firme con su proposición, si bien su buena fe los disculpa y su voluntad generosa los enaltece.

Cuando apareció la *Tribuna Ferroviaria*, de Barcelona, órgano del Sindicato de Empleados y Obreros ferroviarios españoles, observamos una lucha entre aquél y la Sociedad general, nada edificante, originada por el deseo en algunos de confundir las cosas, embarullándolas y sin más resultados prácticos que la división, y en su consecuencia la muerte. La Asociación tiene una base en sus estatutos, que dice: «Atender á la defensa de todos los derechos é intereses del personal asociado», y además, «Procurar por cuantos medios tenga á su alcance, el bienestar del personal asociado en todo aquello que afecte á su mejoramiento moral y material.» Discutido, manoseado y más que discutido ha sido el espíritu y la letra de esta ley social, y la Asociación siempre ha

contestado que no es el espíritu de tal ley el de defender dentro de las Compañías aquellas mejoras que requiere la situación harto triste de la mayoría y se han fundado para sostener tal teoría en el carácter benéfico que ostenta y la distingue.

Por nuestra parte, creemos que el tal artículo no tiene aplicación más que por lo que respecta á la misión benéfica de la Asociación y lo prueba el hecho de que para la defensa de esos derechos se fundaron distintas entidades, tales como «La Locomotora Invencible», «El Sindicato General», «El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías», «La Liga Ferroviaria», cuyo proyecto apareció en *El Imparcial*, y por último nosotros, que llevamos en nuestro programa todas aquellas mejoras ajustadas á la razón y á la justicia.

Suponemos que nuestros estimados compañeros recibirán aquella contestación, la misma que recibió nuestro nunca bien llorado amigo D. Gregorio Mayoral, á quien cuando pidió el apoyo de la Asociación para llevar á cabo «La Liga Ferroviaria» dijeron que la entidad Asociación no podía tomar parte en aquellos movimientos, si bien sus miembros podían, como es lógico, adherirse y prestar su concurso al pensamiento, y si no es así, si la Asociación cree que es aquella misión suya, adelante con ella, que nosotros, aunque modestos nuestros nombres tienen una cosa á su favor y es la buena intención que nos guía y el deseo de regeneración que nos mueve, aunque espíritus pobres y egoístas de suyo confundan estas grandes é importantes cuestiones con sus miras envidiosas y personales.

A la Asociación ó otra entidad cualquiera que coja á su cargo este anhelo del personal, estamos dispuestos á darle intereses, comodidad, cuanto nuestras fuerzas nos permiten, pero conviene que unos ó otros, éstos ó aquellos ó los dos, se encarguen de llevar adelante mejoras tan deseadas, porque es nuestra opinión, que si andamos cada cual por un lado, padecerá y no poco el fin que se persigue, el de dignificarse sin que en esta labor, si se quiere que fructifique, tomen parte personalismos y luchas que den por resultado la división de que antes hablábamos. A sumar, que de restar ya hay quien se encarga, que ya sabéis, compañeros, que de todo hay en este valle de lágrimas.

### La boda de Don Alfonso.

Rumor de besos  
y batir de alas

como dijo el poeta, será el efecto que causarán en el joven corazón del monarca, de edad propicia á todas las ilusiones de la vida; la agitación ésta que se observa de diversiones y alegrías en todas las manifestaciones de la vida nacional, con motivo de las fiestas de San Isidro y bodas Reales. Todo el mundo piensa en divertirse; más en esta época del año en que la Naturaleza ostenta su espléndido ropaje y la gente se siente ávida de horizontes de luz y de vida, después de las tardes grises y largas noches de invierno.

No tan romántico, pero no menos grato será el efecto para las Compañías de espectáculos, tranvías, ferrocarriles, comercios, fondas, tenderos, casas de huéspedes, etc., que ven en perspectiva aumentar sus ingresos, que resarcirán con creces el aumento de sus presupuestos particulares, para poder participar de estas diversiones de Real orden. La carestía aumentará el valor de las subsistencias, y ya se dice que las panaderías (los primeros que están al quite) subirán el pan. Únicamente los ferroviarios, principales agentes del trabajo en esta baránda de tráfico, intereses y diversiones, permanecemos en nuestros puestos trayendo viajeros de allá para



acá, extendiendo circulares, órdenes, carteles, etc., estableciendo rebajas, combinaciones, trenes especiales, etc., para contribuir á que la gente gaste y triunfe, sin que en nuestro exhausto bolsillo, ni en nuestro descanso, notemos por ninguna parte la solemnidad del acontecimiento, más que por el descenso del uno y el otro.

No se ocultará esto, sin duda, á las Compañías ferroviarias y al señor ministro de Fomento, que si tuvieron, cuando la Coronación, un arranque en pro de este personal, condonándole las multas y castigos, é indemnizándole de los mayores gastos que tuvieron durante el mes, con mayor motivo ahora, que será mucho más el número de forasteros y más solemne el acontecimiento. ¡Siquiera pudiéramos tener un recuerdo grato de él! Los cocheros, patronos de huéspedes, hasta las verduleras, podrán hacer su agosto. Los estudiantes solemnizarán el acontecimiento viendo aumentadas las matrículas de honor; los periódicos, sus tiradas; los periodistas, sus banquetes é invitaciones; los sastres, modistas y zapateros, sus facturas; los taberneros, el agua.

Los soldados, por confites de la boda, tendrán extraordinarios y pluses que les permitan un día de alegría; los Asilos benéficos, sus limosnas; los empleados civiles, asueto y honores, y hasta á los presos llegarán los efectos de estas expansiones, cediendo la gracia lo que es de la justicia.

Todos hallarán de algún modo medios para solemnizar las dichas del monarca, cuyos poéticos ensueños y rosadas auroras no deben ensombrecer las tristes realidades. Y nosotros, ¿seremos nubes que empañen, con nuestra tristeza, estos celajes de luz y alegría? ¿No se nos concederá alguna satisfacción para olvidar nuestros pesares?

Fijese el señor ministro en los papeles que adornan las esquinas de las calles y plazas, blancos, verdes encarnados...; en todos verá títulos de Compañías ferroviarias; rebajas de precios, servicios extraordinarios, combinaciones, etc. Todo ello indispensable, y como factor principal para el movimiento y actividad de los elementos que concurren en acontecimientos de esta índole. Todos ellos, puede decirse, están relacionados de algún modo con el eje principal: la locomoción. Desde el príncipe ruso representante de su país, hasta el *catedo* de Zamarramala y las fresas de Aranjuez, todos tienen que ver con nuestros trabajos. ¿Y no se acordarán de él para darnos las gracias de algún modo, evitándonos presenciar, triste la mirada y débil el estómago, los saraos del gran mundo y las infantiles alegrías de los forasteros, que, para mayor sarcasmo, nos departirá la suerte en forma de algún pariente á participar de nuestro cocido, aprovechando los billetes de favor y autorizaciones, que, hasta por eso, estamos más expuestos los empleados, oriundos de las cuarenta y nueve provincias de España?

No dudamos que los que puedan habrán pensado ya en ello, y el mismo jefe del Estado vería con gusto se asociaran las grandes Compañías al acto que va á celebrar, concediendo á sus empleados alguna gracia de carácter general que conmemorara una fecha de gratos recuerdos para su corazón y de memorable época en la Historia.

### Ferrocarriles de Madrid-Cáceres-Portugal.

Al comentar la cotización de las obligaciones Madrid-Cáceres, un diario parisiense, *L'Information*, recuerda el coeficiente de explotación de dicha Compañía en los últimos diez años.

He aquí las alternativas por que han pasado dichos coeficientes.

	Por 100.
1895 .....	78
1896 .....	88
1897 .....	79
1898 .....	67
1899 .....	65
1900 .....	71
1901 .....	68
1902 .....	69
1903 .....	65
1904 .....	68

Conviene recordar que la Compañía Madrid-Cáceres celebró un convenio con sus obligaciones en 1894.

Este convenio basábase en una especie de fusión de la Compañía indicada con la del Oeste de España. La explotación de estas dos redes estaba entregada á una tercera Sociedad, que tenía su herencia completa, y que debía suministrar á ambas los fondos necesarios para la mejora de sus redes.

Según los términos del contrato celebrado por estas tres Sociedades, la Compañía de explotación empieza por deducir de los beneficios el servicio de sus anticipos, y después un tanto, que varía del 10 al 15 por 100 de aquéllos, según su importancia.

Además ha habido un trato entre la del Oeste de España á Madrid Cáceres, por el que esta última Empresa ha concedido á la otra una participación del 50 por 100 del aumento obtenido en los productos netos de la explotación de la red Madrid-Cáceres.

Esta carga concluirá en el año presente, y á partir de 1.º de Enero de 1907, las 300.000 pesetas que habían de entregarse á la Compañía del Oeste, seguirán en poder de la de Madrid-Cáceres.

### Los delineantes.

Se nos acerca á esta Redacción un compañero nuestro que presta sus servicios en los ferrocarriles del Norte, y nos pregunta por qué no nos ocupamos de esta clase de empleados y por qué no nos hacemos eco de sus aspiraciones.

¿Por qué? Porque no podemos estar al corriente de todas las deficiencias que se observan en los múltiples y variados servicios de las diferentes Compañías de ferrocarriles españolas; porque para que podamos hacer esto se precisa que se nos señalen estas deficiencias y se nos den á conocer las aspiraciones de cada clase en cada una de las Empresas, ya que no nos es posible conocer todas las quejas y aspiraciones de cada uno de los grupos en que se subdividen los diversos trabajos de ferrocarriles. Conocemos muchas; pero nos faltan por conocer muchas más.

Comuniquemosnos, y si son justas, las defenderemos con entusiasmo, pues al lado de la razón y de la justicia nos encontraremos siempre, porque entendemos y seguimos entendiendo, en tanto no se nos demuestre lo contrario, que ocupando este lugar conseguiremos el bienestar de la clase y el engrandecimiento de las Empresas.

Habla nuestro compañero:

«Precisa—nos dice—publicar un artículo en el que hiciesen ustedes presente han relegado al olvido á la clase de delineantes de Vía y Obras, haciéndonos perder por completo las aspiraciones que legítimamente teníamos de poder, en mayor ó menor plazo, ocupar los cargos de sobrestantes ó jefes de sección que antes nos solían conceder.

Los cargos de sobrestantes suelen otorgarlos hoy á los que desempeñaron el cargo de capataces, sin tener en cuenta que en algunas ocasiones éstos no poseen los conocimientos que para el buen desempeño de estos cargos se requieren.»

Hasta aquí lo dicho por nuestro estimado compañero.

Por nuestra parte, diremos que nos parece muy bien se les conceda el ascenso que solicitan, dejándoles abierto el campo de las ilusiones, porque de otro modo cundirá el desaliento natural que origina la falta de futura recompensa.

No nos oponemos, ni los delineantes tampoco, á que las plazas que á éstos les eran concedidas, puedan ser ocupadas por capataces; pero debe hacerse cuando posean aquellos conocimientos técnicos que se requieren para ocupar tal cargo, procurando establecer la relación necesaria para que no se perjudiquen las aspiraciones de ninguna de las dos clases.

Al Sr. Waldman rogamos, en la seguridad de ser atendidos, dicte aquellas disposiciones necesarias para llenar las justas aspiraciones de los delineantes, tan precisas para llevar con agrado los trabajos encomendados á tan importante clase.

### NOTICIAS VARIAS

En Junta de directores de las Compañías del Norte, Madrid á Zaragoza y á Alicante, Andaluces, Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España, fué aprobada en 15 de Febrero último la Memoria referente á los créditos contra el Estado, por transportes oficiales, que en estos días ha sido presentada al Gobierno.

Los débitos de éste por atrasos y corriente en fin de 1905, eran: Andaluces, 910.344,27 pesetas; Norte, 5.953.271,51; Mediodía, pesetas, 4.269.787,54; ídem red Catalana, pesetas 294.536,35; Cáceres y Oeste, 191.616,61; total, 11.619.556,28 pesetas.

La Memoria expone la insuficiencia de los créditos presupuestos, el vicio de origen en la formación de éstos, y entrando en las apreciaciones sobre el régimen de la contabilidad y de la Administración, explica los perjuicios que se irrogan á las Compañías, cuyas quejas se desoyen. Propone el cobro al contado, al precio de contrata, y formula unas conclusiones para el percibo de los atrasos, terminando con la advertencia de que las Compañías se verán obligadas á suspender los transportes cuando se agoten los créditos del presupuesto.

El ministro de Fomento ha impuesto á la Compañía del ferrocarril del Norte cuatro multas de 250 pesetas por retrasos en el servicio, y otras de 500 y 2.500 por accidentes de que fué responsable la citada Empresa.

También ha acordado imponer á la Compañía del ferrocarril del Sur de España cuatro multas de 500 pesetas, una de 1.500 y otra de 250 por no llegar los trenes de la línea de Linares á Almería á las horas reglamentarias.

La cantidad que en concepto de dividendo por los beneficios obtenidos durante el ejercicio de 1905 se repartirá á las acciones de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, es de ocho pesetas á cada título en vez de las cinco distribuidas en el año anterior.

Continúa alcanzando gran renombre la acreditadísima fábrica de gorras de los hijos de Rubio, Jacometrezo, 50. Recomendamos la citada casa por su prontitud, esmero y economía.

La Compañía de los ferrocarriles del Norte establecerá durante el verano trenes expresos á Galicia, Asturias y Santander, que saldrán de Madrid á las cuatro y media de la tarde, cuyos servicios se efectuarán para Galicia cuatro días á la semana, mitad para Vigo y mitad á La Coruña, dos días para Gijón y servicio diario para Santander.

Continuará el rápido de día para Hendaya y Bilbao, aunque desde 1.º de Junio será diario el rápido para Hendaya, y solamente tres días para Bilbao.

El día 3 del actual se hicieron las pruebas en la línea de Monforte á Vigo de los nuevos coches que la Compañía del Norte pone en circulación en los trenes de que anteriormente damos cuenta.

El *Board of Trade* ha publicado la estadística de los accidentes ocurridos en los ferrocarriles británicos durante el año 1905.

Murieron 1.110 personas y el número de heridos llegó á 6.460, de los cuales 3.690 eran agentes de los caminos de hierro y 1.972 viajeros.

Gran bodega, San Vicente Alta, núm. 14. Precios económicos.

El personal de la línea de Asturias, de la Compañía del Norte, nos ruega demos las gracias en su nombre, á quien corresponda, por haber dado las órdenes oportunas para que los pagos se hagan el día 1.º de cada mes, pues se ha visto con verdadero agrado tan justa disposición que hacía tiempo no había podido conseguirse.

Unimos la nuestra á aquellas manifestaciones de reconocimiento.

Se han acercado á esta Redacción varios compañeros nuestros, especialmente de Madrid, Zaragoza y Alicante, para rogarles por nuestro conducto á los señores directores, que en atención á la época del año y á los festejos próximos, la hora de entrada en las oficinas centrales, sea de siete á una, anticipando con ello un poco el servicio de verano.

### ¿SERA VERDAD?

Esta pregunta nos hicimos cuando llegaron á nosotros ciertos rumores, relacionados con el plausible propósito (de llevarse á vías de hecho) que tiene la Compañía de Madrid, Zaragoza y Alicante, de repartir primas á su personal equivalente á un 25 por 100 de los haberes anuales de sus empleados.

Muy bien nos parece que se concedan estas primas, porque sirven de estímulo y hacen que el personal de la Compañía que las concede se tome interés y procure por cuantos medios estén á su alcance llenar su cometido todo lo mejor posible para causar mayores ingresos á la Empresa, ya que ésta concede alguna parte

de sus beneficios al personal que tuvo una parte muy directa en su producción. Siguiendo este sistema, ó sea haciendo participe al trabajo al mismo tiempo que al capital de los beneficios que ambos produjeron, se consigue el engrandecimiento de las Empresas.

Somos poco optimistas y por eso no quisimos dar gran crédito á los rumores que hacían nosotros llegar, y pretendimos, para salir de la duda que nos embargaba, adquirir alguna noticia que por el conducto de donde pretendíamos conseguirlo nos colocase en el caso de poder afirmar ó negar tal noticia.

Pero no hemos podido conseguir nuestro propósito, porque en el Consejo de la Compañía á que nos venimos refiriendo no quisieron satisfacer nuestra curiosidad natural por ser asunto que tanto interesa á nuestra clase, teniendo en cuenta, sin duda alguna, nuestra cualidad reporteril.

De todas veras sentimos no poder afirmar ó negar nada y tener que vernos precisados á continuar preguntando: «¿Será verdad?»

Ojalá contesten afirmativamente los hechos, ya que á todos beneficiaría, porque como decimos es de un gran resultado práctico que en los beneficios de un negocio cualquiera estén interesados los dos capitales: el capital propiamente dicho y el capital trabajo.

Sin embargo, nos parece mucho que la Compañía de Alicante debute en el reparto de primas concediendo el 25 por 100.

Pero no es malo que circulen tan halagüñosos rumores.

### Regalos á nuestros adheridos.

Sin pretensiones y muy modestamente, ya que nuestras fuerzas pecuniarias no nos permiten llevar á la práctica todo lo que nuestro gran deseo quisiera, y en cumplimiento de la 7.ª base de nuestro programa, establecemos hoy un procedimiento, en virtud del cual podrá, alguno de nuestros adheridos, contar con alguno de los regalos que señalamos á continuación:

#### Lista de los regalos.

Una salvadera de porcelana, una ídem de cristal, un tintero ídem ídem, una caja de papel con membrete, un estuche de sobres con membrete, 100 tarjetas de visita, una petaca, una cartera, un portamonedas, un pesacartas, un pisapapeles, un lapicero de níquel para bolsillo, un cartapacio para despacho, un libro de contabilidad, un portaplumas, un limpiaplumas, una caja de plumas, un estuche de escritorio, un secapipas, una bandeja para plumas, una caja con seis lapiceros, un estuche con lápiz, tintero y pluma, una caja de jabón y media docena de tarjetas postales á colores.

Se darán tres regalos á aquellos de nuestros adheridos á quienes la suerte les favorezca.

En este sorteo juegan el número de la adhesión del suscriptor y el número de la Lotería Nacional del primero, segundo y tercer premio correspondiente al sorteo que se verifica en Madrid al final de cada mes.

El adherido, cuyo número de adhesión sea igual á los cuatro últimos números de los á que correspondan al primero, segundo y tercer premio de la Lotería, del sorteo de final de mes, tendrá derecho á un objeto cualquiera de los que publicamos en la lista.

Al adherido, á quien la suerte favorezca, le rogamos nos lo comuniqué por conducto de nuestro representante respectivo; haciéndolo directamente á esta Administración, si residiese en algún punto donde no hubiese representante.

Si encontráis en esto algo digno de aplauso, sea nuestra gran voluntad únicamente.

### Es de razón.

Próximo el reparto de primas al personal de la Compañía del Norte hemos de hacer un ruego al señor director de aquella Compañía, persona de rectos principios y estricta justicia. Viene sucediendo que de la participación de aquellas primas está excluido el personal de interventores en ruta á pretexto de que las cobran mensuales. Es cierto que estos agentes perciben una parte de aquellas recaudaciones que efectúan, pero esto no puede, ó á lo menos no debe servir de base para excluirlos de tal reparto al que tanto ellos como los demás son acreedores, puesto que todos contribuyeron, dentro cada cual de su cometido, á la defensa de los intereses á su cargo confiados. Además, la prima mensual forma parte del sueldo, por decirlo así, puesto que el agente que obtiene tal



cargo sale con el mismo sueldo que tenía en su anterior destino, cosa que no sería justa de no existir esa remuneración del tanto por ciento cada vez más reducida, ora porque de día en día hay menos tontos que den origen á que efectúe la cobranza el interventor, ora porque se quitan cuantos casos puedan dar lugar á que las recaudaciones las efectúe este agente.

Creemos que en la participación de productos tienen derecho los interventores, y rogamos al señor director de la Compañía del Norte atienda petición tan justa que le atraerá el agradecimiento y el cariño de sus subordinados.

### Obsequio á nuestros lectores.

Deseoso este periódico de que sus lectores puedan tener derecho al curioso concurso de las 42.000 **Bolsas-Regalo** que ha abierto la casa editorial barcelonesa, Sucesores de Manuel Soler, acreditada por su espléndida combinación de libros con artísticos regalos, su famosa biblioteca **Manuales Soler** y por la importante y útil obra que acaba de terminar, **El Abogado Popular**, 5.ª edición, hemos conseguido un acuerdo que nos permite incluir con la presente edición un prospecto detallado y un correspondiente **Boletín de Adhesión**, que da derecho á nuestros apreciables lectores á entrar en el referido concurso con opción á la **Bolsa-Regalo** y al sorteo de los 105 premios en libros y objetos de arte, algunos de ellos valiosísimos y de gran mérito.

### Hacia lo justo.

Si los que dirigen las empresas de ferrocarriles ponen todo su empeño en procurar el bien de los empleados que tienen bajo sus órdenes, sin establecer diferencias ni distingos de ningún género, porque la misión que á cada clase de ellos les está confiada, sea de una ú otra índole, ya que todas ellas son necesarias, conseguirán hacer agradable el cumplimiento del deber, y de este modo serán mucho más provechosos y prácticos para las empresas mismas los trabajos que cada agente, dentro de su cargo, realice.

Decimos esto porque se nos informa que á los ajustadores de básculas de la Compañía del Norte, se les ha privado de los derechos que desde tiempos inmemoriales venían disfrutando, en lo que se refería á concesión de licencias con sueldo, abono de haberes en caso de enfermedades, como se otorga á la generalidad de los empleados que prestan servicios en di-

cha Compañía, derechos á jubilación, una vez cumplidos los años de servicios que se precisaban para llegar al disfrute de tal derecho...

Suponemos desde luego que el Sr. Waldman desconocerá seguramente lo que dejamos relatado, porque tal determinación que perjudica notablemente á modestos empleados, fué tomada con anterioridad á la fecha en que tomó posesión de su cargo.

Y por estas mismas razones creemos que desconocerá también las solicitudes que dirigieran los agentes á que nos venimos refiriendo en los meses de Octubre de 1905 y Enero de 1906, interesando de la Dirección se les volviese á conceder los beneficios que tan justamente les corresponden.

Pero lo que no suponemos es que, una vez que sean conocidas de usted tan legítimas aspiraciones, encaminadas á la consecución de lo que han venido disfrutando, las deje en el rincón del olvido, ya que, como decimos, lo que conviene es conceder mejoras que sirvan de estímulo para sobrellevar el gran trabajo que pesa sobre tan sufridos agentes, y para que este trabajo sea todo lo fructífero que debe de ser quien regenta los destinos de una empresa.

Hacia lo justo es hacia donde deben dirigirse todos los pasos, para conseguir el afecto, la estimación y el agradecimiento de los subordinados.

### Los accidentes del trabajo en 1905.

La Asesoría general de Seguros ha dado á conocer el número de accidentes del trabajo ocurridos durante el año 1905 y la suma que importan las indemnizaciones abonadas.

Los accidentes que han producido muerte han sido 170; los que han ocasionado incapacidad permanente absoluta, 73; los que han causado incapacidad permanente relativa, 427; los que han ido seguidos de incapacidad temporal, 27.910.

El total de accidentes ha sido 28.580.

Las cantidades satisfechas á los obreros ó á sus familias, en concepto de indemnización, por los accidentes sufridos, son las que siguen:

#### Indemnizaciones.

Por muerte, 230.801,17 pesetas; por incapacidad permanente absoluta, 132.279,20; por incapacidad permanente relativa, 343.311,51; por incapacidad temporal, 964.948,08; total, 1.671.339,96 pesetas.

Corresponden á cada accidente, por término medio, las siguientes cantidades:

#### Promedio de las indemnizaciones.

Por muerte, 1.352,94 pesetas; por incapacidad permanente absoluta, 1.812,04; por incapacidad permanente relativa, 804,00; por incapacidad temporal, 34,46.

Las Compañías que han abonado las indemnizaciones han sido: la Vasco Navarra, Caja de Previsión, La Foncière, La Zurich, La Hispania, La Preservatrice, La Assicuratrice, Anónima de Accidentes, La Previsión, Sociedad de contratistas y maestros de Barcelona, La Previsora, Asociación de propietarios de Madrid y Mutua de industriales mecánicos de Barcelona.

Con esta fecha dirigimos al personal de todas las Compañías de ferrocarriles que prestan sus servicios tanto en oficinas como en estaciones, talleres, depósitos, etc., etc., la siguiente

#### CIRCULAR

Muy señor nuestro: Siendo nuestro anhelo el bien y la prosperidad de la clase ferroviaria, una vez más recurrimos á todos para la consecución de nuestros fines; en primer término, la formación del honroso Cuerpo de Ferrocarriles.

Para ello se precisa que todos nos ayuden uniéndose al ideal de paz y regeneración que perseguimos con la constancia que hemos demostrado trabajando para la consecución del bien general dentro de la justicia y equidad.

No dudamos que usted y sus compañeros que ya no lo están se adhieran á nuestro programa, puesto que el insignificante sacrificio no puede ser obstáculo para que que todos formemos parte de la Unión Ferroviaria Española.

En esta seguridad queda su atento seguro servidor q. b. s. m.—El administrador, *Daniel Anguiano*.—El director, *Mariano P. Peinado*.

### ENTUSIASMOS

Nuestro estimado corresponsal de Güines nos dirige atenta carta, en la que, recogiendo manifestaciones de varios de nuestros compañeros, expone la conveniencia de que nuestro periódico sea semanal. A este fin nos dice:

«¿No sería mayor la propaganda siendo nuestro periódico semanal? Y puesto que, según deduzco del contenido de todos los números, no se puede materialmente dar cabida á todos los trabajos que nuestros queridos compañeros remiten á esa dirección para ser publicados, ¿no se solucionaría esto haciéndolo semanal? ¿Qué nos impide hacerlo así, acaso falta de recursos?»

«Con un llamamiento á los que hoy estamos á su lado, estaría solucionado. Soy estimado compañero de los que no reparan en los medios lícitos para conseguir el fin. Yo trabajaré en la sección que tuvo á bien entregarme para conseguirlo, ofreciéndome tanto en sacrificios pecuniarios como de cualquier otro orden. Un pequeño sacrificio todos haremos, y sabiendo usted que nos tiene siempre á su lado, explane la idea y aportaremos los medios.»

Por nuestra parte, hemos de decir que, desde que concebimos la idea de dar á luz nuestro periódico, fué con la intención de que fuera, no sólo semanal, diario; mas... ¡Ay!... Si todos fueran como nuestro corresponsal, no había inconveniente; pero son muchos los llamados y pocos los escogidos para llegar á ese fin. Todo se andará. *Susto violencia cedid*, y nosotros podríamos decir: con firmeza cede la debilidad.

Seamos los más tenaces para dar tiempo á que vengan los rezagados y pobres de espíritu que nosotros no hemos de abandonar la brecha mientras nos quede el último cartucho, ya que no tenemos bastantes *municiones* para aumentar la publicidad, que no sólo depende de nuestro esfuerzo, sino de la ayuda que nos presten nuestros compañeros.

### COMUNICADO

Señor director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Muy señor mío: Ruego á usted tenga á bien ordenar la inserción de las siguientes líneas:

«Para el Sr. Waldmann y Ortiz de la Torre.

#### COMO EN EL AÑO 1882

Recuerdo esta fecha, porque estando con un fuerte catarro y, á instancias del mismo médico que, como caso extraordinario, fué puntual en sus visitas, guardé cama cuatro días, pero al tomar el servicio al quinto, me encontré con un *aviso por valor de 10 pesetas á favor de la nómina* por considerar mi digno jefe que el catarro era vicioso (como si un catarro se tomase como un sorbete). Con la venia del doctor, aprovecharon esta circunstancia para acreditar aquellas importantes diez del ala á un su hijo

escrito á aquellas, con quince días de anticipación por lo menos, y todos los demás empleados que lo dejen igualmente sin previo aviso con diez días de término (1).

Las Compañías ferroviarias, por su parte, no podrán despedir á sus empleados, agentes y obreros sin avisarles anticipadamente en plazos iguales á los señalados en el párrafo anterior para los distintos servicios, á no ser que sus Reglamentos y los contratos con su personal señalen para el efecto otros términos más amplios.

Se exceptúa el caso en que la separación del servicio se imponga como castigo á falta de subordinación, de probidad ó que haya comprometido ó podido comprometer gravemente la seguridad de la explotación; pues mediando alguna de tales circunstancias, el empleado ú obrero podrá ser despedido inmediatamente, una vez comprobada la falta y dada cuenta á la Inspección del Gobierno.

Art. 3.º Las disposiciones de este Real decreto se considerarán como complementarias del Reglamento de Policía de ferrocarriles de 8 de Septiembre de 1878, y formando parte del mismo.

(Véase art. 11 del Reglamento para la ejecución de la ley de Policía.)

El Reglamento general para el régimen de la Minería, aprobado por Real decreto de 16 de Junio de 1905, establece en su art. 5.º la prohibición de abrir calicatas, sondeos ni otras labores mineras á menor distancia de 20 metros de los caminos de hierro de interés general, y 15 metros de los ferrocarriles mineros.

(Véase art. 25 del Reglamento para la ejecución de la ley de Policía.)

Por Real orden de 26 de Julio de 1906, se dispone que el horario sea de media noche á media noche (de cero á veinticuatro horas) y con arreglo al meridiano de Greenwich, que adelanta quince minutos respecto del de Madrid.

(Véase art. 49 del Reglamento para la ejecución de la ley de Policía.)

Real orden de 7 de Noviembre de 1893.

1.ª En todo tren de viajeros, sea cual fuere el número de carruajes, se colocarán inmediatamente detrás de las locomotoras tantos vehículos sin viajeros como máquinas arrastren el tren.

2.ª Inmediatamente, después del furgón ó furgones, se colocarán los vagones-camas de la Compañía Internacional, y á seguida los coches cuyo peso exceda en un tercio del de los coches ordinarios de primera clase.

3.ª Los demás coches de viajeros podrán colocarse indistintamente en cualquier lugar del tren.

4.ª Los coches correos especiales podrán colocarse antes ó después de los coches de viajeros.

5.ª Prevía autorización del ingeniero jefe de la División de ferrocarriles, y para aquellos trenes que han de descomponerse en alguna de las estaciones del trayecto, se permi-

(1) Por Real orden de 16 de Agosto de 1902 se previene que el aviso escrito para dejar el servicio á que se refiere el art. 2.º del preinserto Real decreto de 15 de Febrero de 1901, ha de darse por el mismo interesado ó por quien lo represente, en virtud de mandato ó poder especial para el caso.

Si la falta fuere cometida por algún viajero ó persona extraña al ferrocarril, dará cuenta además á la autoridad que corresponda, deteniendo al culpable cuando la gravedad del caso así lo exigiere.

Si se temiese la alteración del orden público, podrán, además, los ingenieros reclamar el auxilio de las autoridades más inmediatas y adoptar por sí, y bajo su responsabilidad, las resoluciones convenientes, sin perjuicio de dar conocimiento de todo al ingeniero jefe.

3.º Cursarán, pasándolas al ingeniero jefe con su informe, las reclamaciones que, con arreglo al art. 104 del reglamento de policía de ferrocarriles, se consignen en los libros ó registros de las estaciones, así como las que se reciban directamente en las divisiones.

4.º En la parte referente á su servicio.

Autorizarán con su firma los datos estadísticos que deban suministrar las divisiones de ferrocarriles, con arreglo á las disposiciones vigentes ó que se dicten en lo sucesivo; y

Evacuarán los informes que pidan las autoridades judiciales.

5.º Cuidarán de que la percepción de los precios de peaje y de transporte y la de los gastos accesorios para que están autorizadas las Empresas, se arreglen á lo prescripto en cada caso, dando inmediato conocimiento al ingeniero jefe de cuantas infracciones se cometan en la explotación comercial.

6.º Examinarán los contratos que celebren entre sí las Empresas concesionarias para el transporte de mercancías por los ferrocarriles.

7.º Llevarán, en la forma que se 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 podrán 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.

8.º Informarán al ingeniero jefe sobre las horas de llegada y salida de los trenes, y sobre los reglamentos de explotación, en lo que sus disposiciones se refieran al servicio de que están encargados, y en general sobre todas las cuestiones económicas, comerciales y de policía en las que juzgue oportuno consultarles.

9.º Cuidarán de que se cumplan todas las disposiciones dictadas para que el servicio de transportes no se interrumpa en los extremos de las líneas que se hallan enlazadas con otras.

10.º En caso de ocurrir algún accidente en la explotación y en los previstos en el núm. 22 de la regla primera, los ingenieros, además de dar parte por



que tenía como meritorio retribuido y porque así lo decía la Instrucción núm. 2.

Hoy no dice eso, pero dice otras cosas la Instrucción general núm. 3, en sus artículos 29 y 31, que no debe de conocer el galeno de la 15.ª sección, puesto que también por servir á un amigo figurando como enfermo á cierto agente de su demarcación—art. 60 de la citada Instrucción general núm. 3—cuando lo que le aqueja es la Procura de los Tribunales de Justicia que quiere *procurarse*, si es que el señor Waldman y Ortiz de la Torre *no procuran* que los artículos 29 y 31 sean más de justicia que quiere serlo el paciente, con perjuicio de los intereses de la Compañía y de la caja de previsión, aunque por lo que respecta á las medicinas poca utilidad dejara al farmacéutico la enfermedad del agente protegido por tanto amigo.

UN SUSCRIPTOR.

## Nuestro folletín.

No terminamos en este número nuestro folletín, con el fin de publicar las Reales ordenes que se relacionan con la ley de Ferrocarriles, y que modifican algunos de sus artículos, ó los amplían y aclaran.

## Movimiento de personal.

D. Ramón Fernández, interventor de Valencia, á Zaragoza; D. Eduardo Enriquez, de interventor de Zaragoza, á Valencia; Claudio Roldán, factor de Palanquinos, á Villabona (a); Agustín Simón, factor de Aranda de Duero, á Marmolejo; Ricardo Rodríguez, conductor de Gijón, á Madrid; Benito Martínez, conductor de Pola de Lena, á León; Ciriaco González, maqui-

nista de Abaña, á Oviedo; Cándido Márquez, vigilante jefe de Pamplona, á Alsasua; Vicente Catalán, de factor autorizado á Palanquinos.

## Permutas.

Un auxiliar de la inspección principal de Barcelona (Norte), desea permuta con otro de oficinas centrales.

— Un empleado de intervención (Norte), desea permuta con otro de la agencia internacional de Irún.

Razón en estas oficinas de siete á nueve noche.

## LA BOHEMIA

GRAN BODEGA

14, San Vicente Alta, 14. Madrid.

VINO DE MESA, A 25 CÉNTIMOS BOTELLA

## NOTA DE PRECIOS

	Botella.	Arroba.
Vino de Mérida.....	0,30	6,00
Noblejas.....	0,35	7,00
Valdepeñas.....	0,40	8,00
Aragón y Alicante.....	0,40	8,00
Vino Cariñena.....	0,75	
Idem añejo.....	0,75	

Has varias clases, 75 céntimos cuartillo. Ron superior, 1 pta. ídem.

## 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.

# HERALDO DE FERROCARRILES

Unión ferroviaria española.

DESDE EL MES DE JUNIO PUBLICARÁ EN FORMA DE FOLLETÍN

## Ley de Accidentes del Trabajo.

## La Instrucción general n.º 2 del Norte.

TRES PREMIOS MENSUALES

En Madrid y provincias, 25 céntimos mensuales.—Las suscripciones de provincias han de ser á lo menos por dos meses.

Los pagos serán por adelantado, pudiendo hacerse en libranzas de prensa ó sellos de correo de 10 ó 15 céntimos.

Los suscriptores empleados ferroviarios tienen derecho á un anuncio gratuito cada trimestre á condición de haber anunciado una vez mediante pago.

Plénesse la adjunta adhesión y envíese á la dirección siguiente: HERALDO DE FERROCARRILES, Madera Alta, 22, principal izquierda.—MADRID, ó entregándola á los señores representantes 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.ª, 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 Espeluy, 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 Tardienta á Jaca, D. Antonio Fernández.

Idem de Logroño á Miranda, D. Antonio Pozuelo.

Idem de Miranda á Bilbao, D. Manuel Negro.

Idem de Monforte á Vigo, D. Marcelino Magán.

Idem de Lérida á Tarragona, D. Manuel Echevarría.

Idem de Monforte á Coruña, D. Paulino Rubio.

Idem de Valladolid á Ariza, D. Ponciano Velasco.

Idem de Medina á la Frontera de Portugal, D. José Fernández (Salamanca).

Idem de Madrid á Badajoz, D. Antonio Fernández (Manzanares).

Idem de Espeluy á Tocina, D. Agustín Simón (Marmolejo).

## BOLETÍN DE ADHESIÓN

D. \_\_\_\_\_ perteneciente á la Compañía de \_\_\_\_\_  
en calidad de \_\_\_\_\_ se suscribe al HERALDO DE FERROCARRILES, extendiéndosele recibo por \_\_\_\_\_ meses y deseando se le sirva el periódico á (1)  
(1) Domicilio particular ó dependencia donde presta sus servicios.

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

— 74 —

telégrafo al ingeniero jefe, se presentarán en el plazo más breve posible en el lugar de la ocurrencia, prestarán toda clase de auxilios á los heridos, si los hubiere; coadyuvarán con los agentes de las Compañías á remediar las consecuencias del suceso y harán cuantos esfuerzos estén á su alcance para descubrir á los causantes del siniestro, si éste fuere producido por algún ataque de personas ajenas al servicio, instruyendo en este caso las oportunas diligencias y entregando éstas y los culpables, de ser posible detenerlos, á la autoridad correspondiente, dando cuenta de todo por escrito al ingeniero jefe.

11. Procurarán descubrir si se proyecta algún atentado contra la línea de que están encargados, y en caso de ser de temer lo pondrán en conocimiento del ingeniero jefe, de oficio ó por telégrafo, según la urgencia, proponiéndole las medidas que crean convenientes para evitarle, y reclamando, desde luego, en casos graves, de la autoridad más inmediata el concurso de la fuerza pública para la custodia de los trenes ó de la línea.

12. En los casos indicados en el núm. 23 de la regla 1.ª, los ingenieros propondrán á los ingenieros jefes las medidas que á su juicio deban adoptarse para realizar los transportes con toda regularidad, y cuidarán por sí mismos, y por medio de los interventores puestos á sus órdenes, á quienes darán las convenientes instrucciones, de que las disposiciones que se hayan adoptado sean cumplidas fiel y rigurosamente, tanto por los empleados de las Compañías como por los viajeros y por las fuerzas del ejército que se transporten.

Cuarta. Los ingenieros mecánicos, bajo las inmediatas órdenes del ingeniero primer jefe de la división ó del segundo por delegación de aquél, tendrán, dentro de sus demarcaciones respectivas, deberes y atribuciones análogos á los señalados para los ingenieros de caminos, dentro de las suyas, en los números 2.º, 3.º, 4.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10, 11 y 12 de la regla 3.ª.

Quinta. Los interventores de línea y de sección continuarán á las inmediatas órdenes de los ingenieros de las divisiones con las mismas funciones que les encomendó el reglamento de 15 de Septiembre de 1895.

Sexta. El inspector general, interventor central, hará entrega del servicio, documentación y material correspondiente á la dependencia que ha estado á su cargo á los ingenieros, primeros jefes de las divisiones de ferrocarriles, y al efecto, los ingenieros, primeros jefes de la 2.ª y la 4.ª de las mismas, que no tienen señalada su residencia en Madrid, se personarán inmediatamente en esta corte ó dispondrán que el segundo jefe ó un in-

— 75 —

geniero subalterno les represente en el acto de la entrega por delegación.

De Real orden lo comunico á V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dios guarde á V. I. muchos años.—San Sebastián 26 de Agosto de 1899.—

Pidal.—Sr. Director general de Obras públicas.

## Reales ordenes relacionadas con la presente ley.

(Véase art. 31 de la ley de ferrocarriles.)

Real orden de 10 de Septiembre de 1902.

1.º Que para la inscripción definitiva de los aprovechamientos de aguas públicas que utilizan las Compañías de ferrocarriles, será bastante la certificación, que deberá expedir la División correspondiente, de que dicho aprovechamiento está comprendido en proyecto de obras aprobado, expresando la fecha en que se instaló y autorizó para la explotación, y el caudal del mismo.

2.º Que las Compañías de ferrocarriles deberán presentar en los respectivos Gobiernos de provincias las rectificaciones de que queda hecho mérito.

3.º Que para obtener la inscripción de los aprovechamientos que no se hallen comprendidos en proyectos aprobados por la Administración, y recibidas las obras por la División correspondiente, deberán las Compañías atenerse á las prescripciones de la Real orden de 9 de Marzo de 1902.

(Véase art. 22 de la ley sobre Policía de ferrocarriles.)

Real decreto de 15 de Febrero de 1901.

Artículo 1.º Los empleados, agentes y obreros de las Compañías de ferrocarriles al cesar, cualquiera que fuese la causa, en el servicio de las mismas, entregarán en el acto al jefe inmediato ó al funcionario debidamente acreditado, encargado de substituirles, los documentos, herramientas y enseres de todas clases de pertenencia de aquéllas.

Desalojarán igualmente en el acto las viviendas que ocuparen en los edificios de las Compañías.

Los contraventores á las anteriores disposiciones serán considerados como comprendidos en el art. 23 de la ley de Policía de ferrocarriles, y para obligarles al cumplimiento de aquéllas, podrán requerir las Empresas el auxilio de las autoridades y de la fuerza pública, que se le prestarán desde luego.

Art. 2.º Para los efectos del art. 22 de la ley de Policía de ferrocarriles, se entenderá que abandonan el puesto durante su servicio respectivo—á menos que otra cosa en contrario dispusieran los Reglamentos de servicio interior de las Compañías ó los contratos que éstas estipulen con su personal—los maquinistas, fogoneros, telegrafistas y jefes de estación que dejen el servicio de las Empresas sin avisar previamente de su intento y por