

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 Junio de 1906.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

A la hora del suceso ocurrido en la calle Mayor el 31 de Mayo, estaba nuestro número de 1.º de Junio en máquina, por cuya razón no pudimos ocuparnos de ello.

Este periódico se une al sentimiento de las familias de las víctimas, haciendo votos por la mejoría de los heridos, y se felicita muy mucho de cuantos tuvieron la suerte de salir ilesos en aquella triste jornada, de la que, como de todo acto de fuerza, protestamos enérgicamente.

HERALDO DE FERROCARRILES cree de esta forma, interpretar fielmente el sentimiento de todos.

DE ESCALAFÓN

Antes de empezar, conste el caso omiso que de los nombres y personas hacemos, para las que somos tan tolerantes, como intransigentes en los principios e ideas, á los cuales, juntamente con los hechos, nos hemos de referir; nunca á las personas, meros accidentes que el medio, las circunstancias y causas mediatas (que antes de admitir no se cuidaron á tiempo de examinar) modifican, alteran y determinan.

Pondremos en nuestra pluma la mayor templanza para censurar lo que sea censurable; pero sin ocultar el mal, cayendo en un convencionalismo hoy corriente, hijo del excesivo tributo que á las personas se rinde.

Dicho esto, á manera de preámbulo y para que nadie sospeche más intención que la que tenemos en bien de la clase, pasemos adelante.

Las Compañías, atentas á que el presupuesto de personal (como los presupuestos de gastos en toda empresa) adquiera las menores proporciones posibles, no pueden exigir, no deben exigir muchos conocimientos y requisitos para franquear las puertas al que lo solicite; dando esto como consecuencia el que existan jóvenes de modestos recursos intelectuales que aspiran á ingresar en las Compañías, aunque sea con escasa retribución, y que vienen á nutrir las filas del personal, debido en parte también al aumento del proletariado y escasos medios de vida que se observa en nuestro país en la época actual por causas diversas que no entra en nuestro ánimo averiguar ahora.

Las Compañías, creyendo encontrar ventaja en esto, aceptan la ocasión para sostener con modestia á la mayoría del personal que falta de una legislación que le ponga á salvo del capricho, la suerte ó el favor, únicos fundamentos de su carrera, vegeta y trata sólo de ir viviendo sin estímulos ó ilusiones.

Grave error que cometen las empresas. Estamos firmemente persuadidos que si vieran en la práctica los efectos de aquel criterio, no tendrían inconveniente en dignificar la clase exigiendo mayores conocimientos y requisitos que guardaran relación con la mayor retribución y ordenado escalafón que la idoneidad del personal permitiría, toda vez que como tales empleados escasa diferencia de pericia podría hallarse, ya que todos fueron pasando por los mismos conocimientos.

Eso sería más racional que la forma anárquica en que hoy se halla la clase, donde hay una variada escala de nivel moral é intelectual, según las causas á que obedeció su entrada en las Compañías y según las naturales aptitudes de los individuos que la integran. Y no es lo peor esta diversidad tan pintoresca que sería aceptable y hasta justa si á ella se ciñeran los privilegios (que dejarían de serlo) las leyes, ascensos, consideraciones y mercedes, como se ciñe el vestido á las ondulaciones del cuerpo; sino que en abierta contradicción con aquella variedad y sin que guarden relación alguna, concédense en paralela oposición; entre otras razones por la sencillísima de que dada una masa tan heterogénea dirigida é intervenida por muchos, es claramente un absurdo poder establecer no ya lo justo, pero ni siquiera por asomo. Al mismo Salomón desafiaríamos á que pudiera apreciar lo que cada uno mereciera. Eso, dejando aparte las simpatías, favores, influencias, etc., etc., que intervienen en la marcha del personal, que abandonado á su suerte lucha como puede, dividido en fragmentos individuales, convirtiéndose en un mito el interés colectivo, desapareciendo la clase, víctima de sus individuos y de la anarquía, sopena de que, como sucede en algunos, atentos sólo al cumplimiento de su deber, sin querer posponerse á sus compañeros, sin ostentaciones ni protestas que pug-

nan con su carácter, permanezcan olvidados excediéndose en su deber (sin perjuicio de sacarle del olvido cuando se trata de exigirles responsabilidades por faltas á que todos estamos expuestos) por ver si esto le da el ascenso, hasta que desengañados van á aumentar las filas de los individualistas que consideran lícitas toda clase de armas para sus fines particulares, ó desesperados, vean impávidos los hechos sin nuestros del anarquismo como conclusiones de premisas que otros sentaron.

Otros hay, cuya pericia y suficiencia da de sí tanto como la escasa retribución que perciben de las Empresas que, desde el momento que éstas les admitieron, se ven en cierto modo obligadas á recompensarles el tiempo y los años que están sujetos á su servicio.

Pudiera creerse que esto es una economía para las Compañías. Error gravísimo. Con el tiempo que se invierte enseñando al que no sabe, aclarando órdenes, conceptos, circulares, cartas que van y vienen, rectificaciones, documentos que se devuelven á las estaciones por desconocer Reales órdenes, disposiciones y decretos, tarifas, contratos, concesiones etcétera, habría bastante para, del trabajo que se ahorrara, tener menos y mejor dotado un personal ilustrado é inteligente si no se quería seguir como hasta aquí perdiendo un tiempo precioso que hoy es necesario, por falta de un ilustrado criterio que interprete y resuelva con relativo acierto lo que hoy está encomendado tal vez á un meritorio sin sueldo, á un jefe de estación con 1.000 pesetas al año, ó á una triste viuda cuyo marido no pudo dejarle medios de vida por la escasa retribución que gozaba ó sufría, hijo todo de esta organización tan deficiente.

Hoy, contra lo que se ha dicho algunas veces y dado el mucho desarrollo de los ferrocarriles, precisa tener un personal competente é instruido para desempeñar con acierto cargo de alguna importancia, si no se quiere perder el tiempo convirtiendo las Compañías en escuela preparatoria de conocimientos que debieran tenerse *a priori*. Para ello, unas oposiciones serías para lo sucesivo, precursoras de un escalafón que se fuera estableciendo paulatinamente, debidamente estudiado por personas competentes, sería medio más racional y conveniente para unos y para otros, como la experiencia, hija de la práctica, ha demostrado en todas las empresas y organismos similares de alguna importancia.

LA VERDAD

Desde el momento que acordamos llevar á cabo nuestros trabajos de unión ferroviaria, nos vimos en la necesidad de dedicarnos á ellos con el más grande interés, deseando, como deseábamos, que el resultado correspondiese al afán que los motivaba.

Los que hayan seguido con interés nuestra labor habrán podido notar que nuestra voluntad no ha desfallecido, que no hemos visto obstáculos en nuestra marcha, á pesar de ser muchos los que se han presentado, y que, atentos á nuestra política única y exclusiva de mejoramiento, hemos continuado sin temores ridículos y sin radicalismos contraproducentes.

Hemos fijado en esta labor la mayor atención; hemos puesto todo nuestro empeño en conseguir la unión, base de toda empresa, desatendiendo, hasta cierto punto, la más ó menos actividad en nuestra marcha administrativa y periodística.

Muchos creen que en el espacio de tiempo que media desde que apareció nuestro primer número hasta hoy, debíamos haber avanzado más; y decimos que muchos creen esto, porque oímos á diario la acusación que lanzan contra nosotros: la de que no hacemos nada; pero los que tal piensan y dicen no se fijan en el desarrollo que han tenido nuestros trabajos, ni en los mil y mil inconvenientes que ofrecen empresas como la que emprendimos.

Han de tenerse en cuenta muchas cosas antes de proferir censuras, porque conviene que todos nos demos cuenta de lo que

dijo el artista: «Criticar es muy fácil; hacer es muy difícil.»

Nadie, absolutamente nadie más interesado que nosotros en obtener las mejoras que se apetecen; pero ¿es que las hemos de hacer nosotros solos? ¿Es que basta nuestro deseo y buena voluntad para obtener y conseguir lo que interesa á 70 000 individuos? No; las revoluciones las hacen los pueblos; y las gentes, que creen que tal ó cual jefe político ha de ser suficiente á derrocar los poderes constituidos por su mayor ó menor valor y entusiasmo, creen mal, porque eso no basta; hacen falta almas valientes, que sigan los movimientos, que no hace poco el que se pone al frente é inicia la lucha.

Por nuestra parte, entendemos que podrá pedirnos más; pero entendemos también que más no podemos hacer, porque, contra lo que puedan creer muchos, está la verdad, y la verdad es que en esta labor ponemos comodidad, interés, trabajo, y, en cambio, no muy justo, pero sí muy corriente, recibimos disgustos, ofensas y algo más que nos reservamos; y no hablemos de las censuras, críticas y envidias, porque sería cosa de hacer artículo aparte, y bien mirado no merecerían gastar tiempo, tinta y cuartillas en ocuparse de tamaños asuntos.

Tan tranquila está nuestra conciencia, tan orgullosos estamos de nuestra labor, y tanto desinterés nos guía, que, lo decimos con toda verdad, no duden los que así lo deseen, vengan, que les entregaremos todo, con sus ganancias y pérdidas. ¿Puede hacerse más?

LAS HUELGAS

La huelga no es otra cosa que el acuerdo individual ó colectivo de no trabajar. Que esto es un derecho que pueden usar todos los trabajadores como lo usan los patronos y amos cuando arrojan á la calle á sus empleados, es indiscutible.

Pero veamos ahora las causas productoras de la huelga, puesto que no se explica ésta por el capricho de no trabajar.

Las exigencias del amo ó del trabajador, la explotación de éste las más de las veces produce un malestar y disgusto en el elemento obrero, y éste, faltar de otros medios de defensa, hace uso de los únicos que dispone negándose á trabajar, interin se atiendan las peticiones ó se solucionen cumplidamente las quejas que elevan al dueño, quien las más de las veces se resiste cuanto puede en atender las demandas de sus productores.

Nace esta resistencia del patrono, amo ó director, en que consideran las demandas del obrero presentadas con la huelga como amenaza que indudablemente existe, puesto que la petición que se presenta en tales condiciones lleva consigo una imposición.

Ahora bien; cuando hechas en forma comedida y sensata, cuando presentadas al patrono las demandas del obrero, no ya con la debida corrección, sino hasta con la mayor humildad, y estas demandas á más de ser humildes son justas, razonables y atendibles, no se escuchan y si se escuchan no se solucionan concediendo al elemento productor aquello que de derecho y humanidad le corresponde, ¿de qué recursos se ha de valer el trabajador para conseguir aquellos medios de vida necesarios y á los cuales tiene perfectísimo derecho?

No le queda otro recurso, ni puede disponer de otro medio que el de negarse á trabajar, contestando de este modo á la guerra con la guerra, declarándose entonces en huelga los que mandan y los que obedecen, produciéndose de esta forma la huelga del capital y la huelga del trabajo.

Pero resumiendo, preguntémosnos: ¿Las huelgas son prácticas? Nuestra opinión al tener que contestar á esta pregunta, es la de los filósofos cuando se encuentran ante un caso de distintas interpretaciones. *Distingo*. Las huelgas son prácticas, son útiles si se supieran hacer, pero en la forma que hoy se hacen, no sólo no son prácticas, sino que son perjudiciales.

Los obreros que presentan tales ó cuales peticiones, produciendo si éstas no se atienden una huelga parcial, se perjudican así mismos,

puesto que á las veinticuatro horas han sido reemplazados, encontrándose con que otros han ido á desempeñar los cargos de ellos, no sólo en aquellas condiciones, sino en peores.

La huelga general, absolutamente general dentro de cada oficio ó profesión, sería práctica indudablemente y lo sería tanto más, cuantos más fueran los medios de resistencia con que contaran los huelguistas, es decir, cuanto mayor fuera el capital que tuvieran en sus cajas para sostenerse sin trabajar.

Pero aquí la del refrán, ¿quién le pone el cascabel al gato? En España por lo menos nadie, y vamos creyendo que lo mismo irá sucediendo en los demás países.

La huelga general de cada oficio ó profesión, á pesar de lo que nos dicen muchas veces los rotativos, nunca son generales, puesto que siempre hay quien se presta á trabajar.

Por eso los que nos hablan de huelgas no han observado y estudiado bien la imposibilidad de éstas y lo nada prácticas que son, puesto que entendemos tendrán que ser generales, cosa que puede asegurarse es absolutamente imposible.

Si mañana el HERALDO DE FERROCARRILES proclamara la huelga general de ferroviarios, aun cuando fuera con toda justicia, aun cuando sus demandas fueran razonabilísimas, es más, aun cuando en ella se defendiera el honor de la clase ultrajada por tal ó cual empresa, decimos con franqueza, sin eufemismos, ¿cuántos iríamos?

No hemos de ser nosotros quienes contestemos á esa pregunta, pero si aseguramos que el perjuicio sería para unos cuantos, y aseguramos también, sin temor á equivocarnos, que no se interrumpiría la circulación de trenes.

No deliramos, no pasemos el tiempo soñando lo que sucedería si esto ó lo otro se llevara á cabo, dediquémonos á pensar y hacer aquello que es posible, aquello para lo que valemos. ¿Y qué es lo que debemos hacer, puesto que por causas que no han de remediarse es locura pensar en huelgas?

En el número próximo trataremos este asunto, puesto que la falta de espacio impide poder continuar este artículo.

Los ferroviarios.

He aquí un elemento social olvidado y digno de mejor suerte, luchando bravamente por su regeneración colectiva, en espera de sonadas venturas que no lo son para muchos, sino en calidad de derechos con que nace el individuo.

«Los derechos del hombre», frase hueca á pesar de su altisonancia y concepto, preocupa en algunos países, se olvida en otros y no son ciertos en ninguno.

No es el derecho escrito ese que se desarrolla á través de las páginas de un Código, es otro que no palpita en los abigarrados renglones del artículo tantos, del capítulo tal, del libro cual.

Se habla de los derechos del hombre como si hubiese que conseguir ó reivindicar algo que ya está conseguido y cuya reivindicación es un insulto, como lo es todo lo reivindicable.

La justicia, el derecho, la honradez, el trabajo, todos estos conceptos de los que algunos han llegado hoy á pasar á la categoría de quimeras leyendas, ¿ha de lucharse porque existan, prevalezcan y se consideren en la vida política de un pueblo? Creemos sincera y noblemente que no; la demostración contraria sería una negación terriblemente absurda.

Los hombres buenos, los hombres justos, honrados, ¿han de pedir justicia, honradez y cumplimiento del derecho? Cumplan todos y no habrá que pedir nada.

Los hechos brutales é injustos no pueden tener sanción, ni lógica, ni moral; están previstos en las leyes para castigarlos, ¿pero puede negarse que el medio social en que vivimos no es apto para su hipócrita existencia y su desarrollo ilegal tergiversando, torciendo, conculcando y barrenando las leyes?

Los derechos individuales que son indiscutibles, el derecho á la vida que es innegable, ¿son verdaderamente así? La realidad nos responde, la práctica nos contesta con sus más aplastantes y desconsoladoras palabras.

«Ganarás el pan con el sudor de tu frente» nos dicen las Santas Escrituras, á los hombres, pero no nos dicen ni nos hablan más que del pan, del alimento, ganado por el esfuerzo físico, animal y material, sin que traiga una palabra más, que añada al concepto una idea de condicionalidad, haciéndonos pensar si el vili-

pendio, la indignidad y la mala fe, son parte de las gotas que exuda nuestra epidermis frontal.

J. MARTÍN E IZAGUIRRE.

Compañerismo.

Decíamos en nuestro número anterior que no existían estímulos que nos indujesen a cumplir con agrado la misión encomendada a cada uno de nosotros, y no solamente lo decíamos, sino que tenemos la convicción de que demostrábamos lo que decíamos, si bien no con toda la claridad que por nuestra parte era de desear, en primer término, por carecer de facultades suficientes para poder expresar nuestro pensamiento, siempre noble, sincero, honrado, aun cuando fuese erróneo, y en segundo, porque los apremios del espacio no nos permitían dar al artículo toda la extensión que hubiese sido precisa para señalar todos los casos que servían de demostración a la afirmación que hacíamos. Tiempo habrá para poder decir lo que callamos; pero creemos no sea muy necesario, porque de todos es conocido lo que apuntábamos y lo que omitimos.

Siempre que tratamos algún asunto, alguna cuestión importante relacionada con nuestra clase, la tratamos en términos generales, excluyendo los casos particulares que puedan existir o presentarse.

Así, pues, cuando afirmábamos que no existían estímulos, lo hacíamos generalizando, y generalizando hoy también, vamos a afirmar que tampoco existe un compañerismo tan grande como necesario sería para que de una vez para siempre terminasen las vicisitudes por que se ve obligada a atravesar la importantísima clase ferroviaria, ignorada de todos, cuando de aplaudirla y alentarla se trata, recordada por muchos cuando, variando de aspecto la cuestión, se trata de escarmentarla y vilipendiarla.

No existe compañerismo—decimos—y el decirlo nos duele, nos entristece; pero constantes y aferrados a nuestro sistema de decir sincera y honradamente lo que sentimos, lo hacemos riendo culto a lo que para nosotros es una triste verdad. Ojalá estuviésemos equivocados, ojalá surgiesen desde hoy hombres que prestando servicios en ferrocarriles nos diesen pruebas de que los sentimientos de compañerismo anidan en los corazones de la casi totalidad de los empleados.

Con qué gusto, con qué alegría, con cuanta satisfacción rectificaríamos nuestro concepto diciendo con la nobleza que caracteriza todos nuestros actos: «Tenéis razón, nos hemos equivocado.»

Lamentábamos la falta de estímulos, porque ella perjudicaba notoriamente a la clase cuya defensa justa y razonable nos hemos propuesto, y porque además, la tal falta hacía que el trabajo del agente no fuese, desde el momento en que no se cumplía con agrado, todo lo práctico y fructífero que lo sería con estímulos, perjudicando de ese modo, sin que de ello se dé cuenta acaso lo que en el tecnicismo ferroviario hemos dado en llamar *superioridad* a las mismas Empresas. Y por las mismas razones porque la escasez de compañerismo perjudica a las mismas entidades, lamentamos esta escasez que hemos observado.

Seguramente no faltará algún impaciente que al leerlo diga que llevamos escrito bastante sin que hayamos demostrado nada.

En parte no le falta razón; pero para aplacar su impaciencia no nos será necesario emplear muchas palabras.

¿No habrá oído alguna vez y con motivo de alguna injusticia cometida con algún amigo suyo, lamentarse de que no existía compañerismo?

Y qué decimos no habrá oído, diremos mejor, ¿no lo habrá dicho él en alguna ocasión?

¿Qué pocos serán los que no lo hayan dicho! Los unos se habrán lamentado, porque personalmente les ha herido la injusticia; los otros porque si no les ha herido a ellos directamente han sentido los efectos por los que causaron al compañero con quien compartían su trabajo.

Señalar casos concretos sería tanto como el cuento de nunca acabar. Señalaremos uno que creemos sintetiza a todos.

Cuando con uno de nuestros compañeros a quien conceptuamos como amigo, dado el trato que con él tenemos, se comete una arbitrariedad, una injusticia de cualquier orden, no hacemos más que (haciendo mucho) lamentarla y proferir, en el terreno particular, frases de indignación; pero no se nos ocurre hacer nuestra tal injusticia y amparar al caído, dando con ello pruebas de amor al compañero y a la justicia.

Seamos compañeros de corazón, no de palabra, y de ese modo se elevará el concepto moral que de nosotros se tiene formado, y saldremos ganando las dos entidades: Clase y Empresa.

ATENCIÓN.

Por oposición.

Se explica perfectamente que para desempeñar el cargo de consumidor no haya necesidad de sufrir examen de ningún género; se comprende que para obtener una plaza de escribiente de algún habilitado de Clases pasivas, baste un pequeño examen donde el exami-

nando demuestre que puede responder de aquella única y exclusiva misión que ha de desempeñar. Pero lo que no se comprende ni se explica, es que para ingresar en Ferrocarriles, donde los servicios son tan variados y las responsabilidades tan numerosas, baste un examen insignificante acompañado de una carta de recomendación.

Aún tendría esto su explicación si se tratara de una Empresa particular, donde sus empleados, aun teniendo responsabilidades, no igualan con mucho a las que pesan sobre el sufrido y probo personal de Ferrocarriles. Una pequeña falta por los agentes de Tracción; un insignificante descuido que cometan los funcionarios de Explotación o Movimiento; un error que padezcan los empleados de los servicios centrales que tienen a su cargo los itinerarios de los trenes, es suficiente a producir una catástrofe, en la que los que no pagan con la vida una imprevisión o descuido pagan en la cárcel la falta cometida. Y en buena lógica no pueden exigírsele responsabilidades de esa clase a un hombre que tiene de sueldo 15 ó 20 duros, y que ingresó en una Compañía con el mero hecho de preceder a su examen la carta de este o aquel personaje influyente. Y todavía hay una razón más, y es, que si este agente no tiene más derechos que los que le dan las instrucciones generales de las Compañías, como en realidad éstas no dan derecho alguno, no es lógico ni humano que pesen sobre el empleado infinitas responsabilidades a cambio de una ley que no le concede más derechos que los que puede tener cualquier peón de albañil: el de cobrar el jornal de los días que ha trabajado.

Dejar exento al personal de responsabilidades, que son parte alicuota del cumplimiento del deber, creemos que es un imposible; exigirle aquellas responsabilidades a cambio de ningún derecho no parece inhumano, y no pueden existir derechos allí donde se obtienen las vacantes por influencia, por parentesco, cuando no por otros medios más reprobables.

Es necesario que esto se termine; debe estar en interés de todos que acabe este estado de cosas, y lo primero que ha de pedirse, con todo el respeto que debe tenerse al que manda, pero con toda la energía del que sabe que defiende la razón, es que no se conceda ni una plaza más sin que preceda la oposición. Esa es la base de nuestros derechos; esa debe ser nuestra primera preocupación, porque debemos estar muy interesados en que no estemos en la sociedad a un nivel tan bajo como nos hemos colocado por nuestro abandono y nuestra incuria.

Es vergonzoso pensar que 70.000 personas, base de la industria y comercio, sobre las que pesan responsabilidades sin cuento, y cuya importancia en la sociedad es indiscutible, vivan sin preocuparse de su regeneración.

La primera base, repetimos, de nuestros derechos y dignificación, es el ingreso por oposición, que, una vez conseguido eso, lo demás no se ha de hacer esperar.

NO DIVAGUEMOS

Cuando los pueblos hambrientos y miserables se concretan a quejarse de su desgracia, lamentando en secreto el acaparamiento de las riquezas por unos cuantos explotadores osados; cuando las masas pierden el valor y la serenidad necesarias para defenderse de los que con sucios juegos se constituyen en jefes políticos; cuando, por fin, se dejan engañar las gentes por sus caciques, sean éstos políticos o simplemente particulares, dejándose fascinar por el bulto de las cosas, sin reflexionar ni aun reparar en calidades, sin ver claro dónde está el mal para ponerle remedio, reduciéndose tan sólo a llorar el abandono de los que, constituidos en Gobiernos, debieran velar e interesarse por el bienestar de sus dirigidos; cuando esto sucede, creemos que esos pueblos no pueden ó, a lo menos, no deben quejarse.

Deberían, y esto sería lo más lógico, dolerse de su abandono y apatía, de sus desaciertos y divisiones, porque mientras divididos y maltrechos se ocupan en formar partidos y grupos, otros más listos aprovechan aquellas luchas para constituirse en dueños y señores.

Lo primero de todo es ver la realidad de las cosas, conseguir un concepto claro y definido de ellas, juzgarlas, es decir, juzgarlas con justicia.

No tenemos nosotros la pretensión de formular este juicio, pero sí la voluntad de estimular a hacerlo, sobre todo por lo que respecta a la clase a que pertenecemos.

Como los pueblos, hemos perdido el verdadero punto de mira, y nos pasamos la vida quejándonos de nuestra situación, del abandono en que nos tienen las Compañías, de lo triste de nuestra existencia, que, repleta de responsabilidades y obligaciones, ni puede ser menos apetecible ni más crítica.

Peró es necesario templar los espíritus, aguzar los entendimientos, convencerse de que atravesamos una situación crítica, debida, en

su mayor parte, a nuestra idiosincrasia y conformidad.

Nosotros lo oímos a diario, porque no hay factor, maquinista, mozo, ¡qué más!, no hay inspector ni jefe que no protesten de la falta de medios de vida, al mismo tiempo que de la tiranía del superior, que hace más horripilante el cargo con sus modales y formas groseras y desconsideradas.

Reúnanse los pueblos, concreten sus peticiones, sus acuerdos, unidos todos, para mejorar su estado, y por lo que a nosotros respecta, olvidemos un momento las pasiones y rencillas; unámonos todos, sin distinción de nombres y clases; pensemos en aliviar la desastrosa situación por que atravesamos, que ésta es la forma de obtener algo práctico y útil, dejando las quejas y los lamentos para los niños y las mujeres.

NOTICIAS VARIAS

Accediendo a los deseos de un compañero nuestro, publicamos a continuación la relación que nos remite dando cuenta de un festival llevado a cabo en Castejón:

Con una concurrencia numerosa, tuvo lugar en la noche del 26 de Mayo la velada a beneficio de la Asociación general de empleados y obreros de los Ferrocarriles de España, celebrada en Castejón.

El Liceo de Castejón, propiedad de D. Antonio Cans Trillón, se hallaba adornado artísticamente, y colocado en el lateral derecho del proscenio, el magnífico estandarte que en Madrid tiene tan respetable Asociación.

Distinguidas damas de la selecta sociedad castejonense ocupaban los asientos de preferencia, entre las cuales se hallaban las señoras de Mayor, de Lumberas con su bella sobrina, de Moreno y Azcárraga y otras muchas, imposible de enumerar.

También ocupaban asientos preferentes los señores Marco, Mayor, Lumberas, doctor Marín, Sevilla (padre é hijo) acompañados del alcalde señor Serrano, y, en representación de la prensa, D. Julio Fariás, por *La Rioja*, y D. Francisco Mateo por el *Diario de Navarra*. La música, dirigida por el maestro D. Gregorio Fernández, fué aplaudida ruidosamente al final de cada número, llamando poderosamente la atención D. Tomás Berrueto, en sus dúos de clarinete.

Se representaron las obras *Los secuestrados*, *Tocino de cielo* y *El pobre Valbuena*, con una completa interpretación, cuyo éxito se debió principalmente al director de escena, señor Cans, que demostró una vez más ser un actor consumado y poseer un magnánimo corazón, siempre que se trata de obras benéficas, y, después, a las señoritas Luisa Cans, Pepa y Patro Arbizu, Amparo Salillas, Paca Barahona, Elisa Marín y Julia San Miguel, que han dado un gran relieve a sus papeles, sobresaliendo Celestina Cans, Eulalia Lope y Leandra González, que declaman y cantan con mucho gusto; del sexo feo los señores Nieto, Pérez y López.

El presidente de la Comisión organizadora, D. Agustín Goñi, y vicepresidente, D. Manuel Eliceñi, merecen aplausos sinceros por su celo y acertadas disposiciones, que han contribuido eficazmente al engrandecimiento del acto y al resultado de la buena recaudación.

El producto a favor del Montepío de la Asociación, fué, aproximadamente, de 225 a 230 pesetas.

De todo corazón felicitamos a nuestro querido amigo Sr. Goñi por el resultado obtenido en el festival.

Los Gobiernos francés y español están tramitando un proyecto de prolongación de las vías férreas respectivas, hasta San Sebastián por un lado, y hasta Bayona por otro, mediante la adición de un tercer carril que estreche la vía española hasta 1,44 metros desde Irún a San Sebastián, y ensanche la francesa hasta 1,67 metros desde Hendaya a Biarritz y Bayona.

Tiene por objeto este proyecto, evitar el transbordo en la frontera a los viajeros y mercancías que circulan dentro de esa zona de 53 kilómetros.

Desde el 1.º de Enero del año actual hasta el 10 del corriente, han recaudado las Compañías de ferrocarriles las siguientes sumas:

	1905	1906
Norte.....	42.242.728	43.288.360
M. Z. A.....	37.408.305	39.383.230
Andaluces.....	8.263.991	7.901.242
M. C. P.....	1.721.087	1.797.486

Se están realizando los trabajos preliminares para construir un tranvía eléctrico desde Casa Gomis a Tarrasa (provincia de Barcelona) por un grupo de capitalistas catalanes.

Un salto de agua producirá la energía suficiente para la tracción.

El tren rápido que ha de circular de día desde Madrid a Barcelona y viceversa, cuya salida del primer punto será a las ocho y cuarenta y cinco minutos de la mañana, y su llegada a Barcelona a la misma hora de la tarde, empezará a funcionar el 1.º de Julio próximo.

El tren rápido llevará un coche salón de la Compañía internacional de vagones cainas.

Para fines del corriente año estará terminada la construcción del nuevo edificio de viajeros en la estación de Cartagena, cuyo proyecto se debe al ingeniero D. Ramón Peironcelly, actual subdirector de la Compañía de Madrid-Zaragoza-Alicante y de los ingenieros D. Félix Aguilar y D. José Calzada.

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.

Doña Filomena López Balt, esposa de nuestro compañero D. Antonio Varela, empleado en el Servicio de Intervención del Norte, falleció el día 10 del actual.

—Doña Emilia Catalina, esposa de nuestro compañero Justo González, empleado en el mismo servicio y Compañía que el anterior, dejó de existir el 7 de los corrientes.

De todo corazón nos asociamos al dolor que tan sensibles pérdidas, embargarán el ánimo de nuestros estimados compañeros.

Gran bodega la Bohemia. Vinos de mesa. Anís varias clases. Ron superior. San Vicente Alta, núm. 14, Madrid.

En la estación de Arpajón, en Francia, se ha desarrollado un triste suceso en el momento de pasar el tren 1.553 que se dirigía a París. A la llegada del tren, una señora acompañada de una niña de unos diez años, fué a atravesar las vías. M. Jacquemin, jefe de la estación, al ver el peligro que corrían, se precipitó sobre las dos personas tratando de salvarlas. Todos los esfuerzos fueron inútiles, pues entre el borde del andén y el riel exterior fueron arrolladas por el tren. La señora murió dos horas después, y la niña quedó gravemente herida. En cuanto al jefe de estación, pagó con la vida su intervención en el suceso, quedando horriblemente mutilado.

Descanse en paz aquel mártir de su abnegación.

QUEJAS

Hasta nosotros llegan ciertas lamentaciones y quejas del personal de trenes que compone la reserva de Valencia. Nos parecen justas y razonables, y por tal causa es por lo que nos hacemos eco de ellas, firmes en nuestro propósito de colocarnos siempre del lado de lo que entendamos es razón y justicia.

En general se conduce el personal, a que hacemos referencia, de que se le destine, en virtud de orden superior, a coadyuvar a las operaciones de cargue en la estación de Utiel, durante las horas que median, entre la llegada del tren núm. 992 y salida del 993, si nuestras referencias no son erróneas. Y se conduce de que se les haga efectuar tales operaciones, porque entienden que no corresponden a su misión y están en contradicción con las disposiciones dictadas, en las cuales se determinan las obligaciones que corresponden a dichos agentes.

En efecto, revisamos este asunto y vemos que no dejan de estar en lo cierto los agentes a que nos venimos refiriendo, pues el art. 15 del libretto de conductores y guardafrenos, dice, entre otras cosas:

«... ó bien para ayudar en las demás estaciones de su residencia y que, por su poca importancia tengan un personal reducido, a las operaciones indicadas en el artículo anterior; pudiendo también utilizarle *después de concedido el necesario descanso*, en auxiliar los trabajos de factoría, estableciendo hojas de ruta, de cargamento, etiquetas, etc., *pero sólo cuando un aumento considerable del tráfico lo exija*, y siempre partiendo de la base de que *no sea suficiente el personal de la estación*, y bajo la inspección y exclusiva responsabilidad de los respectivos jefes ó factores.»

Las operaciones indicadas en el art. 14, y a que el párrafo inserto se refiere, se relacionan con las operaciones de cargue y descargue; pero la ayuda que estos agentes están obligados a prestar, según las instrucciones vigentes, ha de ser en los puntos de su residencia.

Por algo que con este asunto se relaciona tenemos entendido se han impuesto cartas de censura y pequeñas multas que, teniendo en cuenta lo dispuesto, son injustas.

Además, parece ser que con la ayuda que a las operaciones de la estación de Utiel prestan los agentes de trenes, no se resuelve nada práctico, y es de creer que más se resolvería con aumentar algún mozo en la tal estación, con lo cual se regularizaría mejor el servicio y no se daría lugar acaso a ulteriores perjuicios que proporcionan siempre las deficiencias del servicio, nacidas de la falta de medios con que cuentan las estaciones para poder desenvolverse.

A D. Manuel Arias, inspector principal en Valencia, trasladamos estas quejas, en la seguridad de que serán resueltas con arreglo a la más estricta justicia, que en este caso no es otra cosa que hacer se cumplan las disposiciones reglamentarias.

Con motivo de la organización dada al servicio de Movimiento correspondiente a su demarcación, se nos presentó ocasión de aplau-

dir en nombre de aquel personal á dicho señor; en esta ocasión esperamos también poder aplaudirle nuevamente en nombre del personal que formula una petición ajustada á las disposiciones reglamentarias.

REGALOS MENSUALES

Cumpliendo con lo que decíamos en nuestro número anterior, vamos á dar cuenta de los adheridos á quienes han correspondido los tres regalos que mensualmente concedemos á nuestros compañeros.

Como conocen nuestros suscriptores, los números que han salido premiados en el sorteo del 30 de Mayo, con el primero, segundo y tercer premio, han sido: 21.013, 7.700 y 18.012. Han correspondido, por tanto, los premios al 1.013, 700 y 12, pues el número de suscripciones en esta fecha no alcanza á la suma que componen las cuatro últimas cifras de los premios segundo y tercero.

Los adheridos, cuyo número de adhesión corresponde á los indicados, son: el 1.013, don Luis Bas, factor principal en Valencia; el 700, D. Juan Armenta y Cano, jefe de estación en Medina, y el 12, Joaquín Herrero, empleado en el archivo de Movimiento de la Compañía de M. Z. A.

La lista de regalos á elegir es la siguiente:

Lista de regalos.

Una salbadera de porcelana, una idem de cristal, un tintero idem id., 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 secapirras, 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.

Rogamos á los agraciados nos comuniquen directamente ó por conducto de nuestros representantes, cuál de los objetos indicados desean, para remitírselos.

Delineantes y capataces.

Un deber de profesión me obliga á contestar al capataz que firma el artículo titulado «Capataces y delineantes de Vía y Obras» publicado en el núm. 21 del HERALDO DE FERROCARRILES en 1.º del actual, y el no pertenecer

á dicho Servicio hará comprender que no aspiro á desempeñar el cargo de sobrestante, y que si refuto tal escrito, es por el erróneo concepto que demuestra tener de lo que es un delineante, y particularmente por la forma desatemplada y poco correcta con que lo hace.

Para el desempeño del cargo de delineante, señor capataz de la vía, se precisan complejismos y tan múltiples conocimientos, que no le creo á usted capaz de comprenderlos, y prueba de ello es que la mayoría de los delineantes, tanto de las dependencias del Municipio y Estado como de los Ferrocarriles, incluso el Norte, á cuya Compañía parece pertenece usted, tienen sus plazas ganadas por oposición é ingresaron con un sueldo que fluctúa entre 125 y 150 pesetas mensuales, pagas que no suelen tener muchos sobrestantes después de llevar varios años en la Compañía como tales.

Respecto á lo que tendrían por el pronto y hasta cierto tiempo que ser discípulos de un peón cualquiera de los que estuvieran á sus órdenes, creo, y esto lo digo sin candor ni modestia, que el último de los delineantes, en cuya retaguardia me cuento, podría darle á usted lecciones tanto de trazado de curvas, no sobre el papel sino en el terreno (en donde debe usted estar práctico), así como en el asiento de vía, emplazamiento de cruzamientos, etc., etc., propios de su cargo, y no hablo de levantar planos, sacar perfiles y demás, pues en esto le supongo á usted tan desconocedor del asunto, que quizá no sepa lo que son, ni para lo que sirven el teodolito taquímetro, ni el resto de los aparatos propios para ello.

Conque ya lo sabe, señor capataz de Vía y Obras: y sin tratar de molestar á los de su clase (la cual respeto), termino estos renglones sin ocultar mi nombre como usted, que en la presente ocasión es el *p-brete* que, por salirse de su radio y hasta de la esfera, se marchó por la tangente. *¿He dicho algo?*

VALENTIN SANZ.

Valladolid y Junio, 1906.

Seguimos diciendo lo mismo que en nuestro número anterior; pero recomendamos se traten estos asuntos con serenidad y sin pasiones.

UN POCO DE ESTUDIO

Trazado de los ferrocarriles españoles.

Los elementos de riqueza de comercio é industria más que la constitución social y po-

lítica de España, los adelantos obtenidos en la ciencia en cuanto á la locomoción se refiere, han influido en la determinación de los caracteres esenciales que distinguen los trazados de ferrocarriles españoles.

Las condiciones geográficas del suelo de nuestro país es, sin duda alguna, lo primero que ha de tenerse en cuenta para poder hacer un verdadero estudio, como es la primer causa que debe tenerse presente al considerar el esfuerzo de capital y trabajo que supuso el trazado de las vías férreas en España, puesto que la accidentada disposición que ofrece el suelo de nuestra península, presentó grandes dificultades para el establecimiento de las primeras ferrocarriles. El extenso perímetro de costa que separa el centro de la nación de las más importantes poblaciones comerciales, la cordillera cantabro-asturica del Norte, la barrera que forman las montañas celibéricas, todo esto exigía gastos importantes para el establecimiento de aquellas líneas. Y que los sacrificios no fueron pequeños lo demuestran claramente las condiciones técnicas impuestas á los primeros proyectos.

Las pendientes no podían exceder de 0,005 por metro y las curvas habían de diferenciarse muy poco de las que midieran 1.000 metros de radio. D. Eusebio Page, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y ex director general de Obras públicas, dice en su hermosa obra *El ferrocarril*:

«La muy débil inclinación de las pendientes impediría ascender á lo alto de las divisorias, no sólo ya de manera algún tanto directa, sino por medio de largos y costosos rodeos, que ofrecerían sin duda este carácter, dada la gran amplitud de las curvas, con las que ni hubiera sido posible en muchos casos contornear los accidentes del terreno, ni mucho menos plegarse á ellos cuanto es preciso, para evitar obras de excepcional importancia en los cruces de los cauces de los ríos y arroyos y en los crestones ó sinuosidades de las laderas. Aun haciendo caso omiso de tales obras y dificultades, compréndase cuán inaceptable sería el disponer la línea con el extraordinario desarrollo, que, dada la pequeñez de la pendiente, exigiría el salvar una divisoria, aun cuando su altura no fuese en extremo pronunciada.»

Más tarde se acordaron unos nuevos límites para las pendientes y curvas, siendo de 0,015 por metro para las primeras y 300 metros de radio para las últimas, y así se proyectaron y construyeron en España la mayor parte de los ferrocarriles radiales.

Mucho podría escribir sobre esto, pero ha de tenerse en cuenta que en un periódico puede disponerse de poco espacio, sobre todo en un periódico quincenal.

Para terminar, diré que á excepción de Rusia y Portugal, el ancho de la vía no excede de 1,50 metros y en España el ancho llega á 1,72 metros, lo cual representaba en nuestro país un complejo estudio, puesto que el ancho de la vía es cuestión que se halla íntimamente ligada con todos los elementos que concurren en el problema del establecimiento de un ferrocarril.

Por último, y para que pueda formarse una idea de lo costosa que fué la construcción, señalo á continuación el presupuesto total y por kilómetro de algunas líneas españolas:

Madrid á Irún, presupuesto total, pesetas 145.875.658,94 y por kilómetro 267.033,61. Gerona á la frontera francesa, 35.513.447,26 pesetas y por kilómetro 518.664,06. Madrid á Zaragoza, 65.000.000,00 de pesetas y por kilómetro 190.798,80.

UN DELINEANTE DE M. Z. A.

En broma y en serio.

«Treinta millones de pesetas nada menos, vale la corona imperial de Rusia.

Es un consuelo para los súbditos que no tengan dos reales para patatas.

Con esa noticia se sentirán tan satisfechos como si cada uno hubiera comido un pavo.»

(De La Tempestad, de Segovia.)

Nos parece muy bien el tono festivo con que nuestro estimado colega comenta el exorbitante valor que ha alcanzado la tal corona imperial. Hay cosas que, aun cuando encierran un gran fondo filosófico, hay que comentarlas en tono irónico y tomarlas á broma, porque si se toman en serio y se dedica uno á filosofar sobre ellas, sería cuestión de terminar en un manicomio, pues no cabe en cerebro humano que tan importantes sumas se destinen á la adquisición de objetos sin los cuales el pueblo ruso pudo pasar perfectamente. Y no es posible que ningún cerebro encuentre la justificación de tal gasto, cuando el pueblo ruso atraviesa por un periodo de gran agitación social, que tiene su origen en la situación precaria por que la clase trabajadora atraviesa.

No sustentamos desde estas columnas opiniones políticas de ningún género, porque, siendo nuestra misión principal la defensa de una clase determinada, dentro de la cual existen partidarios, en mayor ó menor número, de todas las ideas conocidas, debemos hacer abstracción de toda clase de sistemas políticos; pero al leer noticias como la que ha dado origen á estas líneas, no hemos podido sustraernos al deseo de comentarla, dando de este modo alguna pequeña variación al original que viene llenando todos nuestros números.

No sustentamos opiniones políticas determinadas—decimos—; pero cuando observamos que en coronas imperiales se emplean en Rusia millones de pesetas, y vemos que en la misma nación malcomen millones de súbditos, nos dan ganas de sentirnos políticos.

Tristes, lamentables son los acontecimientos

cuando conduzcan la correspondencia pública, si en la línea respectiva no hay otro tren denominado especialmente correo; pero no perderán su carácter de mixto para todos los efectos reglamentarios, aunque conduzcan también correspondencia, si no hubiese ningún otro tren de viajeros ni diario de mercancías que recorra el mismo trayecto que ellos.

Los retrasos se apreciarán únicamente al final del itinerario del tren, cuando la longitud total del recorrido no pase de 200 kilómetros. Si excediese de dicha cifra, se fraccionará en trayectos parciales, cuya extensión fijará en cada caso la Dirección general de Obras públicas, con audiencia de las Divisiones de ferrocarriles y de las Compañías, siendo penales también los retrasos injustificados en la hora de llegada á cada uno de los puntos de subdivisión, cuando excedan de los límites arriba indicados, tomando para origen de recorrido la hora en que hubiera salido el tren del punto de subdivisión inmediatamente anterior al que se considere.

La acumulación de dos ó mas retrasos parciales en la marcha de un mismo tren, no dará lugar á la imposición de más de una multa; pero se considerará circunstancia agravante para graduar la cuantía de la pena.

En los puntos de empalme de itinerarios se fijará, para la espera de trenes en combinación, un cierto plazo, á más del tiempo señalado en los cuadros de marcha.

Transcurrido el tiempo de parada indicado en los itinerarios, con más la prórroga ó plazo de espera, se dará la salida al tren derivado, pero éste deberá salir á la hora reglamentaria en el caso de que se sepa con certeza en la estación, que no podrá llegar á ella el otro tren dentro del plazo de espera.

A la llegada al empalme del tren que ha sufrido el retraso, será potestativo en la Compañía causante de aquél, disponer ó no, en el término de tres horas, un tren especial para conducir los viajeros á su destino.

Transcurrido dicho plazo sin haberse puesto tren especial á disposición de los viajeros, podrán éstos optar por una de tres cosas: primera, rescisión del contrato de transporte, con devolución en el acto por la Compañía del importe total de los billetes de que sean portadores; segunda, la continuación del viaje en el primer tren regular, salvo si fuese expreso, que salga de la estación en la dirección conveniente, siendo de cuenta de la Compañía costearles albergue y comida de la clase y precios de tarifa establecidos en las fondas de la línea durante las paradas forzosas que resulten, y en este caso, á los viajeros que hubieren de ocupar asientos de clase inferior á la designada en sus billetes, se les devolverá el importe correspondiente al trayecto que recorran hasta el término del viaje, y los que tengan que ocupar asientos de clase superior no abonarán la diferencia; tercera, continuando el viaje en las condiciones ordinarias, conservando íntegros los derechos que puedan corresponderles con arreglo á las leyes para entablar contra la Compañía las reclamaciones que estimaren procedentes.

La Dirección general de Obras públicas, á propuesta de las Divisiones de ferrocarriles, y oyendo á las Empresas, determinará cuáles son los trenes que deban ser considerados como únicos en una extensión determinada, bien pertenezcan á una sola ó á varias

solución de continuidad, y por el contrario, las secciones de un mismo ferrocarril, separadas por otra ó varias intermedias, no abiertas á la explotación, se considerarán para el mismo efecto como líneas distintas.

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

3.ª El plazo máximo para la transmisión de dichos efectos entre dos líneas que no enlacen entre sí, pero que confinen en una misma localidad, si las Empresas respectivas se hallan en combinación, será de seis horas, no debiendo computarse el tiempo durante el cual hayan estado cerrados los despachos con arreglo á la prescripción novena.

4.ª La duración del trayecto de los trenes de mercancías, ó sea el tiempo que se ha de invertir en los transportes á menor velocidad que los de viajeros, se calculará á razón de veinticuatro horas por fracción indivisible de ciento veinticinco kilómetros; pero cuando las mercancías hayan de recorrer más de trescientos kilómetros en una misma línea, la referida fracción será de cien kilómetros, mientras en aquella no se establezca la doble vía. En uno y otro caso no se apreciarán los excesos de distancias que no pasen de veinticinco kilómetros. Así, ciento cincuenta kilómetros se contarán como ciento veinticinco; doscientos setenta y cinco, como doscientos cincuenta; trescientos veinticinco, como trescientos, etc.

5.ª Cuando las mercaderías y demás objetos transportados á menor velocidad que los viajeros hayan de pasar para llegar á sus destinos de unas líneas á otras que, aunque sin solución de continuidad, estén á cargo de diferentes Empresas concesionarias, el plazo máximo dentro del cual se ha de verificar la correspondiente transmisión será de veinticuatro horas.

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

7.ª Fuera de los casos de fuerza mayor, cualquier retardo en los transportes que exceda de los plazos fijados en esta Real orden y en el art. 120 del Reglamento de 8 de Julio de 1850, dará derecho á indemnización de daños y perjuicios, pudiendo los interesados entablar contra la Empresa la acción correspondiente ante los Tribunales de Comercio con arreglo á los artículos 131 y 137 del mismo Reglamento. Pero si los remitentes hubiesen aceptado plazos más largos como compensación de una reducción de los precios de la tarifa general de aplicación, en conformidad con lo dispuesto en el art. 126 del referido Reglamento, no tendrán derecho á reclamar sino cuando los retrasos excedan de los plazos convenidos.

tos que nos dice el telégrafo pasan en Rusia; mas si aquellos sucesos son tristes y lamentables, no lo es menos la bofetada que con tan inconcebible compra se da al honrado trabajador, que, como premio á su trabajo, productor de todas las riquezas, no obtiene más que el desprecio y el ultraje de los que á su costa viven.

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.) _____

Movimiento de personal.

D. Manuel Durango, de Lérida á Oviedo, de fogonero; D. José Fernández, guardafreno, de Barcelona á Valencia; D. Manuel Valero, expendedor de El Escorial, á Valladolid; D. Antonio Gil, factor de Ariza, á Madrid; D. Marce-

lino Barapona, jefe de Torneros, á Grajal de Campos; D. José García, factor de Cercedilla, á Segovia; D. Bonifacio Sánchez, interventor en ruta, de León á Oviedo; D. Manuel Echevarría, interventor en ruta, de Tarragona á León; D. José Allonca, interventor en ruta, de Madrid á Coruña; D. Paulino Rubio, interventor en ruta, de Coruña á Irún; D. Angel Rodríguez, subinspector, á Alicante; D. Vicente Martínez, interventor en ruta, de Oviedo á Tarragona; D. Mariano Cerezo, vigilante de andén, de Santander á Madrid; D. Francisco Viejo, mozo de tren, de Pola de Lena á León; D. Antonio Seijo, mozo de tren, de Avilés á Madrid.

LA BOHEMVI

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	

Anís 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 FOLLETO LA

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.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 Tórcina, 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.

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

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

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

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

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

Real orden de 22 de Enero de 1873.—S. M. el Rey (Q. D. G.), de acuerdo con lo propuesto por el Consejo de Estado, ha tenido á bien disponer que el art. 120 del Reglamento de 8 de Julio de 1869 se entienda en el sentido de que los transportes en gran velocidad han de hacerse en los trenes compuestos de carruajes de todas clases, cuando recorran directamente la extensión de las líneas ó el trayecto que medie entre el punto de expedición y el de destino, ó bien enlacen con otros de salida inmediata que satisfagan dichas condiciones, y en todos estos casos se encuentren combinados con los demás camiones de hierro unidos sin solución de continuidad; pero, que cuando así no suceda, los mencionados transportes se verifiquen en los demás trenes establecidos con las citadas condiciones, ya sean correos ó expresos; y que reformándose la Real orden de 10 de Enero de 1863, se suprima el plazo que la misma señala para la transmisión en las estaciones de empalme de las mercaderías transportadas con la velocidad de los viajeros, las cuales deberán continuar para su destino en los trenes combinados con arreglo á los cuadros de marcha que se hallen vigentes.

El art. 122 queda modificado en la forma siguiente:

Art. 122. A no preceder el pago al contado del precio del transporte según tarifa, podrán negarse las Empresas ferroviarias á conducir la pólvora, dinamita y demás subs-

tancias explosivas, que no pertenezcan á los Ministerios de la Guerra y de Marina; los embalajes vacíos, las mercancías susceptibles de averiarse, así como también las que necesiten de una segunda cubierta para su conservación, y, finalmente, las que por su escaso valor no basten á cubrir los gastos del transporte; además, siempre que se trate de la conducción de materias explosivas, el cargador pondrá á disposición de la Compañía, cantidad suficiente á resarcir los gastos que pudieran ocasionarse á ésta llegado el caso previsto en el art. 153, cuya cuantía será el doble del precio del transporte desde la estación de destino, si en ella no hubiere medios de que la Autoridad se encargase de la mercancía sin riesgo, hasta la más inmediata en que, por existir fábricas, parques, maestranza ú otros establecimientos análogos, pueda realizarse la incautación con las posibles garantías de seguridad.

Por Real orden de 12 de Mayo de 1903 se dispone:

1.º Que se haga constar que el verdadero sentido del primer párrafo del art. 125 del vigente Reglamento de Policía de ferrocarriles es el que se desprende de su texto literal, y, por consiguiente, que los animales, mercancías y cualesquiera otros efectos que hayan de transportarse en los trenes de gran velocidad saldrán en el primero que comprenda vagones de todas clases, esto es, tanto de viajeros como de mercancías, siempre que hayan sido presentados al registro tres horas antes de la señalada para la partida; siendo solamente obligatorio su transporte en los trenes exclusivamente de viajeros, aunque lleven coches de las tres clases de éstos, cuando no haya establecido un tren mixto que recorra el trayecto comprendido entre la estación de facturación y la de destino de los referidos efectos.

2.º Que se tenga en cuenta lo expresado en el número anterior por las Compañías de ferrocarriles al formar los itinerarios de sus trenes, al efecto de no proscribir de los correos á los viajeros de tercera clase, como algunos vienen haciendo por dar equivocada interpretación al precepto reglamentario de que se viene tratando.

Por Real orden de 7 de Abril de 1899, se dispone que no son aplicables dos tarifas á una misma expedición compuesta de iguales ó distintas mercancías, si las condiciones de aplicación fuesen distintas.

El art. 136 queda modificado en la forma siguiente:

Art. 136. Los precios prefijados para el transporte de mercancías en virtud de las tarifas especiales, no podrán aumentarse sino transcurrido un año á contar desde su publicación, á no ser que por el ministro de Fomento se autorice expresamente, al aprobarlas, un término más corto.

El art. 150 queda modificado en la forma siguiente:

Art. 150. El retraso injustificado de los trenes de viajeros será siempre penado con arreglo al art. 12 de la ley de 23 de Noviembre de 1877, cuando exceda de diez minutos por cada 100 kilómetros de recorrido para los expresos y correos, y veinte minutos en igual trayecto para los mixtos.

Para los efectos del párrafo anterior, los trenes mixtos serán considerados como correos