

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, 1.º de Junio de 1906.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

INDEPENDIENTES

Cuando dimos comienzo á nuestra campaña, más bien cuando apareció en la prensa diaria de Madrid y provincias nuestro propósito, y en su consecuencia, nuestro programa, no faltó quien atribuyera á determinados fines la labor que nos imponíamos. Impasibles, con el estoicismo que demostramos desde el primer instante (en el que ya comenzaron las envidias y las pasiones) dimos paso á aquellas suposiciones que no tenían otro fin que el de herir nuestro entusiasmo y dañar, por tanto, la obra común que teníamos en proyecto.

De apartadas líneas llegaron á nosotros los ecos de lo que se susurraba y lo que se nos decía eran ciertas suposiciones, en las que aparecía envuelto el nombre del HERALDO DE FERROCARRILES con el del *Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*.

Callamos ante unas y otras, permanecimos en silencio cual si no tuviesen relación con nosotros aquellos rumores y callamos porque no creímos llegada la hora de decir que tales especies no tenían más fundamento que el que sus autores habían querido otorgarle.

Sabemos, esto sí, que muchos compañeros nuestros se fundan en la inconcebible desaparición del *Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*, para no venir á sumarse á nuestras filas, y no ignoramos que otros se dedican á restarnos fuerzas al atribuirnos determinadas finalidades.

Rechazamos todas esas versiones y protestamos de cuentas y chismes que no hacen eco ninguno aquí, donde están las almas bien templadas para hacer caso omiso de unos y otros, pero hemos de decir cuatro palabras hoy que hemos llegado á conseguir la confianza del personal, confianza que se trasluce en la vida de nuestra publicación, cuya tirada tenemos cada vez que aumentar y que se dejará ver dentro de poco que aparecerá decenalmente este periódico.

Completamente independientes, sin ninguna filiación más que nuestra política, contenida en nuestro programa, sin más ideales que la regeneración y dignificación de la clase, empezamos nuestra campaña, y en esa misma independencia, sin que pertenezcamos ni debamos nuestra vida más que al personal, continuamos siendo fiel reflejo de la opinión sensata, prudente, razonable, que opina con nosotros que los grandes ideales requieren tiempo para su desenvolvimiento, que no se obtienen mejoras tan importantes por el mero hecho de que hombres de buena voluntad se pongan al frente de empresas como la nuestra.

Ayer como hoy y como mañana, siempre, en fin, permaneceremos en absoluta independencia, sin que haya más objeto que el de llevar adelante nuestro ideal de paz y regeneración, sin que vivamos del favor de nadie, que aquí donde se tiene por lema la justicia no se usan juegos malabares, que están en pugna con nuestra honradez y buen nombre.

La vida de nuestra publicación, la constitución de la Unión Ferroviaria Española, que hemos conseguido, nuestra política enérgica y prudente, severa y sensata, no dejan lugar á duda alguna.

Pero hay más aún que acusa nuestra independencia, y son los nombres de nuestros representantes, en cuya elección se nos está felicitando á diario.

Sabemos que al decir esto ofendemos su modestia, pero la verdad se impone, y ni debe ni puede ocultarse cuando ella puede servir de argumento sólido y fundamentado.

Ese HERALDO DE FERROCARRILES que en cada región se ha establecido, que va unido al nombre de cada uno de nuestros compañeros, que con un entusiasmo poco visto se han impuesto esa serie de obligaciones que lleva con-

sigu la representación que ostentan, son prueba clarividente de que nuestros principios y nuestras finalidades no son otras que el bienestar de la importante clase que representamos.

A la confianza que el personal ha depositado en nosotros, respondemos ahora las mismas palabras que decíamos al nacer nuestra publicación:

«Si hubiera uno siquiera que entendiera no es el bien general el que perseguimos y confundiera nuestra desinteresada y noble misión, atribuyéndole miras bastardas ó egoístas, ese tal no merecería sino el perdón nuestro y el de todos, y no el desprecio, porque nuestro compañerismo nos veda tal delito.»

ESTÍMULO

Si estímulo es el que incita á ejecutar alguna cosa, es innegable que, circunscribiéndonos á ferrocarriles, éste será de necesidad, si hemos de cumplir con agrado y con satisfacción los trabajos encomendados á cada uno de nosotros, dado el cargo que ejerzamos en las Empresas férreas.

Pero analicemos con serenidad de juicio la cuestión, y veamos si realmente existe tal incitación, que nos induzca á cumplir con nuestro deber, haciendo agradable tal cumplimiento, en vez de hacerlo desagradable y penoso, como ocurre en la casi totalidad de las ocasiones.

Recorred la línea, escuchad á cada clase de empleados, bien sea de explotación ó movimiento, tracción, trenes, vía y obras, etc., etc., y sacaréis el lamentable convencimiento de que no existen estímulos de ningún género; es más: interrogad á la juventud ferroviaria, que, por su vitalidad juvenil y falta de experiencia, parecería natural estuviere poseída de grandes energías é ilusiones, y de su indiferencia deduciréis que carece de tales energías é ilusiones, y podréis observar que en su casi totalidad se dedica á esperar, con la misma pasividad que lo haría un anciano desengañado por las tristes lecciones de la experiencia, lo que puedan ó quieran concederle con el transcurso de los años.

Esta desilusión, esta falta de esperanzas, no es sistemática, no obedece á vicio de clase: es consecuencia inmediata de la falta de recompensa por un lado, y por otro, y más principalmente, por la falta de justicia ó equidad con que la recompensa se concede. Y como esta falta de justicia, esta falta de equidad, se comete con harta frecuencia, de ahí que la falta de entusiasmos arraigue tan prematuramente en la juventud.

El personal en general aprecia que, en un considerable número de casos, tiene que realizar un trabajo superior á sus energías físicas, y ve que la recompensa guarda una relación muy inferior con el trabajo que presta, de suyo importante; pero que, aun cuando así no ocurriese, lo sería en atención solamente al número de horas de sujeción que acusa su desempeño.

Y, claro está, al ver que los ascensos, que son la única recompensa que en su constante trabajo, al par que penoso por el cúmulo de responsabilidades que acarrea consigo, tanto morales como materiales, se conceden con tan excesiva escasez; al apreciar que el reparto de tan pequeñas sumas no se hace inspirado en un recto espíritu de justicia y equidad, el desaliento cunde y toma cuerpo, y las ilusiones y los entusiasmos desaparecen ante el horizonte que se les presenta, en el que no ven, en el que no aprecian la más leve partícula de recompensa por el trabajo que con satisfacción y entusiasmo vinieron realizando, cuando, desoyendo á los antiguos compañeros experimentados, se forjaron la ilusión de que obtendrían el tan esperado aumento que les estimulase á

continuar prestando sus servicios con el mismo interés, ya que no fuese con más.

Y si esto les entristece, y si esto les desalienta, no les desalienta y entristece menos aún el apreciar que, cuando de aumentos de categoría se trata, no suelen tenerse para nada en cuenta, en la mayor parte de las ocasiones, la antigüedad y, hasta si se quiere, más que ésta, con ser ésta muy respetable, los buenos servicios prestados y las condiciones que para ocupar el cargo vacante posee quien reúne las dos primeras: antigüedad y buenos servicios, sino que tales cargos suelen concederse al favor, á la simpatía que merece, no quien se la ganó por rectos caminos, sino quien la obtuvo por senderos tortuosos.

Por si esto no justificase la falta de estímulos, apuntaremos, ya que la extensión del artículo no nos permite otra cosa, la carencia casi absoluta de recompensa moral de nuestros inmediatos superiores, quienes, con sus amonestaciones injustas, puesto que al hacerlas no tienen para nada en cuenta las razones ó causas que la falta originaron, aumentan la apatía que desgraciadamente se observa.

Pero ¿es posible que todo esto que ocurre no estimule al personal y, sobre todo, al personal joven, á pensar en su situación de hoy y en la de mañana? ¿Y es posible que tan mansamente sufra tal situación sin pensar en los medios justos, sensatos, razonables, de que podría valerse para conseguir su mejoramiento?

Esto es lo que no tiene justificación ni explicación, y si no la tiene, se hace necesario que esa juventud salga de su apatía y se dedique á meditar, y se convencerá de que, si reacciona, alcanzará mejoras que despejen el nebuloso horizonte que tiene en perspectiva, y que de tal suerte habrá conseguido, acaso sin darse cuenta de ello, el creciente desarrollo de la Empresa en que presta servicios.

ATENZA.

LO DE MONTALVO

Lejos de nuestro ánimo afirmar que no exista responsabilidad alguna en aquel triste acontecimiento puesto estos días sobre el tapete por la prensa periódica, con motivo de la vista pública en los Tribunales. Pero juzgar como lo hace aquélla, haciendo responsables á las Compañías y al personal, asegurando, poco menos, que un excesivo abandono y criminal indolencia son causa de esas catástrofes, nos parece hijo de un sistemático criterio contra las Empresas, haciéndolas odiosas al vulgo, que, cuando viaja, cree ver por todas partes su omnipotente mano, acechándole para explotarle con malos servicios y condiciones, causa de que los agentes encuentren siempre dificultades en el cumplimiento del deber, como hace pocos días ha sucedido en la estación de Agrés (línea de Játiba á Alcoy), en la que, procedentes de Villena, se presentaron unos cien viajeros que llegaron tarde para coger el tren que había de conducirlos á Alcoy. La Compañía del Norte no era responsable de la tardanza; pero, no obstante, se sublevaron aquéllos, queriendo prender fuego á la estación, amenazaron al personal, y sabe Dios lo que hubieran hecho si la Compañía no forma un tren especial sin las garantías y condiciones reglamentarias.

En lo de Montalvo se dijeron muchas inexactitudes respecto al puente, cuyas condiciones se ha probado que no son malas. Si ocurren estos accidentes desgraciados, es á pesar del cuidado é interés de las Compañías y personal, por ser ellas y él los primeros que sufren las consecuencias. Es imposible evitar, sobre todo en una gran Empresa, ocurran desgracias, que, si las Compañías pueden ser responsables en algunos casos, no lo son menos las divisiones de ferrocarriles dependientes del

ministro del ramo, que tienen, como primordial misión, vigilar á las Compañías, reconocer el material, dar cuenta de las deficiencias que encuentren y obligar á que se cumplan los reglamentos y disposiciones. Por lo tanto, si les alcanza responsabilidad á las Compañías, debe alcanzarles á los funcionarios del Estado, que, si no pueden estar en todas partes y vigilarlo todo, lo mismo sucede á los demás mortales, que suelen pagar con el pellejo la responsabilidad que pueda alcanzarles. Además, nadie está libre de un caso fortuito por influencia de elementos extraños ú otros agentes no previstos.

Eso de querer echar toda la culpa á las Compañías (que en la mayoría de los casos, por no decir en todos, indemniza á las víctimas que guardan prudente silencio sin mostrarse parte ante los Tribunales, lo que en cierto modo exime de responsabilidad á aquéllas), nos parece un tanto injusto. Hágase justicia á todos por igual, de lo contrario puede convertirse en una excepción odiosa lo que en principio pudiera ser justo.

Criticar, por ejemplo, á las Compañías porque tienen en sus consejos, ex ministros y políticos como patronos y abogados, haciendo ver en esto un privilegio ó malas artes, cuando se trata de un vicio inherente á toda la sociedad española, y hasta podría decirse que consecuencia lógica del régimen político en que vivimos, es injusto, toda vez que debe alcanzar por igual la crítica á esas empresas periodísticas que tienen sus políticos al frente, que se lavan las manos ante los desastres coloniales, pero sin indemnizar á las víctimas. A esos Bancos, á esas industrias, Sociedades de crédito, seguros, etc., etc., que figuran en sus Comités políticos de todos los colores. ¿No tienen sus caciques las provincias y Municipios para amparar sus irregularidades? ¿Por qué tanta extrañeza y censura tanta en una cosa tan general y casi substancial al constitucionalismo, cuyas leyes no se oponen á esos procedimientos? ¿Por qué tanta animosidad á las Compañías, que después de todo pagan los vidrios rotos, cuyos intereses están ligados con los del público?

¿Iban á ser tan candidas que se sustrajeran al medio ambiente y vivieran en los espacios siderales sin relación con el mundo que les rodea?

Convengamos en que hay mucho de falso y mucho de injusto en esas leyendas que se empeñan en tejer contra las Compañías.

ACLARACIÓN

Varios compañeros nos ruegan aclaremos con ejemplos, á ser posible, la forma en que se van á otorgar los regalos que en nuestro anterior número dijimos concedíamos á nuestros adheridos.

Allá van unos ejemplos como aclaración. Supongamos que el número correspondiente al primer premio del sorteo es el 148; claramente se desprende que el regalo corresponderá al adherido cuyo número de suscripción sea el del primer premio.

Supongamos que el segundo premio corresponde al 12.348; el número al que corresponderá el segundo regalo será el de los cuatro últimos números, ó sea al 2.348.

Y, supongamos, por último, que el número agraciado con el tercer premio es el 10.005; el premio, en este caso, será del adherido cuyo número de suscripción sea igual al de los cuatro últimos números 0.005.

Puede ocurrir que los cuatro últimos números de alguno de los premios sean mayores al número de suscripciones con que contamos; en este caso, se concederá el regalo al que tenga el número igual á las tres últimas cifras.

Ejemplo:

El primer premio ha correspondido al nu-

mero 18.408. Como no contamos con tan crecido número de suscriptores como supone la cantidad 8.408, el premio corresponderá al que tenga el número de adhesión igual á los tres números últimos: 408.

Creemos que con los ejemplos que anteceden, quedará debidamente aclarado el asunto; no obstante, tendremos mucho gusto en aclarar cualquier duda que pudiera presentarse.

En la primera quincena de cada mes daremos cuenta de los sorteos.

Sobre cuernos, penitencia.

Tiene gracia lo que dice *Un ferroviario* en las columnas del periódico *España Nueva*.

Después de recordar la Real orden del ministerio de Fomento prohibiendo la reventa de billetes de ferrocarriles fuera de las taquillas de las estaciones y agencias autorizadas por las Compañías, censura la falta de cumplimiento de aquella disposición.

Hasta aquí, perfectamente bien; pero ¿quién dirán ustedes que viene luego echando la culpa de que no se cumpla la Real orden? Agárrense ustedes para no caerse. ¡A los inspectores principales de explotación, de contabilidad, jefes de estación, interventores (suponemos que de las Compañías), y, pareciéndole pocos, añade todavía «etc., etc.», como la coletilla que ponen á los capitanes generales suponiendo títulos que no existen, ya que no sabemos á quiénes habrá querido incluir en esos etcéteras, como no sean expendedores guardafrenos, ó sabe Dios, porque el demonio son estos periódicos... Ah, se me olvidaba. Cita, en último término, á los agentes de la autoridad, que es por donde debió empezar.

¿Qué tendrán que ver los agentes de las Compañías y la Compañía misma con esa reventa? Es decir, si tienen que ver, solamente que todo lo contrario (como decía el sargento del cuento) de lo que supone ese señor ferroviario, que por las trazas debe prestar sus servicios en la China ó cree que está en ella. Si tienen que ver, solamente que en el sentido de que tal reventa no exista, porque va en perjuicio de los intereses de las Compañías y del personal, que no puede perseguir en la calle, en donde no tiene autoridad, á los revendedores, mientras los toleren los agentes de la autoridad, que presencian impasibles la infracción.

Lo único que los agentes de las Compañías pueden hacer, y tienen interés en ello, es cumplir las disposiciones de éstas con el viajero, que viaja sin condiciones; lo que, en el caso de que hablamos, es muy difícil exigir responsabilidad, por falta de elementos de comprobación para hacer constar el origen del billete que lleva el viajero, ya que la sospecha y aun la seguridad (no pudiendo hacerlo constar) no bastan para hacer efectivo el castigo.

Creáenos el aludido ferroviario: censurando á las Compañías de esa manera no se consigue nada, porque se corre el riesgo de que el público no haga caso, y cuando se dé en el clavo lo tomará por las muchas veces que se da en la herradura.

Junta ordinaria de accionistas del Norte de España y de M. Z. A.

En la tarde del domingo 20 se reunió á las cuatro de la misma, en el domicilio social, la Junta anual ordinaria de accionistas de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Para tal fin llegó de París el presidente de aquel Comité, M. Emile Pereire, y los individuos del mismo D. Rafael Angulo, MM. Gustave y Maurice Pereire y otras distinguidas personalidades del Comité de Barcelona.

Concurrieron al acto unos 80 accionistas, poseedores de 190.484 acciones, representativas de 3.787 votos.

Presidió la sesión el Sr. Rodríguez Sampeiro, y dió lectura de la Memoria el Sr. Fesser. Fué oída con visible complacencia y aprobada, así como el Balance y las cuentas y proposiciones del Consejo, aceptadas por unanimidad, sin que ningún accionista manifestara deseos de hacer uso de la palabra.

En consecuencia, quedó ratificado el nombramiento de administrador en favor del conde de Foy, en reemplazo de M. Bixis, y reelegidos por cinco años los señores marqués de Comillas, Sempurn, Mir y Pestel. La Junta confirmó todas sus autorizaciones anteriores y autorizó de nuevo al Consejo para celebrar los contratos que estime necesarios á la afirmación de los resultados de su tráfico, y para obtener

las concesiones convenientes á la perfección y complemento de la red actual ó realizar cualquier acto de modificación de la misma, delegando, si lo estima oportuno, su representación.

La Memoria, mucho más perfecta este año y de una gran claridad en la presentación de los datos, hace ver que los ingresos totales del tráfico en 1905 han sido de 117.000.654,38 pesetas, 31.787,46 por kilómetro explotado. No obstante la disminución de 470.024,61, con relación á 1904, las economías realizadas han permitido lograr un sobrante de 265.955,72 pesetas, en vez del déficit en aquel año de 2.616.392,61, y aplicar á obras 1.503.259,54 pesetas más que en 1904.

El Tesoro ha percibido en el año, de la Compañía, por todos conceptos, 18.691.411,27 pesetas, 5.077,81 por kilómetro.

El número de viajeros transportados á un kilómetro fué en 1904 de 661.914.884, y ha sido en 1905 de 691.328.343. La tarifa media por viajero y kilómetro ha disminuído de 0,049 á 0,045.

El número de viajeros con billetes kilométricos fué en 1904, durante siete meses, de 230.971 y ha sido en todo el año 1905 de 652.179. El número de toneladas kilómetro de mercancías ha disminuído en el año de 1.002.911.410 á 957.592.332 por efecto de la mala cosecha de trigo; la pérdida parcial de la de naranjas y limones; la aminoración de transportes de remolacha, por la formación del *trust* azucarero, parte de cuyas fábricas, además, han adquirido los carbonos de Teruel ó lugares más próximos á su consumo.

En fin del año sólo quedaban por colocar carriles de acero en 19 kilómetros.

Asimismo fué acordado el reparto de primas y ascensos.

En el mismo que los de la Compañía del Norte, se reunieron en Junta general ordinaria los accionistas de Madrid á Zaragoza y á Alicante, aprobando por unanimidad la Memoria referente al ejercicio de 1905, que fué leída en dicho acto, así como las cuentas y balances del año último y las proposiciones del Consejo de Administración.

En números anteriores dábamos cuenta del dividendo que había de repartir aquella Compañía.

La feria de Valverde.

¿No habéis oído alguna que otra vez comparar á las Empresas de ferrocarriles con la feria de Valverde, por el hecho muy particular de que, según el proverbio castellano, el que más ponía en esta feria más perdía?

Pues sí, suele ocurrir con alguna frecuencia que se establece esta comparación; pero sobre todo cuando más se usa ó abusa del comparativo es al conocer la forma en que se ha hecho el reparto de ascensos, otorgados con más frecuencia que prodigalidad, con ser la primera muy relativa.

¿Existen razones para establecer esta comparación? ¿Es conveniente poner en práctica el procedimiento que de la comparación se desprende habría de ponerse para llegar á alcanzar el respeto á la equidad, ya que no sea á la justicia?

Contestemos afirmativamente á la primera pregunta y neguemos rotundamente la segunda.

Seamos lógicos y tratemos con serenidad la cuestión.

Es perfectamente lógico que al observar la falta de justicia con que se conceden los ascensos, que en general son muy limitados, dadas las pequeñas sumas que para tales fines vienen destinándose, aquellos que se ven perjudicados en el reparto sustenten y manifiesten á sus compañeros la creencia de que cuanto más esfuerzos ponen para salir airoso de la misión que les ha sido confiada, cuanto más interés ponen en cumplir su cometido, menos se lo agradecen, ya que no ve este agradecimiento traducido en la recompensa que por derecho debía corresponderle. Y es perfectamente admisible que cruce por su imaginación la idea de equipararse al agraciado con el aumento, puesto que un hecho real le ha puesto de manifiesto que no se recompensa al trabajo y la antigüedad, sino al favor, á la simpatía ó al grado de parentesco.

Pero esto no debe de pasar de ser un natural desahogo, porque si nos dejamos aconsejar de estos hechos prácticos y realizamos lo que en un momento de exaltación nos sugirió nuestra razón, damos insensiblemente pie para que

continúen postergándonos, y en este caso, justamente, ya que no se tienen en cuenta las causas de nuestra determinación. He aquí el por qué debemos negar virtualidad á la segunda de las preguntas.

Debemos tener la suficiente serenidad para que cuando veamos una injusticia que directamente nos afecte, no nos induzca á tumbarnos á la bartola, como vulgarmente se suele decir, sino que nos aconseje á continuar trabajando con las mismas ó más energías para que, de repetirse el caso, podamos reclamar nuestros derechos en las altas esferas, donde tengamos la seguridad de que no se conocen estas arbitrariedades, que más que á los empleados perjudican á las mismas Empresas.

GILMUR.

NOTICIAS VARIAS

Procedente de la estación de Castejón y por conducto de nuestro representante Sr. Meseguer, hemos recibido la cantidad de 13,25 pesetas destinadas á la suscripción de los huérfanos del jefe de estación que fué de Legorreta; y con el mismo destino hemos recibido 17 pesetas, recaudadas en la estación de Bilbao-Norte por nuestro representante Sr. Simó.

Para satisfacción de algunos de los compañeros de Bilbao que nos han escrito rogándonos diéramos cuenta de haber recibido la suma indicada, diremos que no lo hemos hecho por que hasta después de publicado el último número no la habíamos recibido, obedeciendo este retraso á que el compañero á quien nuestro representante Sr. Simó hizo la entrega, no pudo presentarse en estas oficinas con anterioridad por no permitírsele el servicio á él encomendado.

El furor del reclamo es inmenso en Norte América, empleándose en él cantidades fabulosas. Ha llegado á ser un *sport* entre los industriales y comerciantes acaudalados, que luchan titánicamente por batir el *record*, llegando para ello al rigor de exotismo.

Una agencia ha comprado últimamente el derecho de publicidad en un tren. En el exterior de los vagones van pintados enormes carteles, y en el interior, lo mismo en los *sleepings* que en la última clase, numerosos anuncios se ofrecen á la vista del viajero.

Hemos recibido *La Revista Profesional*, órgano de la Asociación general española de de lineantes, que se publica en esta corte los días primeros de cada mes, sirviéndose gratis á los asociados.

Con extraordinaria complacencia devolvemos el saludo á tan estimado colega y establecemos el cambio.

Recomendamos la acreditadísima fábrica de gorras de los señores hijos de Rubio, donde además de economía y esmero, sirven con gran prontitud los pedidos.

Pueden dirigirse al gran establecimiento, Jacometrezo, 50.

Nuestro corresponsal en Monforte, de la línea de este punto á Vigo, nos comunica la triste noticia de que el día 18 falleció el representante en Monforte de la Compañía de Madrid á Zaragoza y Orense á Vigo.

Asimismo nos comunica el fallecimiento de nuestro querido suscriptor D. Eduardo Olivares, recientemente trasladado á Monforte, donde se captó las simpatías y el aprecio de todo el personal por las relevantes cualidades que le adornaban.

A su fallecimiento deja en el mayor desconsuelo á sus queridos padres, porque habían cifrado en él todas sus esperanzas y por tratarse además de ser hijo único.

De todo corazón nos asociamos al justo dolor que embargará á ambas familias, absteniéndonos de pronunciar palabras de consuelo, porque éstas no servirían más que para acrecentar tan natural sentimiento, que el tiempo será el que se encargue de ir mitigando.

Gran bodega «La Bohemia». Vinos de mesa. Anís varias clases. Ron superior. San Vicente alta, núm. 14, Madrid.

Copiamos de un querido colega:

«Asegúrase que hecha ya la liquidación del ejercicio de 1905, los obligacionistas de la Compañía de los ferrocarriles andaluces percibirán cinco francos, como complemento de los diez ya repartidos á cada obligación.

La baja de los cambios pone feliz término al período crítico que han atravesado los ferrocarriles españoles, é inaugura una nueva era de prosperidad.»

Nos alegramos, si bien no se nos oculta y lo sentimos, que la tal era de prosperidad no ponga *feliz término al período crítico* porque han atravesado, atraviesan y no sabemos hasta cuándo continuarán atravesando la mayoría de los ferroviarios españoles.

Con asistencia de unos 100 asociados, celebró la Asociación general de Empleados y Obreros de España, la junta general ordinaria, en su domicilio social y á las cuatro de la tarde próximamente del día 26 del mes corriente.

Sin discusión alguna se aprobó el acta de la sesión anterior y memoria del ejercicio del pasado año.

El asunto que promovió animada discusión fué el relacionado con la cuenta de anticipos anteriores de 1901, y sobre este asunto se aprobó el dictamen que presentó la Comisión rechazándose el voto particular de alguno de los individuos de dicha Comisión.

Después de discutidas con bastante amplitud varias proposiciones, se levantó la sesión, siendo próximamente las siete de la tarde.

Locomotoras eléctricas dobles.

Las condiciones particulares de la línea eléctrica de Montreux en el Berner Oberland han obligado á emplear trenes más pesados de los que en un principio se habían calculado y á remolcar los trenes por medio de dos locomotoras colocadas en cabeza. Para evitar en la doble tracción eléctrica las cargas negativas de las dos locomotoras, se adoptó una disposición en la que cada locomotora lleva dos amperímetros: uno que indica el consumo de corriente de una de las locomotoras, y el otro el consumo de corriente de uno de los motores de línea. El mecánico de las máquinas debe regular su marcha, según las indicaciones de los dos amperímetros, de tal suerte, que las dos máquinas indiquen las dos mismas intensidades, y observar, por otra parte, las señales que le hace el mecánico de la otra máquina. Estas señales se hacen en el momento de la partida, en el paso en serie al paso en paralelo y en la parada.

Los frenos los hace funcionar el conductor de la primera máquina. Los resultados obtenidos han sido perfectos. Las indicaciones dadas por los amperímetros hacen que las cargas en las dos locomotoras se encuentren repartidas por igual.

El personal de trenes.

Constituye una verdadera anomalía lo que viene sucediendo con el personal de trenes, particularmente con los guardafrenos autorizados.

Estos agentes prestan todo el año un servicio superior al de su cargo sin más retribución particularmente en la Compañía del Norte, que á la que les da derecho el nombramiento que posean de guardafreno de 1.^a, 2.^a ó 3.^a. En la Compañía del Mediodía tenemos antecedentes de que cuando un guardafreno presta servicio de conductor se le abona el sueldo y gastos de viaje como tal conductor, y esto, en realidad, está bastante más en armonía con la justicia, sin que por ello desaparezca por completo el abuso; los guardafrenos autorizados de Madrid á Zaragoza y á Alicante están mejor atendidos y considerados que en las demás, por cuanto la Compañía del Mediodía les concede viajar, tanto en servicio como fuera de él, en 2.^a clase, á ellos y á sus respectivas familias.

A estos agentes, que están prestando un servicio superior á su cargo, pero cobrando el sueldo de guardafreno de 3.^a en su mayoría, se les manda destacados fuera de su residencia, haciéndoles ver que van por quince días que señala el Reglamento; pero suelen tenerlos treinta ó cuarenta, y muchas veces mes y medio sin volver á su residencia y sin recursos la mayor parte de las ocasiones, ni ropas de aseo con que mudarse.

¿Es posible, señores directores, que á un empleado que sólo disfruta de un sueldo de 3 pesetas se le obligue á ausentarse de su domicilio por el tiempo señalado anteriormente sin cuidarse sus superiores si dispone de los recursos necesarios para su subsistencia y dejar á su familia lo necesario para la vida durante su ausencia? A juicio de ella, estos sufridos cuantos esclavos empleados, deben tener ahorros para trasladarse á donde son necesarios y para dejar atendidas á sus familias.

¡Lastimosa equivocación! La inmensa mayoría de estos agentes no tienen ahorros, y para obedecer la orden superior suelen generalmente empeñarse, recurriendo al préstamo que les ofrece el bondadoso... usurero.

Que esto sucede lo deben saber los señores directores, pues no se precisa ser muy mate-

mático para comprender que de 3 pesetas de sueldo no sólo no pueden hacer ahorros y si sólo mal comer.

Por otra parte, los gastos de viaje que se conceden al personal de trenes son insuficientes, puesto que no pueden hacer las tres comidas y la pernoctación.

Además, fíjense los señores inspectores principales y jefes de los servicios, cómo sirven al personal de trenes en las fondas de las estaciones, obligados sus dueños, según contrato con las Compañías, á dar de comer á sus respectivos agentes por una peseta; suelen darle por comida unas cuantas patatas y alguno que otro mendrugo de pan que ha sido retirado de las mesas donde come el viajero, y éste se lo ponen, sin otro servicio más que un tenedor, pues el mantel y el cuchillo se queda para el que paga por comer.

Hace cuarenta años ó cincuenta que los agentes de trenes cobraban los mismos gastos de viaje, no obstante la carestía de los artículos de primera necesidad; recientemente, hace cuatro ó cinco años, se les aumentó los gastos de viaje á varios agentes de la Compañía del Norte, entre ellos á los jefes suplentes, factores y guardaagujas; ha sido un acto de justicia lo hecho con esos agentes, y esto mismo pudo hacerse con el personal de trenes que no creemos sea de peor condición. Una vez que no se ha hecho en aquella fecha, confiamos en la rectitud del Sr. Waldman, director de la Compañía del Norte, ha de haberlo ahora, aumentando los gastos de viaje del personal de trenes en forma que pueda atender á sus necesidades.

Al mismo tiempo, y sin perjuicio de ocuparnos sucesivamente de este asunto, rogamos se conceda á los guardaafrenos, como se hace en el Mediodía, viajar en 2.ª clase ellos y sus respectivas familias, pues además de que todos desempeñan el cargo de conductor con el sueldo de guardaafreno, resulta también que se les tiene la misma consideración que si fueran mozos, pues se les hace viajar en las mismas condiciones, sirviendo esto muchas veces para restar prestigio á quien momentos antes regentaba un tren como conductor.

HEROISMO

Leemos en la prensa la siguiente noticia: «Al llegar noches pasadas, á las doce y cuarto, á la estación de Redondela un tren con cargamento de explosivos, incendióse un vagón de los que componían el peligroso convoy. La alarma que esto produjo entre las pocas

personas que se dieron cuenta de lo que ocurría, fué espantosa; pero la serenidad y arriesgo de un hombre evitaron las consecuencias del hecho.

El capataz Insúa, sin tener en cuenta el riesgo que ponía su vida, separó el vagón incendiado del resto del tren y pudo sacar después de dentro de aquél cuatro cajas de dinamita.

De este modo quedó reducido el incendio á cuatro cajas de gasolina.»

Sin más comentarios, publican nuestros grandes diarios la noticia. Pero nosotros no podemos menos de ocuparnos del rasgo de un compañero nuestro que con tanto arrojo salvó vidas é intereses.

No dudamos que será premiado el heroico acto del capataz Insúa, y recomendamos al señor ministro de Fomento vea si este compañero nuestro ha hecho méritos para que se le otorgue la cruz de Beneficencia. ¡Con cuánta menos razón la llevan muchos que la van exhibiendo por calles y callejuelas!

Compañeros.

Cuando apareció en este periódico la idea que nuestros compañeros de Valladolid expusieron á los señores que se dirigían á Tolosa á entregar lo recaudado para los huérfanos del que fué jefe de Estación de Legorreta (Norte), no pudimos menos que dedicarnos unos cuantos amigos á estudiar tal medida benéfica á todas luces, y en unión de los compañeros que forman parte de la Redacción del HERALDO DE FERROCARRILES, hemos podido ver que la fundación del citado Colegio presenta graves dificultades difísimas de vencer.

Sin embargo, creemos que aunque difícil, no por eso deben perderse las esperanzas, antes al contrario, debe servir de acicate y estímulo para llevar adelante esta idea, cuya necesidad todos reconocerán.

Creemos que lo primero que urge es buscar medios para su fundación, pues luego no faltarán para su sostenimiento.

La forma en que habrá de obtenerse el pequeño capital que hace falta para su fundación, es, á nuestro entender, el siguiente:

- 1.ª Suscripción voluntaria en la que contribuyera cada cual siquiera con diez céntimos.
 - 2.ª Recargo de cinco céntimos cada recibo de suscripción del periódico un mes.
 - 3.ª Festivales, funciones de teatro, etc., que pudieran celebrar nuestros compañeros en aquellos puntos que creyeran oportunos.
- De esto tenemos ya algunos ofrecimientos.

4.ª Solicitar de S. M. Don Alfonso XIII, del Gobierno y de las altas personalidades, ayuda material y moral.

5.ª Celebración en Madrid de una velada á semejanza de las que organizaran nuestros compañeros de otras localidades.

Esto proporcionaría, á nuestro entender, medios para su fundación, pues, como dejamos dicho, para su sostenimiento no dudamos que habíamos de obtenerlos, si no sobrados, á lo menos los precisos.

Del entusiasmo de todos esperamos que secunden este proyecto y nos presenten cuantos reparos juzguen pertinentes, viniendo aquellos que lo deseen á formar parte de las Comisiones que hablan de formarse para poder caminar de prisa en asunto de tan vital interés para todos.

Capataces y delineantes de Vía y Obras.

Con qué candor, con qué modestia sin igual, con qué sínéresis más atrofada, arrima el ascua á su sardina el delineante (porque no cabe duda que lo es) que en el HERALDO DE FERROCARRILES, núm. 20 del 16 de Mayo que rige, se ocupa en un paréntesis hecho por la redacción del mismo en un artículo titulado «Los delineantes», del ascenso á sobrestantes en el mayor ó menor plazo —dice— para los citados delineantes de Vía y Obras.

Menguado andaría este servicio si los tan repetidos delineantes por el *plausibilísimo* motivo de saber hacer cuatro rectas (sobre el papel, se entiende), cuatro curvas sobre el idem y á más cuatro estados ya rayaditos (eso sí) y con los encabezamientos impresos, ¡jño faltaba más! tuvieran que arreglar con personal no idóneo, con gente nueva en eso del bate, que honra, aunque críe callosidad, el trozo encomendado á su custodia: ¡pobre Compañía, y sobre todo, pobre público!, menguado, sí, andaría el asunto.

¿Me hace el favor el comunicante de acercarme que entiende el (suponiendo que perteneciera á los delineantes, que no sabrá hacer más que lo que he dicho antes) del servicio práctico de la vía, si entró al servicio del jefe de sección como meritorio quizás, siguió su *carrera* á jornal, fué auxiliar y luego delineante, sin haberse dado idea de la existencia nada más que de los cuatro estados oficiosos y sin otro jefe que pueda conocer sus *relevantes méritos* que el de sección á cuyas órdenes está?

No me aparto que con práctica (y en este caso cualquiera lo podría ser) los delineantes podrían llegar á conocer su obligación como tales sobrestantes; pero ¡jñh Fabiol!, entiendo que así, de *repente*, no tienen tanto derecho como los capataces, sumamente aptos algunos, y á lo que irían aquéllos á los desdichados trozos que los destinaran, sería á ser discípulos por el pronto y hasta cierto tiempo, de un peón cualquiera de las brigadas á sus órdenes. ¿He dicho algo? Creo que sí.

Y en cuanto á esas aspiraciones que de *legitimidad* tenían los delineantes, ¡papa ta, Blanquillo! No se conforma el querido compañero delineante con ser sobrestante, sino que ¡jñh aspiración insaciable del hombre! También *legítimamente* les correspondía ascender á jefes de sección, así, desde delineantes: comprendo que estos jefes se harán dentro del servicio de alguna cosa, pero.... estos ¡jñh Fabiol!, que ves campos de soledad..., etc.

Menos mal, y gracias que el comunicante perillista nos concede á *algunos capataces* conocimientos que llegan á igualarse con los de ellos, ¡¡que modestia la suya!!; yo así lo entiendo al decir en uno de sus párrafos: «Los cargos de sobrestantes suelen otorgarlos hoy á los que desempearon el cargo de capataces (*muy bien hecho*), sin tener en cuenta que en algunas ocasiones éstos no poseen los conocimientos que para el buen desempeño de estos cargos se requieren.»

Quedamos, pues, compañero delineante, en que á pesar de los pesares, la superioridad ha hecho divinamente legislando en esta forma, sin perjuicio de que usted tenga un buen saldelin, y que en esto de la sobrestantería, y perdóneme, está usted hecho un pobrete, á pesar de que el día menos pensado sea usted mi jefe de trozo, que otras cosas más gordas he visto.

UN CAPATAZ DE VÍA Y OBRAS.

**

HERALDO DE FERROCARRILES en este asunto ni quita ni pone, se concreta únicamente á decir que se hace eco, y seguirá haciéndose, de todas las aspiraciones del personal ferroviario.

UN RUEGO

Manifiestos son los deseos del señor jefe de la Intervención del Norte, de disminuir en lo posible el excesivo trabajo de que se encuentran recargadas las estaciones, en la mayoría de las cuales existe el mismo personal que hace diez ó más años, á pesar de haberse triplicado en muchas de ellas el número de expediciones y llegadas, eso sin contar las innumerables tarifas y concesiones que vienen á hacer punto menos que imposible el buen cumplimiento de su servicio á la sufrida clase de factores.

Nos permitimos exponer en estas columnas una idea que de llevarse á la práctica, aparte de simplificar considerablemente las operaciones de las tasas, éstas serían mucho más seguras y se evitarían muchas rectificaciones, pues es una razón contundente que pueda uno equivocarse con más facilidad en cinco ó seis operaciones que en una sola, máxime si se tiene en cuenta la economía de tiempo que representa el hacer las tasas de las mercancías, como se demuestra en el siguiente ejemplo:

Supongamos que el precio por tonelada de Santander á Utiel es de 80 pesetas. Será mucho más factible multiplicar por 80 pesetas, que repartida esta cantidad como sucede actualmente, ó sea

5.ª Para el transporte de municiones ó material de guerra en los trenes de mercancías que, á juicio de la autoridad militar, deba ser custodiado, las Empresas colocarán el número de carruajes necesarios para la escolta.

6.ª Las pólvoras de guerra serán siempre embaladas en dobles barriles; las de minas y caza, en sacos de tela ó cartuchos de papel, y éstos en cajas de madera ó barriles, lo mismo que los cartuchos confeccionados.

7.ª Estas cajas ó barriles serán cargados en vagones de muelles de choque, cubriéndose las juntas de las tablas que forman las cajas con chapas metálicas.

8.ª La superficie de hierro de los ejes y de las palancas de transmisión que en los vagones se hallan á la vista, deberán cubrirse con forros de tela, manguitos ó planchas de madera.

9.ª El piso de todo vagón en que se transporte pólvora será también cubierto con un encerado impermeable para impedir que aquella pueda caer sobre la vía.

10. Se prohíbe el uso del freno en todo vagón que se aplique á este último transporte.

11. Durante la marcha del tren, ninguna persona, ni aun de los encargados de la custodia y empleados de la Empresa, podrá penetrar en los vagones que conduzcan pólvora.

12. El maximum que de ésta ha de cargarse en cada vagón, incluso el peso del barril, se limita á 3 000 kilogramos, y el de una expedición á cuatro vagones. Se hace excepción del caso en que, por circunstancias extraordinarias, sea indispensable al Gobierno transportar mayor cantidad de dichas municiones, para lo cual se dictarán las prevenciones oportunas por el Ministerio de Fomento á indicación del de la Guerra.

13. Cuando el Gobierno disponga el transporte de pólvora, lo anunciará á la Compañía del camino de hierro con veinticuatro horas de anticipación, para que adopte sus medidas, á fin de que aquél se verifique con toda regularidad y pueda oportunamente acordarse lo conveniente para que la expedición no permanezca en las estaciones de partida y llegada más tiempo que el necesario para la carga y descarga.

14. La colocación de los vagones cargados de pólvora deberá ser en el extremo opuesto á la locomotora, siguiéndoles siempre tres más que contengan mercaderías ordinarias, para que formen la cola del tren.

15. En las maniobras de estación para su composición ó descomposición, los vagones con pólvora no podrán arrastrarse por máquinas locomotoras.

(El Reglamento de transportes militares de 24 de Marzo de 1891, en sus artículos 94 al 100, y su adicional de la misma fecha, determinan especialmente las prescripciones y medidas de precaución que han de cumplirse en la conducción de materias explosibles é inflamables que el Estado envía por las líneas férreas.)

Real orden de 10 Enero de 1893.—La Reina (q. D. g.) se ha dignado adoptar las resoluciones siguientes, que deberán considerarse como complemento á lo dispuesto sobre el particular en el Reglamento de 8 de Julio de 1890:

1.ª Todos los ferrocarriles de que sea concesionaria una misma Compañía se considerarán para el efecto de los transportes como una sola línea cuando no haya entre ellos

tirá colocar un furgón provisto de resortes de tracción y choque entre los coches de viajeros.

6.ª El retrete podrá establecerse en cualquier coche ó furgón del tren, pero deberá tener un letrero muy visible por ambos lados del tren.

7.ª En los trenes de viajeros y mercancías (mixtos) se podrán enganchar después de los carruajes de viajeros un número de vagones igual á la mitad más uno del de coches de viajeros ocupados, con la precisa condición de que la carga de dichos vagones sea directa desde el punto de origen hasta el término del itinerario del tren, sin que en las estaciones intermedias pueda hacerse en ellos operación ni maniobra alguna.

8.ª En todo tren de viajeros se colocará como último vehículo un furgón ó coche con freno.

9.ª El material vacto se podrá colocar inmediatamente á la cabeza ó cola del tren, pero separado, en conjunto, del disponible para los viajeros.

10. Todo coche de viajeros de cualquier clase, que deba hacer un recorrido parcial, deberá llevar un letrero visible que indique cuál es la estación de destino.

11. En casos excepcionales y extraordinarios, y que se justifique debidamente, podrá alterarse lo dispuesto, dando cuenta al ingeniero jefe de la división.

(Véase art. 54 del Reglamento para la ejecución de la ley de Policía.)

Por Real orden de 21 de Octubre de 1881, se autoriza á las Empresas de ferrocarriles para emplear dos máquinas destinadas á remolcar los trenes de viajeros y mercancías en todos aquellos casos en que, á juicio de las mismas Empresas, sea necesario apelar á este medio de doble tracción.

(Véase art. 79 del Reglamento para la ejecución de la ley de Policía.)

Real orden de 7 de Julio de 1881.

1.ª Que las locomotoras solas ó con vagones puedan marchar con el tender delante en los casos en que, por no existir en las estaciones placas giratorias, sea esta posición inevitable, tales como maniobras, regreso á su destino después de haber servido para doble tracción, arrastre de trenes de trabajos, socorro de trenes ú otros análogos, debiendo interpretarse en este sentido las palabras *accidentes inevitables*, consignadas en el art. 79 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878.

2.ª Que la velocidad en este caso no excederá de 30 kilómetros por hora, y que deberán adoptarse, además, las mayores precauciones con arreglo á lo dispuesto en el repetido art. 79.

(Véase art. 87 del Reglamento para la ejecución de la ley de Policía.)

Por Circular de la Dirección general de Obras públicas, fecha 15 de Abril de 1893, se dispone:

1.ª Que la principal obligación de las Empresas respecto al tiempo de parada de los trenes de viajeros en las estaciones consiste en procurar que la salida de los mismos se verifique á la hora marcada para cada estación en los respectivos cuadros de servicio.

2.ª Que para que esto tenga lugar, se reduzca el tiempo de parada en las estaciones,

HERALDO DE FERROCARRILES

Unión ferroviaria española.

DESDE EL MES DE JUNIO PUBLICARÁ EN FORMA DE FOLLETO

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.
Llénese 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.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 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.

Movimiento de personal.

D. Saturnino Martínez, telegrafista, de Castejón á Vitoria; D. Pedro Clemente, de Gijón á Pola de Lena, de factor autorizado; D. Pascual Calabuig, factor, de Valencia á Alcira; D. Antonio Pérez, jefe de estación de Reus, á Huesca; D. Carlos Ramiro, factor de Madrid, á La Robla; D. Manuel González, factor en La Robla, á Pola de Lena; D. Pedro Angulo, factor de Pola de Lena, á Reicastro; D. Ignacio Rodríguez, factor de Oviedo, á Gijón; D. Jesús Angulo, factor de Reicastro, á Oviedo; D. Pedro Alonso, factor de Gijón á Trubia; D. David González, factor de Miranda, á Soto de Rey; D. Angel Montes, factor principal, trasladado á Miranda; Joaquín Tamayo, factor de Valladolid á Miranda; Victoriano Farnaute, de Valladolid á Oficinas Centrales de Madrid.

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	

Añis varias clases, 75 céntimos cuartillo. Ron superior, 1 pta. idem.

Santander.	Norte.	Bilbao.	Barcelona.	Taragona.	Valencia.	Utriel.	Total.
10,00	8,25	9,56	24,82	5,17	17,64	4,56	80,00

de lo que resulta ocho operaciones en vez de una.

No dudamos que el digno jefe de la Intervención verá lo justo de nuestra demanda y dictará las órdenes á fin de que se convierta en realidad lo que dejamos demostrado.

VARIOS FACTORES.

Por nuestra parte, diremos solamente cuatro palabras.

Vemos con gran satisfacción estas iniciativas, y por lo que respecta á este caso concreto, podemos asegurar que de ser factible será atendido el ruego de los comunicantes.

BOLETÍN DE FALTA

Suscriptor núm. _____

No he recibido el número correspondiente al día _____ de _____ de 1906.

(Firma.)

BOLETÍN DE TRASLADO

Suscriptor núm. _____

Envíese periódico á _____

(Firma.)

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.

cuando sea necesario, por llegar los trenes con algún retraso, al más estrictamente indispensable para dejar viajeros ó tomarlos, poniéndolo oportunamente en conocimiento de éstos, y salvas las detenciones fijadas de antemano para la comida ó almuerzo.

3.º Que las anteriores aclaraciones no se entiendan aplicables cuando el retraso de un tren sea tal que haya producido un retraso completo en el servicio.

4.º Que en ningún caso es lícito anticipar la hora de salida designada para cada estación en el itinerario de los trenes.

(Véanse los párrafos 4.º y 5.º del art. 94 del Reglamento para la ejecución de la ley de Policía.)

Por Real orden de 10 de Abril de 1868 se declara exceptuados á los agentes de la Hacienda pública de la prohibición que establece este artículo y se les equipara á los agentes de policía para los efectos de esta disposición en cuanto á las condiciones y autorización expresa que determina.

Por oficio de la Dirección general de Obras públicas, se declaró en Enero de 1870, comprendidos á los agentes de Policía urbana en el párrafo 4.º y no en el 2.º de este artículo.

Por Real orden de 17 de Septiembre de 1879, se dispone que sea permitida la entrada en las estaciones á los jefes y oficiales del Ejército que en comisión del servicio vayan á cumplimentar á su paso á las autoridades militares y del distrito ó á otros actos análogos.

Por Real orden del Ministerio de Gracia y Justicia de 19 de Septiembre de 1902, y confirmada por otra del de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, fecha 30 de Octubre del mismo año, se concede la entrada en los andenes de las estaciones á las señoras que componen la Asociación católica internacional para la protección de las jóvenes y que se darán á conocer por medio de un lazo amarillo y blanco y su credencial personal.

Los empleados de la Compañía Arrendataria de Tabacos que la misma destina al servicio de inspección y vigilancia, están equiparados á los agentes del resguardo de Aduanas y les está, por tanto, permitida la entrada en el recinto de las estaciones, siempre que acrediten debidamente su cargo y se presenten á desempeñar alguna gestión propia de su cometido.

Por Real orden de 13 de Mayo de 1897 se dispone que las Compañías de ferrocarriles pueden establecer la tarifa de los billetes de andén y aplicar sus productos á los objetos benéficos que estimen oportunos, quedando á cargo del Gobierno la misión de vigilar é intervenir en la forma que crea más conveniente, para que no se abuse de la entrada del público en los andenes hasta el punto de embarazar las operaciones y maniobras para el arreglo y la marcha de los trenes.

(Véase el art. 99 del Reglamento para la ejecución de la ley de Policía.)

Por Real orden del Ministerio de la Guerra de 24 de Septiembre de 1871, se dispone que cuando las fuerzas del Ejército, Guardia civil y Carabineros marchen en los ferrocarriles, descarguen las armas si son del sistema á cargar por la recámara, quitando las cápsulas.

suas en el caso de que sean á cargar por la boca, y á no ser que viajen en coches separados ó en circunstancias muy extraordinarias.

(Véase el art. 101 del Reglamento para la ejecución de la ley de Policía.)
La Dirección general de Obras públicas, por orden dictada con fecha 16 de Noviembre de 1880, resolvió:

1.º Declarar que la letra y espíritu del art. 101 del Reglamento de 8 de Septiembre de 1878, no impide que viajen señoras dentro del compartimiento donde no se permite fumar.

2.º Recordar que, con arreglo al art. 100 del mismo Reglamento, todo viajero tiene derecho á que los empleados de las Empresas ó del Gobierno hagan salir del carruaje á los que fumen dentro del compartimiento donde no se permite fumar.

3.º Declarar que, tanto los empleados de las Empresas como los del Gobierno, están autorizados para hacer salir del carruaje, aun sin excitación por parte de los viajeros, á todo el que fume dentro del compartimiento de que se trata.

Por Real orden de 13 de Junio de 1864, se prescribe que la intervención en ruta en los compartimientos reservados para las señoras no se haga nunca durante la marcha de los trenes, sino en el tiempo de parada en las estaciones.

(Véase el art. 111 del Reglamento para la ejecución de la ley de Policía.)
Por Real orden de 8 de Agosto de 1872 se dictaron, para los transportes de materias inflamables y explosibles, las prescripciones siguientes:

1.ª Se prohíbe, por regla general, que en los trenes que conducen viajeros se lleven mercaderías que puedan producir explosiones é incendios, exceptuando, solamente, por ahora y hasta que se dicten disposiciones definitivas para esta clase de transportes, las maderas y leñas, el carbón vegetal, el alcohol y los aceites esenciales y minerales, en barricas ó vasijas que estén bien cerradas, observándose respecto de la colocación de los vagones en que todo esto se contenga, lo que prescribe la disposición 8.ª de la Real orden de 11 de Febrero de 1868.

2.ª Se prohíbe asimismo, conducir en los trenes de viajeros vagones cargados con materias infectas que exhalan olor fétido é insalubre. También se exceptúan de esta prescripción aquellas líneas en que la importancia del tráfico no permita un servicio regular de mercancías; pero debe pedirse autorización al Ministerio de Fomento, que designará el número y colocación de los vagones.

3.ª En los trenes mixtos que conduzcan tropas, se admitirá la cantidad de cartuchos metálicos que se juzgue indispensable para la fuerza que viaje, cuando sea preciso que lleve estas municiones, á juicio de la autoridad militar. En los demás casos, la cartuchería metálica será transportada en los trenes de mercancías, sin que por ello tengan derecho las Empresas á exigir mayor precio que el de la tarifa ordinaria, por no necesitar esta clase de municiones precauciones especiales.

4.ª La cartuchería ordinaria, como la pólvora y demás objetos análogos, no serán conducidos en los trenes de viajeros, á menos que se trate de especiales de tropa.