

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 Septiembre de 1906.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

Impuesto de utilidades.

Tiempo ha soportamos con disgusto, á la fuerza, el odioso impuesto de Utilidades, que merma nuestros reducidos sueldos, escasos para atender las necesidades de la vida. Nuestra clase, por los muchos servicios que al Estado presta, digna es de que en ella se fijen los Poderes, tratando de modificar tal impuesto. A ese fin dirigimos la Exposición, que publicamos más abajo, al excelentísimo señor ministro de Hacienda, esperando atienda nuestras razones y ruegos y mejore nuestra situación, acordándose de nosotros en la próxima confección de los presupuestos.

Pero para que surta los efectos que deseamos, es necesario que todo el personal se preste á firmar la Exposición y vaya nutrida de firmas, que revelen al señor ministro la poderosa fuerza que tenemos y los votos que representamos; bien entendido que si á algunos, de momento, no les afecta el impuesto de que se trata, les puede afectar más adelante, y otros, más afortunados, que disfrutan sueldos elevados, prestarán un buen servicio al compañerismo y á los necesitados, asociándose á una obra común y de justicia.

Por las líneas, oficinas y estaciones circulará esta Exposición, para que nadie quede sin firmarla:

«EXCMO. SR.:

Diferentes veces hemos acudido en súplica á ese Ministerio para que se hiciera cargo de las condiciones especiales en que se halla nuestra numerosa clase, oyendo de labios de sus antecesores frases que revelaban la razón que nos asiste en lo que vamos á exponer, si bien invocando la *intangibilidad* del presupuesto y razones de Estado que no acertábamos á explicar ante el primer deber del Estado: la vida de sus ciudadanos, sin la cual poco puede importarnos la vida de aquél con todos los derechos que pueda otorgarnos, si nos falta el primero y tiene que regir á un pueblo de moribundos, cuya existencia debe ser anterior y primordial á la del Estado, nacido de él y para el pueblo, y no el pueblo para aquél.

A pesar de todo, sus antecesores prometíanos para lo sucesivo modificar las causas de nuestro malestar, en armonía con nuestras aspiraciones, y hora es ya de que aquellas promesas incumplidas é ilusiones fallidas se conviertan en algo de realidad, si no por lo ofrecidas, por lo razonables y justas (como nos han declarado diferentes veces), y como seguramente las considerará V. E. también en su alto criterio.

El impuesto de Utilidades pesa sobre nuestra clase de una manera irregular, pues aparte de existir el mismo tipo de descuento sobre todos los sueldos, altos y bajos, uniformidad de criterio que no existe en los empleados del Estado; aparte también lo irrisorio de llamar utilidades á los sueldos de 1.600, 2.000 y hasta 4.000 pesetas, que no llegan á cubrir materialmente las necesidades, sobre todo los empleados que disfrutan un sueldo inferior á 2.000 pesetas, como hubo de reconocer siendo ministro el Excmo. Sr. D. José Echegaray, que decía en el Congreso que ese descuento suponía para muchos las patatas y el pan que se arrebatava de la mesa á nuestra modesta clase, anémica y escrofulosa por falta de elementos de vida, puesto que no se trata ya casi de que las subsistencias estén caras, sino de falta de dinero para comprarlas, como podríamos probar con ejemplos arrancados de la realidad é hijos de la experiencia, que nos hace ver lo duro que es desprendernos de las 10 ó 12 pesetas mensuales, que, á título de utilidad, nos arrebatava el Estado, cuando nuestros hijos van descalzos. Trabajadores hay que, exentos de ese tributo, hallan, sin embargo, más remuneración á su

trabajo. ¿Será por los procedimientos que emplean para que mejor atiendan sus quejas? No podemos creer, excelentísimo señor, que se atienda únicamente al que emplea procedimientos radicales para hacerse oír, pues si así fuese, nuestra sufrida y laboriosa clase podría crear un conflicto de la importancia que suponen 60.000 agentes que intervienen en el movimiento comercial é industrial, y que en un solo día podrían paralizar, por lo menos, la mitad del movimiento nacional, y eso está tan lejos de nuestro ánimo, como seguros de hallar justicia en el de V. E.

Aparte, pues, decimos, todas esas razones y la de que esas utilidades no existen, ya que nuestros sueldos hacen el oficio de conservar el vigor, la fuerza y energía (si bien deficientemente) del sujeto que trabaja, es la reparación continua para poder trabajar, es lo que en las sociedades eriles el alimento que se da á los servidores, y á fe que preferible era nos diéran el sueldo, en vez de metálico, en forma de habitación y alimentos, siempre que ésta y éstos fueran suficientes; aparte todas estas razones de carácter general á todo el proletariado, existen otras, sobre las que llamamos la atención de V. S. é invocamos para que nos atienda en nuestra petición.

Estamos recaudando para el Estado una renta muy saneada, cuyo trabajo invierte no poco tiempo al personal y Compañías, que tienen hasta oficinas dedicadas á ese fin, las cuales se ahorra el Estado, al contrario de lo que ocurre en otra clase de Empresas, en donde existen intereses del Estado que tiene que intervenir.

Tenemos agentes que defienden en ruta los intereses de las Compañías, y, por lo tanto, los del Estado, que son anexos, sin que éste nos conceda beneficio alguno, cuando, las Compañías, sin embargo de los sueldos que satisfacen, dan el tanto por ciento por las incidencias ó defraudaciones, y aquél, á pesar de los artículos 167, 170 y 171 del Reglamento de Contribución Industrial, no premia al agente, y, lejos de ello, tenemos que pagarle un tributo injusto á todas luces.

Continuamente estamos interviniendo en transportes del Estado: pertrechos, municiones, personal, etc. Cuando se efectúan unas maniobras, allí está el agente ferroviario como elemento indispensable. En las guerras coloniales desempeñamos importante misión; en las excursiones de la corte, en todo lo que tiene relación con el Estado. El Ministerio de la Guerra, entendiéndolo así, y más justo con nuestra clase, ha concedido diferentes veces cierto número de cruces para premiar nuestros servicios, único medio que estaba á su alcance.

Hasta el Código y la ley de Policía y de Ferrocarriles exige de nosotros responsabilidades y deberes que no puede exigir á otras clases, y sin embargo, al lado de los deberes, ¿no tenemos algunos derechos que debían de ser correlativos de aquéllos?

En el sentido mismo que exponemos y deseamos, otras naciones, comprendiéndolo así, conceden sus Gobiernos exenciones y ventajas al personal de ferrocarriles, de que nosotros carecemos, y sin ir más lejos, en nuestra vecina nación, aparte otras concesiones, tienen la ley del 10 de Agosto de 1897.

Muchas más razones podríamos exponer á V. E. en defensa de nuestros deseos; pero bastan con las expuestas para que, animado V. E. de un gran espíritu de justicia, las examine y trate, al confeccionar los presupuestos, de aligerar esta carga tan pesada, suprimiendo el impuesto de Utilidades á los cortos sueldos y estableciendo una escala reguladora en los demás, teniendo presente que la necesidad es la que nos empuja al dirigirnos á V. E., que hasta ahora hemos podido contener el descontento que reina entre nuestra clase, chasqueada en muchas ocasiones, y esperamos que

este malestar no se traducirá en procedimientos de violencia, que pugnan con nuestro carácter.

«Dios guarde á V. E. muchos años.

Excmo. Sr. Ministro de Hacienda.»

VIAJANDO

Deberes.—Ocupaciones del factor y guarda-agujas.—Servicio de noche.—Condiciones en que penaliza.

Antes de que se presentase ocasión de acompañar en el servicio de noche al factor, se me presentó la ocasión de apreciar los deberes del personal de la misma.

La estación en que, debido á la casualidad, me encontré, era, como en mi primera crónica había dicho, de escasa importancia.

El número de viajeros que á diario partía de tal estación no era ciertamente numeroso, pero debido á la irregularidad con que se presentaban por sus billetes, hacia que el jefe, encargado de esta parte del servicio, no pudiese abandonar el despacho para atender debidamente á la disposición reglamentaria que, al obligarle á visitar las agujas, le obligaba á dividirse en dos, cosa humanamente imposible.

Es deber del jefe de estación, además de asegurar debidamente la circulación de trenes y resolver las incidencias que en esta parte se presenten con motivo de intercepciones de línea, inutilización de máquinas, cortes de trenes, escapes de vagones, etc., etc., vigilar, bajo responsabilidad moral y material de no hacerlo, todas las partes del servicio encomendadas á los agentes que bajo sus inmediatas órdenes tiene.

Debe, por tanto, cerciorarse de que los guardaagujas *hagan bien las agujas*; que éstos no abandonen la limpieza de todas las dependencias de la estación; que efectúen con celeridad las operaciones de cargue y descargue; que activen las maniobras que realicen los trenes en su estación; que el funcionamiento de agujas y discos sea exacto; que la limpieza de estos aparatos sea completa...

La vigilancia del jefe, cuando se ejerce en las factorías, debe alcanzar desde los asuntos más importantes que con ella se relacionan hasta los más nimios é insignificantes. Debe asegurarse de que los ingresos se hacen con la debida exactitud y regularidad; de que los libros de contabilidad se encuentran al corriente; de que las mercancías se expiden con la precisión necesaria para evitar posibles reclamaciones; de que se remitan con puntualidad al servicio de Intervención, en las fechas determinadas por el mismo, los decenales de expediciones de grande y pequeña velocidad, llegadas de la misma naturaleza, decenales de equipajes, billetes recogidos, telegrafía privada y no recuerdo si de alguno más; de que los telegramas que se reciban para otras estaciones sean expedidos por la menor demora. En una palabra: del jefe de estación, como director que es de las diferentes operaciones que en una estación se realizan, es deber vigilar el más exacto cumplimiento de lo ordenado por las múltiples y variadas disposiciones de las Compañías, asegurándose del más exacto cumplimiento de todas ellas, guardando preferente atención á la circulación de trenes, procurando su regularidad y evitando retrasos, que pueden originar perjuicios de consideración á las Empresas.

Estos dignos funcionarios no se lamentan de que se les exija tan escrupulosa vigilancia, que tiende á evitar accidentes, cuando se ejerce en lo concerniente á circulación de trenes; perjuicios, cuando se ejerce en las demás partes del servicio; no se lamentan de que se les exija responsabilidades cuando, por apatía ó falta de celo, no se realizan con debida exactitud y regularidad todas las operaciones. No, no es de esto de lo que se lamentan. De lo que se quejan es de que no se les den medios suficientes para cumplir como corresponde con la misión que les han señalado; de lo que se quejan es de que se les exija realizar imposibles, sin decirles cómo pueden hacerlo; de lo que se quejan es de que no se tenga en cuenta que muchas de las faltas que se observan no tienen su origen en la falta de interés, sino en las malas condiciones en que tienen que realizar el servicio; de lo que se quejan es de que, exigiéndoles tal cúmulo de deberes y de que teniendo la importancia que tienen, se les retribuya con un haber anual de 1.700 pesetas, como máximo alcanzado á los diez y seis ó veinte años y hasta más de servicios; de diez

y seis, veinte ó más años de continuo desgaste de energías físicas; de lo que se quejan es de que se les exija, para el cumplimiento de su deber, un tiempo que alcanza como mínimo treinta y seis horas; de lo que se quejan es de que, como pago á estos sacrificios, se vean precisados á soportar intemperancias de carácter de superiores, cuya superioridad consiste en haber alcanzado el puesto sin pasar por los cargos que, como los de factor y jefe de cuarta clase, llevan consigo un cúmulo de responsabilidades que engendran los muchos deberes.

No podía suponerme que fuese cierto que se obligase á hacer treinta y seis horas y más de servicio á ser humano alguno. No son cosas éstas que puedan pasarse á creer muy fácil mente en pleno siglo xx, en que parecía que había sido desterrada de una vez para siempre la esclavitud del hombre por el hombre mismo. Ha desaparecido el nombre, el hecho subsiste. Ya no es el hombre el que compra al hombre en la plaza pública; pero es lo mismo: es el hombre que exige á los que son de su misma condición el desempeño de un trabajo superior á las energías fisiológicas del individuo, por una suma determinada y escasa, que es aceptada porque sus necesidades así lo exigen. Hoy no se vende al hombre en la plaza pública, pero tiene que estar vendido continuamente á sus necesidades, y para poder atender á éstas, á las que desde el momento en que nace parecía debía tener derecho, se ve precisado á soportar todos los trabajos que se le exijan, porque, si no lo hace, otros á su vez más necesitados ó más oprimidos, lo harían.

No es exageración lo que digo, al indicar que se hacen treinta y seis horas de servicio por alguno de los agentes ferroviarios; yo he hecho esas horas, acompañando en el servicio al factor autorizado. Entró de servicio á las ocho de la mañana; durante sus primeras horas, tuvo necesidad de atender al servicio telegráfico, que no dejaba de funcionar: eran los telegramas de situación de material, que se pasan diariamente y á la hora indicada próximamente; se entretuvo después en preparar los estados de material que á diario han de remitirse al servicio de Movimiento é inspector de sección; en efectuar las facturaciones, tanto en grande como en pequeña, de las mercancías que para tal fin se le presentaban; tenía que presenciar el peso de las mercancías; había de formalizar la documentación; poner en entrega las mercancías que tenía para ser expedidas; tenía que facturar alguno que otro equipaje que se le presentaba (éstos en corto número); tenía que verificar la entrega de las mercancías recibidas en la estación, previas las consiguientes rectificaciones de tasas, sobre todo cuando se trataba de mercancías facturadas en porte debido; tenía que ir preparando los resúmenes parciales de salidas, tanto en grande como en pequeña velocidad, para hacer en su tiempo el decenal correspondiente; tenía que ordenar y rectificar los parciales de llegadas, también de grande y pequeña velocidad, para en su tiempo tenerlos completos y remitir en su día los correspondientes decenales; tenía, en fin, que realizar un buen número de operaciones, interrumpidas por las frecuentes llamadas telegráficas y la llegada de los trenes, que reclamaban su presencia para entregar las mercancías recibidas y recibir las que para su estación conducía el tren.

En todas las operaciones se invierten, con pequeños descansos, todas las horas del día, y cuando se aproximan las fechas de decenas, se ve precisado el factor, para tenerlas terminadas á su tiempo, á dedicar algunas horas de la noche á este trabajo.

Terminadas las operaciones del día, una vez sumadas las cuentas y entregada la recaudación al jefe de la estación, si le corresponde hacer el servicio de noche, se hace cargo de la estación con igual número de responsabilidades que el jefe, en lo concerniente al servicio de trenes.

La circulación de trenes durante la noche se asegura en condiciones un tanto irregulares. El servicio de día exige la presencia de todo el personal. Es consiguiente que para hacer el servicio de noche turnen el jefe y factor con un guardaagujas; de otro modo tendrá el personal que hacer, no un servicio de treinta y seis horas, sino un servicio continuo.

Son, pues, dos agentes los que han de asegurar el servicio de trenes. Resulta esto hasta cierto punto fácil cuando los trenes se suceden aisladamente, mas no cuando vienen de dos en dos y han de asegurarse los cambios de cruzamiento. ¿Cómo se asegura? Convirtiéndose el

jefe ó el factor en guardaagujas; dejando abandonada la estación; faltando forzosamente á las disposiciones reglamentarias que exigen del jefe de estación ó el que haga sus veces, señalar desde el centro de la vía con el banderín ó luz encarnada el cambio de cruzamiento para que, apercibido de ello el maquinista, ponga un especial cuidado en no rebasar los piquetes; dejando abandonado el aparato telegráfico que muy bien podía comunicarle noticias que se relacionasen íntimamente con la seguridad de la circulación de trenes.

Las maniobras que los trenes que circulan durante la noche, verifican en la estación, las realiza el guardaagujas á quien corresponde el servicio de noche, exigiendo muchas veces el auxilio del jefe ó factor que se ven precisados á realizar las operaciones de enganche y desenganche si han de activar la maniobra para evitar retrasos que nunca estarían justificados, con la indicación de la falta de medios para poder efectuarlas, ya que contaban solamente con un agente, fatigado por el trabajo excesivo. Esto nunca es justificación, ni puede decirse, porque no son admisibles los razonamientos que se emplean. Además, que según me ha dicho el factor, cuando hay agente que intenta demostrar la imposibilidad de hacerse regularmente el servicio en las condiciones indicadas, suele contestársele que otros hay que lo hacen (!!). Y fundándose en la sólida argumentación de que no falta quien, dando pruebas de un gran amor al compañero, está dispuesto á realizar trabajos que agotan sensiblemente sus energías físicas ya que son superiores á las fuerzas de que el hombre está poseído, inducido solamente por su mal entendido deseo de alcanzar determinadas mejoras en su carrera, se obliga á un buen número de sufridos agentes á llevar á cabo su misión, llena de responsabilidades reglamentarias, pero inadmisibles teniendo en cuenta la falta de elementos con que cuentan y el exorbitante número de horas de servicio que requiere su desempeño.

Ciertamente que no se comprende cómo hay agente que por voluntad propia consienta su rebajamiento y su condición de esclavo, sólo inducido por un desenfrenado egoísmo que le permita conquistar por tan reprochables procedimientos, un puesto que llegaría á conseguir antes y mejor si se despoysese de ese egoísmo individual y aplicase todo su interés á conseguir ó procurar por todos cuantos medios estuvieran á su alcance, el bien general de todos sus compañeros.

—Afortunadamente no son muchos—dice el factor—los que así piensan; pero los pocos que son, son los suficientes para impedir que se nos obligue á realizar estos trabajos que convierte en viejos, bajo sus aspectos moral y material, á jóvenes de veinticinco á treinta años.

En estas condiciones prestan tan importantes servicios á la humanidad estos agentes; en estas condiciones contribuyen al fomento de la industria y del comercio; así procuran el engrandecimiento de los pocos.

El progreso ha convertido en esclavos del trabajo á un buen número de hombres, que contribuyen al bienestar y enriquecimiento de los grandes industriales y comerciantes, descansando doce horas escasas, cada dos días, porque los pequeños descansos que tienen en las noches de servicio, aprovechando los intervalos de tiempo que median de tren á tren, son descansos que reclama el cuerpo cansado de tanto trabajo, pero que de nada sirven debido á la preocupación con que lo practican.

Esperemos que el progreso procure y consiga el mejoramiento de todos.

LUZ VERDE.

Sr. Director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Ya habrá sabido por la prensa y por los compañeros la desgracia que me aconteció el día 23 del actual, referente al robo de una caja platería, valor 4.000 pesetas, volumen un metro longitud, medio latitud en cuadro y peso 49 kilogramos, cuya caja recibí en Irún á mi salida el día 22. Por su tamaño y mayor seguridad la coloqué en el vagón contiguo al furgón, cerrado con candados especiales, cuya llave depositó el guardafreno, por ser quien tiene á su cargo dicho vagón.

Al llegar á Medina se cargaron cinco equipajes, y me cercioré que seguía la caja; cerré el candado, entregando la llave al encargado. No hizo falta tocar ya el vagón para nada, y con la gran confianza de estar á mi lado, en la mayor parte de las estaciones me asomé á la puerta sin observar nada anormal, hasta que se hizo de día, y estando firmando la caja de fondos de Terrelodones, me dijo el guardaagujas que llevaba la puerta del vagón abierta; sorpresa grande me causó la fatal noticia. Lo primero que en el momento observé fué que la caja faltaba. Para robar habían hecho saltar el candado con un trozo de clavija. Lo puse en conocimiento del factor de servicio, el cual tomó nota de mis datos, haciendo sin duda lo que el caso requería, llegando á Madrid con las veinticuatro horas de servicio.

Esperamos llegara el señor inspector principal de la explotación, nos tomó declaración y nos puso á disposición de la autoridad á los

cinco agentes, suspendiéndonos de empleo y sueldo. Como quiera que se han dado casos de mayor importancia y no se han tomado esas energéticas medidas, llevando el hambre y lágrimas al hogar de cinco familias, creo no se ha obrado con calma en este asunto, porque de esa forma la Compañía pierde cinco empleados antiguos, y lo que es más grave, las 4.000 pesetas. Procediendo de otra forma, y antes de dejarnos sin pan, puede, con arreglo á categorías, descontárnoslas de nuestros respectivos sueldos, aunque por mis antecedentes y expediente muy limpio de veinticuatro años ha podido hasta el juez comprender que no es obra mía y si de bandidos que han sido empleados ó lo son, que aprovechan la obscuridad de la noche, y que sin duda alguna lo hacen en marcha, porque de otro modo yo les hubiera visto. Por último, que se nos castigue después de descontarnos las 4.000 pesetas, á mí por ser responsable directo y á los demás por falta de vigilancia, que siempre sería menor castigo que el dejarnos privados de pan á nosotros y á nuestras pobres familias.

Ya ve, señor director, todas las causas del suceso; ahora espero de usted me perdone la extensión y lo haga público, para evitar que alguien ponga en duda nuestra conducta, que quien me conoce sé desde luego no la pondrá.

El conductor suspenso,
LEOVIGILDO MARTÍN SUÁREZ.
Madrid, 26 Agosto 1906.

Publicamos íntegra la carta que nos dirige nuestro amigo por la ingenuidad y sencillez que revela. Conocedores nosotros de su honradez y probidad demostrada en veinticuatro años de servicio, lamentamos de todas veras el percance ocurrido, deseando de todo corazón se encuentre á los culpables para mayor esclarecimiento de la verdad, á cuyo fin rogamos á todos los compañeros que puedan aportar algún indicio ó sospechas respecto á los culpables, nos lo comuniquen, en la seguridad de que sabremos hacer buen uso de las confidencias, devolviéndolo la calma á los buenos y dejando caer el peso de la justicia sobre bandidos que deshonran la clase á que pertenecen, sea la que fuere.

¡Alerta, compañeros!

Hasta nosotros llegan noticias de que recorren las líneas de Asturias y Galicia un determinado número de agentes ó comisionados de empresas cuya misión es la de procurar la emigración de queridos compañeros nuestros, á quienes se les alucina, ofreciéndoles, previo contrato escrito, cargos de cierta importancia en los ferrocarriles de América y en condiciones más ventajosas que las que tienen los ferrocarriles españoles.

Damos la voz de alerta á nuestros compañeros de las regiones indicadas. que parece ser son las que mejores condiciones reúnen para conseguir sus propósitos los comisionados á que nos referimos, porque, según nuestros informes, todas esas ventajas que para conseguir la emigración les ponen de relieve, y aun parece les dan cierto viso de legalidad, formalizando al efecto documentos escritos, quedan reducidas á la nada una vez se encuentran en el punto á donde partieron animados por su deseo de mejorar de condición y medios de vida, ya que en país extranjero ningún efecto surte el documento que firmaron antes de partir.

Alerta, pues, queridos compañeros, y no dejarse alucinar por ofrecimientos que, por lo visto, no se cumplen y que no tienen otra finalidad, al hacerlos, que conseguir el mayor número posible de emigrantes con fines puramente particulares.

Alerta, y no caer en la red que se os tiende, y tened en cuenta que si caéis en ella, os enredáis en su tupido tejido, del que no muy fácilmente podréis desenredaros, ya que el regreso á nuestro suelo patrio se os dificulta con la falta de medios que contáis para sufragar los gastos de una costosa travesía.

¡Alerta, compañeros!

NOTICIAS VARIAS

Ferrocarril de Santander á Bilbao.

De la lectura de la Memoria del Consejo de Administración del ferrocarril de Santander á Bilbao, sobre el ejercicio de 1905, dedúcense resultados en extremo satisfactorios y mejoras y reformas introducidas en las líneas, que demuestran todo el interés que inspira el perfeccionamiento de ellos.

Damos la enhorabuena á los accionistas de aquella Compañía.

Ferrocarriles Andaluces.

Tiene alguna importancia la disminución de ingresos producida en el primer semestre del año actual, aunque sobran fundamentos para esperar que será recuperada hasta 31 de Diciembre, pues las cosechas de la región andaluza han sido magníficas, y el movimiento de tráfico que esto ocasiona tiene que traer consigo una recaudación superior á la normal en el período que resta para terminar el ejercicio.

La referida baja es de 671.995,93 pesetas, ya que los ingresos ascendieron á pesetas 10.358.313,55 en el primer semestre de 1905, y se han elevado á 9.686.317,62 pesetas en los mismos seis meses de este año.

A fin de prevenir los peligros de desprendimiento en el profundo desmonte en el kilómetro 77 de la línea de Santander á Bilbao, y de garantizar la seguridad en la circulación de los trenes, se ha transformado en túnel una parte de la trichera, construyéndolo á cielo abierto en la longitud de 100 metros.

Muy cerca del 20 por 100 han mejorado los productos brutos del tráfico obtenidos en los 77 kilómetros del ferrocarril de Medina del Campo á Salamanca, durante el primer semestre de 1906, comparados con igual período del año anterior.

La recaudación desde 1.º de Enero á 1.º de Julio de este año, se eleva á 571.510,89 pesetas, contra pesetas 465.800,82 en igual período del año anterior, ó sea una mejora 105.710,07 pesetas que corresponde á un aumento de 2.751,93 por kilómetro.

El 28 del pasado llegó á esta corte el director de los ferrocarriles del Norte Sr. Waldmann, de regreso de su excursión por la nación vecina.

Con este motivo, el personal de dicha Compañía se ha dedicado ya á dar rienda suelta á sus fantasías, y son muchos los canards que se han propalado, respecto á la fecha en que se darán los aumentos de sueldo y la mayor ó menor amplitud de los mismos.

De creer es que se preocupará el Sr. Waldmann de asunto tan importante, y de creer es que, dado el aumento de ingresos que en dicha Compañía se observa, los concederá más amplios que en anteriores años, á fin de que no tome más cuerpo de lo que viene tomando, la desilusión y falta de entusiasmo del personal de dicha Empresa.

De Valladolid.

El día 4 del pasado se reunieron 40 socios del Centro Obrero Ferroviario de aquella capital, á fin de celebrar un modesto banquete en la fonda de la estación, para conmemorar la inauguración del nuevo local (Campillo, número 6, principal), efectuada el día 5 del mismo.

Reinó mucho entusiasmo, que vino á aumentarlo la novedad de ser la fiesta onomástica de doña María Santos, esposa del popular fondista D. Santos Bueno, en cuyo obsequio se celebraba una serenata que amenizó el acto.

En nombre del Centro Obrero Ferroviario y desde estas columnas, reitero las más expresivas gracias á los amigos citados por lo bien que nos sirvió el modesto banquete, que para los asistentes tiene la importancia de conmemorar una fecha de mejoramiento y progreso del Centro ferroviario.

El nuevo local, á cuya inauguración asistieron más de 600 personas, es espacioso, decorado y amueblado con gusto.

El laureado orfeón Pinciano se ofreció generosamente á solemnizar la velada, dejando oír sus alegres notas.

La Junta directiva del expresado Centro me encarga de las más expresivas gracias á todos, y muy especialmente al director de la rondalla por su valiosa cooperación á tan solemne fiesta.—Valladolid, 7 Agosto.—Corresponsal.

Tranvía de Valencia á Nazaret.

El trazado de este tranvía proyectado para comunicar Valencia con el puerto del Grao y sus poblaciones marítimas, mide una longitud de 5.916 metros, y arranca de los solares de San Francisco, llegando á Poblado de Monte Olivete, desarrollando después por la carretera hasta Nazaret, cuya calle Mayor recorre en toda su longitud, y terminando en la playa.

Los trabajos de construcción del ferrocarril de Villacañas á Quintanar, se han emprendido y avanzan rápidamente; ya están explanados diez kilómetros, y tan pronto como esté terminada la expropiación en Villacañas, se verificará la explanación con objeto de abrir á la explotación en Noviembre el primer trozo, entre Villacañas y Fadrique.

Para el efecto, se están construyendo todos los puentes, cuyos tramos metálicos, procedentes de Asturias, han empezado á llegar á Alicante, y está encargado á Bélgica el material móvil.

Es de notar que la Empresa no tiene aún la concesión, lo que prueba la fe que tiene en el negocio, y la actividad de su ingeniero y concesionario D. Cipriano Tejero.

El pueblo de Quintanar subenciona la obra en 15.000 duros.

Nuestro estimado compañero D. Víctor Ruiz, jefe de estación de Villafranca, ha tenido la desgracia de perder á su señor padre D. Primitivo Ruiz Oviedo, ex jefe de estación jubilado, que contaba sesenta y cuatro años de edad.

De todo corazón nos asociamos al justo dolor que tan sensible pérdida proporciona, deseándole la necesaria resignación para sufrirlo.

Se nos comunica que en las proximidades de Astorga tuvo la desgracia de ser arrollado por un tren el día 27 del pasado Agosto, nuestro estimado amigo y compañero D. Julio Hernández de León, que prestaba sus servicios en la Inspección principal, como empleado auxiliar.

En la plenitud de la vida ha arrebatado la muerte la existencia de tan estimado amigo, hermano de un querido compañero que viene trabajando generosamente por la idea que perseguimos.

Por si la participación que tomamos en su dolor y en el de su apreciable familia, le sirve de algún consuelo, exteriorizamos nuestros sentimientos.

A nuestro estimado amigo León Hernández de León y familia, les deseamos la resignación necesaria para sobrellevar el natural dolor que les aflige.

RADICALISMOS

Estos ferroviarios radicales me hacen mucha gracia. Capaces serían ellos de ir á la huelga, de concluir por la fuerza con lo que lla nan explotación, de poner fin de una vez para siempre con las demasías del capital, con la tiranía y despotismo de los que, investidos de autoridad, hacen uso de ella con torpes fines y con perversas intenciones. Si los oís, diréis que son superhombres, de corazón valiente, de valor probado. Pero reirse conmigo, esa valentía, ese valor es de puertas adentro, que ya se cuidan ellos, y no poco, que no trasciendan al exterior sus radicalismos. Son radicales en el rincón de la oficina, en el furgón, en el gabinete telegráfico, pero son los mismos que humildemente se descubren ante el jefe, con más viso de adulación y servilismo que de atención respetuosa. Pero no hemos de extrañarnos, porque de ese mal padecen la inmensa mayoría de los españoles.

Aquí, en cuanto tenemos un inspector que nos atropella, un jefe que nos explota ó una Compañía que alte á lo poco que nos concede en seguida nos levantamos y ponemos coto á tal demasia.

Eso no lo haremos, unírnos cuando ayuda se nos pide y cuando nuestro concurso se solicita, tampoco, abandonar á los que toman á su cargo este ó el otro cometido cuya solución nos interese; eso sí, poner inconvenientes á todo bajo el pretexto de que las medidas han de ser radicales también y adular servilmente al mismo tiempo que despellejamos cobardemente al jefe que nos atropella.

Son terribles estos radicales españoles, y en particular estos radicales ferroviarios. Así estamos de horros y lucidos.

Clasificaciones,

La nueva clasificación que acaba de dar la Compañía del Norte á varias de sus estaciones elevando dos de segunda á primera y muchas de cuarta á tercera, á la vez que se han rebajado dos de primera á segunda y trece de segunda á tercera, se presta á consideraciones de muchas y diferentes trascendencias.

La innovación viene precedida de una circular aclaratoria en que se hace constar que las estaciones agraciadas en categoría, así como las rebajadas, no disfrutarán de sus nuevas categorías hasta que los empleados de unas y otras se encuentren en condiciones que no perjudiquen los intereses de la Compañía ni de los agentes que en unas ó otras prestarán sus servicios.

Mirado este proceder desde el punto de vista de la más estricta imparcialidad, creemos un deber emitir nuestra humilde opinión.

¿Qué se propone conseguir la Compañía del Norte con esta clasificación?

Difícil es contestar, pero no lo es deducir las consecuencias.

Desde tiempos inmemoriales, la Compañía más poderosa de España, había establecido el precedente de clasificar sus estaciones por el producto que cada una de ellas representaba; en esta ocasión se ha prescindido de este requisito que los empleados antiguos mirábamos con verdadera veneración.

Parangonar á Villabona (Asturias) con Lugo y á Soto de Rey con Avila... francamente nos parece un error inexplicable, que respetamos por no faltar al respeto á nuestros superiores que lo han decretado, pero no dejaremos de confesar que es absurdo hasta la saciedad.

Vemos con buenos ojos el que se amplíen á ochenta y una las treinta y ocho estaciones

que existían de tercera clase, porque en las cuarenta y tres que se aumentan hay más campo donde poder ampliar nuestra humilde carrera, pero á fuer de sinceros debemos exponer nuestros temores.

De los jefes de las estaciones de primera y segunda rebajadas no debemos ocuparnos porque la Compañía siempre celosa del prestigio de sus empleados, no los ha de dejar en situación que pueda zaherir su dignidad y amor propio; pero no ocurre igual con las de las elevadas á tercera.

El subjefe que con tal categoría lleva tres ó cuatro años trabajando con asiduidad para conseguir una estación de tercera, posponiendo la tranquilidad y los beneficios inherentes á la de cuarta clase en holocausto al ambicionado y justo ascenso, ha de verse molesto con esta determinación, interin no se le demuestre lo contrario.

En las mismas condiciones y con los mismos derechos se encuentran los jefes suplementarios. De los vigilantes jefes y factores autorizados más antiguos, hemos de hacer capítulo aparte.

El vigilante jefe, como todos sabemos, es el verdadero esclavo en todas las estaciones que le hay.

Todo el trabajo material y la mayor parte de las responsabilidades pesan sobre él; formación de trenes, reconocimiento de agujas, autorización cruzamientos, reconocimiento de trenes, reunión y entrega de metálicos y cajas de recaudación, atender al público, presenciar el transbordo de bultos en el muelle de las estaciones, á intervenir ó el cargue y descargue en las locales, en fin un cúmulo de trabajo imposible de sobrellevar, y sin embargo el ascenso codiciado le hace trabajar y pasar penurias desde el punto de vista económico por tener el sueldo aproximado de los factores, sin disfrutar otros beneficios que los que le proporciona su exiguo sueldo.

Nuestra opinión es que la Compañía, al clasificar estaciones en esta ocasión, debió hacerlo en forma más extensa, creando, no sólo cuatro, sino cinco clases de estaciones, excluyendo las principales, apartaderos y apeaderos, que podían equipararse en la forma más adecuada á llenar las aspiraciones de todos.

Para los subjefes, jefes suplementarios y jefes de estación de cuarta más antiguos y aventajados las estaciones de tercera, dando los ascensos con equidad y prescindiendo de compadrazgos.

Para los vigilantes jefes y jefes de cuarta que reúnan condiciones, las de esta categoría de más importancia, creando al efecto estaciones de quinta clase para jefes de apartadero y apeadero y factores recién ascendidos.

Esta tesis queda demostrada haciendo comparaciones en esta forma.

¿Pueden compararse estaciones entre sí, como las de Manuel y Montesa, Quereño y Sarria, ó Gomeznarro y Sanchidrián?

De manera alguna Manuel, Sarria y Sanchidrián, deben pertenecer á una clase; Montesa, Quereño y Gomeznarro, á otra.

Poder clasificarlas era empresa facilísima. Recabar de los respectivos jefes de estaciones una memoria tan extensa y con demostraciones comparativas tales, que no dieran lugar á dudas de cuáles debían ocupar el cuarto y cuál el quinto lugar.

Algún jefe de estación, por un exceso de laboriosidad, ha hecho memorias de esta índole sin que se le haya tenido en cuenta un trabajo que á la Compañía le sería de resultados muy prácticos.

Fíjese bien la Compañía del Norte, seleccionando las estaciones en la forma expuesta, dando los sueldos con arreglo á la categoría de las mismas y los ascensos con la equidad más estricta posible, la más beneficiada será ella.

Se lo asegura

UN FACTOR

PUBLICACIONES

Anuario de ferrocarriles declarado de utilidad general por Real orden, Año XIV, 1906.

Hemos recibido el anuario de ferrocarriles, que el ilustrado publicista y estimado compañero nuestro, D. Enrique de Latorre, ha terminado y puesto á la venta, con notables mejoras y ampliaciones, correspondiente al año actual.

No necesita ir precedida de elogios una obra que viene apareciendo durante catorce años sin interrupción.

Para que pueda formarse juicio más exacto de la importancia de la obra, á continuación publicamos algunas de las materias que contiene:

Inventos sobre ferrocarriles.—Bibliografía de ferrocarriles.—Datos estadísticos de producción y comercio, navegación, Correos y Telégrafos.—Noticias sobre ferrocarriles y tranvías de todo el mundo.—Personal del Ministerio de Obras públicas.—Negociado de tráfico y aduanas.—Divisiones de ferrocarriles.—Capital, domicilio social y del personal de todas las Compañías, hasta Jefes de estación.—Estadística de ingresos y gastos durante los años 1904 y 1905, comparados en cada línea.—Material móvil.—Ferrocarriles en construcción.—Plan de ferrocarriles secundarios.—Tranvías: Capital, productos, gastos, personal y material.—Tranvías en construcción, tarifas generales de viajeros, equipajes, metálico, géneros frescos, comestibles y mercancías en todas las líneas.—Impuestos del Tesoro.—Plazos reglamentarios de transporte.—Extracto de cuantas leyes, decretos y Reales ordenes y reglamentos se han dictado sobre ferrocarriles el año anterior.—Aranceles de Aduana.—Legislación general.—Ley de ferrocarriles secundarios.

Nuestro parabién al Sr. Latorre por la perseverancia é inteligencia con que labora, honrando la clase á que pertenecemos.

Otra obra del Sr. Latorre: *Distancias kilométricas para uso de los viajeros con billetes kilométricos.*

También hemos recibido la segunda edición de la obra que con el anterior título acaba de poner á la

venta el Sr. Latorre, obra de indudable necesidad y utilidad práctica, puesto que da muchas facilidades, disminuyendo errores, evitando disputas y reclamaciones.

De la utilidad de la obra da idea el que haya sido agotada la primera edición, á pesar de la gran tirada que del mismo hizo.

El ferrocarril transpirenaico.

Bourg Madame 27.—Con motivo del proyecto de los ferrocarriles transpirenaicos se han celebrado ayer grandes fiestas francoespañolas. Bajo la presidencia de M. Delcassé se ha celebrado por la tarde un banquete de 200 cubiertos, asistiendo los alcaldes franceses y españoles de la región, así como los concejales del distrito y varias notabilidades de Barcelona.

El presidente de la Cámara de Comercio de Barcelona, el alcalde Foix, el consejero general de Dax, el diputado español Junoy, Emma-nuel Brousse, diputado de Prades; el inspector general de Obras públicas, M. Delcassé y otros, pronunciaron elocuentes discursos en pro de la pronta construcción de las líneas transpirenaicas.

Al final, M. Delcassé levantó su copa brindando por la felicidad de España y Francia. Esta fórmula constantes votos por la prosperidad y engrandecimiento de la nación española.

Terminado su *toast*, M. Delcassé fué objeto de una ovación entusiasta por parte de los franceses y de los españoles.

Los festejos continuaron en Bourg Madame y luego en Puigcerdá, que estaba magníficamente adornada con banderas de ambas naciones.

En esta última población se ha celebrado una brillante recepción en el Ayuntamiento, donde se encontraban M. Chautard, diputado, presidente del Consejo municipal de París, que fué aclamado frenéticamente, así como M. Delcassé.

Durante la visita que hicieron á la población, que lucía espléndidos arcos de triunfo por todas partes, las ovaciones no cesaron.

Por la noche, las iluminaciones resultaron deslumbradoras, y las aclamaciones en honor de Francia y España, de la unión francoespañola y en favor de los ferrocarriles transpirenaicos se repetían casi sin interrupción.

En el teatro se celebró una función de gala. La música tocó *La Marsellesa* y el himno español, que fueron aplaudidos con delirio. Ahí, M. Delcassé fué nuevamente aclamado con entusiasmo.

A la una de la madrugada terminaron los festejos en medio de las más nutridas aclamaciones.

Bourg Madame 27.—Durante la alocución que ha pronunciado en la recepción del Ayuntamiento de Puigcerdá M. Chautard, presidente del Consejo municipal de París, felicitó á M. Delcassé por haber solucionado la cuestión de los ferrocarriles transpirenaicos. Obrando así, añade M. Chautard: «M. Delcassé fué con-

secuente con sí mismo, puesto que toda su política tuvo por constante objeto la amelioración de las relaciones internacionales, estableciendo tratos de amistad con todos los grandes pueblos que nos rodean; en una palabra, la realización de un sueño de fraternidad universal, que todos perseguimos desde la Revolución francesa, y que substituirá el odioso arbitrio de la fuerza en todos los conflictos humanos.»

El orador desea que por este medio poderoso de cohesión, que será el ferrocarril transpirenaico, la amistad francoespañola se fortalezca y desarrolle cada vez más.

¡Vivas! á Puigcerdá, á Francia, á España, y repetidos ¡vivas! á París, acogieron las palabras de M. Chautard.

¡COBARDES!

Es muy frecuente el anónimo en estas grandes Compañías. No consentir al consignatario ó expedicionario lo que solicita porque á ello se oponen las instrucciones, pues ya tenéis anónimo al canto. Negarse á todo lo que los reglamentos prohíben, que no faltará algún alma caritativa que cobardemente os denuncie y á veces, y esto es lo más sensible, el que ha escrito el anónimo es un mal compañero que adivinado su nombre deberíamos arrojarlo á patapiés de entre nosotros.

¡Qué asco da un anónimo y cómo deshonra la mano que lo escribe! Ved qué bien lo describe un notable escritor á quien no conozco más que de sus escritos, los cuales admiro:

«La persona que escribe un anónimo no suele descubrirse nunca á sí misma, ni aun en la confianza de la amistad ó del amor. Qué pocos individuos de los que usan tan bajos procedimientos, han dicho alguna vez:

—¡Yo he escrito un anónimo!

Y suele ocurrir que los hombres, en el seno de la amistad, declaran sus defectos, sus pasiones, sus caídas. Pero ¿se trata de un anónimo? Sobre eso se guarda el mayor sigilo... Es que, lo repito, el escribir un anónimo deshonra mucho...

Me parece verlo... No, no puede hacerse de otro modo que como yo me lo figuro. El que comete tan indigna acción, busca la soledad. De aquello que va él á hacer no deben enterarse ni sus padres, ni sus hijos, ni su mujer, ni su amigo. Se esconde, pues, en su habitación como el criminal en su guarida, á meditar el crimen, á prepararlo de modo que el golpe sea seguro.

Una vez meditado, toma pluma y papel, como el asesino toma el puñal, y se pone á escribir. Desfigura la letra, con lo cual oculta su personalidad, como el asesino se oculta en la sombra para herir. Escribe y escribe todas las infamias que se le ocurren, todas las calumnias que no se atreve á decir cara á cara. Luego mete el papel en el sobre. Pone la dirección de la carta. Toma el sombrero y baja precipitadamente la escalera.

En la expendedoría pide un sello.

cese en la Compañía. Se limitarán á hacer constar las fechas de entrada y salida en la Compañía y los empleos desempeñados, con indicación de la fecha del nombramiento para cada uno de ellos y la expresión de no haber sufrido castigos, si así hubiera sucedido.

34. Ningún empleado que haya sido separado del servicio de la Compañía, ó que voluntariamente haya dimitido, podrá volver á ingresar al servicio de la misma. Los licenciados y los que hayan dimitido por enfermedad debidamente justificada, para ingresar en el ejército, etc., sólo podrán ser readmitidos cuando se haya acordado así al licenciarlos ó al admitirlos la dimisión.

II.—Personal temporero y á jornal.

35. Compondrán el personal temporero y á jornal:

- 1.º Los individuos admitidos temporalmente en las oficinas de los servicios centrales y en las estaciones para hacer trabajos extraordinarios.
- 2.º Los individuos admitidos á prueba ó como auxiliares.
- 3.º Los obreros ó mozos que formen parte de alguna brigada y estén encargados de las maniobras de trenes y vagones, del cargue y descargue de mercancías, de la conservación ó limpieza de coches y vagones; los de los talleres, depósitos y almacenes; los capataces, obreros, guardas y guardasas de la vía y los trabajadores de las minas.

36. Los empleados temporeros no deberán, por regla general, tener menos de diez y ocho años de edad ni más de treinta y cuatro. Los aspirantes á estas plazas deberán presentar los documentos de que se habla en el art. 11, salvo el comprendido en el núm. 6.º del mismo artículo. (Véase *Apéndice núm. 3.*)

37. Los que pretendan plazas de obreros ó peones presentarán solamente la libreta de obrero ó un certificado del último maestro ó amo á quien hayan servido, la cédula personal y, además, la hoja de servicios, si han sido militares.

38. Cuando haya que cubrir alguna plaza vacante de empleado temporero en las oficinas ó en las estaciones, ó cuando el exceso de trabajo exija aumentar el número de estos empleados, se pedirá autorización al director de la Compañía. (Véase *Apéndice núm. 4.*)

39. Cuando las necesidades del servicio lo exijan, los jefes de servicio podrán tomar los obreros y peones que necesiten, dentro de los límites del presupuesto aprobado.

dad lleven consigo la destitución inmediata del empleado. Se impondrán particularmente al que reincida en faltas por las cuales se le hayan impuesto anteriormente otros castigos, al que no observe buena conducta, al que no demuestre el celo ó capacidad suficiente y al que incurra en negligencia á pesar de los avisos y castigos ordinarios que se hayan empleado.

22. Salvo el caso de inmediata separación por faltas graves, no se admitirá ninguna propuesta de destitución si no va precedida de dos apercibimientos.

El efecto del apercibimiento durará solamente un año y cesará si los servicios del interesado han sido satisfactorios en dicho período, salvo el caso previsto en el art. 23.

Los apercibimientos serán firmados por el director de la Compañía.

23. Ningún empleado á quien se haya impuesto un apercibimiento podrá ser ascendido sino tres meses después de haber cesado el efecto de éste, quiere decir, pasado el año de que habla el párrafo segundo del art. 22, con la condición en el mismo establecida.

24. Las destituciones ó separaciones serán decretadas por el Consejo de Administración ó por el director de la Compañía, según sea de uno ó otro el nombramiento de los empleados.

25. La embriaguez y las faltas de probidad en el servicio serán castigadas con la destitución inmediata.

26. En cada una de las divisiones y de los servicios de la 1.ª división se abrirá un expediente para cada empleado, que contenga todos los documentos que á él se refieran, las notas dadas por sus jefes y la de los castigos que se le hayan impuesto.

La primera falta grave que siga al segundo apercibimiento llevará consigo la destitución.

Se entiende por faltas graves las que sean castigadas con retención sobre el sueldo, ó los otros castigos que siguen á éste en el núm. 20 de la presente Instrucción.

27. Los jefes de división y de servicio de la 1.ª división y los inspectores principales están facultados para imponer directamente al personal subalterno de la Compañía las multas cuya cuantía no exceda de un día de haber.

No se impondrán multas por las faltas leves que dicho personal pueda cometer; pero éstas serán objeto de reprensiones verbales ó escritas y de cartas de censura, llevando nota de unas y otras, á los efectos que se indican en los siguientes párrafos:

Coloca el sello al sobre y se dirige al correo. Al llegar á él mira á un lado y á otro.

—¿Me verá mi víctima?
Aunque le viera su víctima, nada sospecharía, porque ¡qué tiene de extraño el echar una carta al correo?

Pero él no se hace esta reflexión. Está muy nervioso ¡como si fuera á clavarle por la espalda un puñal á un hombre!... Por último, se decide... ¡Ya está!... El asesino ha cometido su delito... el ladrón ha robado...

Pero ¡lo que son las cosas! El que recibe el anónimo es un hombre de sentido común; comienza á leer y á la primera calumnia, al primer insulto, busca la firma; no la halla y, tranquilamente, rompe el anónimo.

Es la pena que, en este mundo, sufren los entes que escriben anónimos; deshonrarse á sí mismos, porque la acción villana la cometen por completo, y no conseguir el resultado que se proponían.

Pero muchas veces produce su efecto, y el anónimo levanta recelos en las familias, y turba la paz y el sosiego del hogar doméstico.

¿Qué merece el que villanamente y á traición comete todos estos trastornos? ¿No es cierto que aunque la sociedad le escupiera al rostro no haría nada de más?

¡Pero cualquiera sabe quién escribe un anónimo!...

Desgraciadamente para nosotros son pocos los hombres de peso que arrojan el anónimo.

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.)

LA BOHEMIA

GRAN BODEGA

14, San Vicente Alta, 14. Madrid.

VINO DE MESA, A 25 CÉNTIMOS BOTELLA

NOTA DE PRECIOS

	Botella	Atroba.
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	

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

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 15 DE JULIO PUBLICA EN FORMA DE FOLLETÍN

Ley de Accidentes del Trabajo.

La Instrucción general n.º 2 del Norte.

TRES PREMIOS MENSUALES

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

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

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

Ilénese 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. Alejandro Mora.

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. Manuel Echevarría.

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. Vicente Martínez.

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).

Idem de Madrid á Talavera de la Reina, D. Antonio Rodríguez (Riebles).

Idem de Bilbao á Portugalete, D. Juan Martín Yagüez.

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.

— 10 —

La reincidencia en faltas de la expresada naturaleza, será objeto de multas equivalentes á un día de haber ó á apercibimiento.

Estos últimos castigos, como los de mayor gravedad que puedan imponerse, se considerarán como calificados, y los agentes que hayan sido objeto de ellos, serán privados de todo aumento de sueldo durante los tres meses siguientes á la fecha de la omisión de la falta que dió lugar á la multa ó mientras duren los efectos del apercibimiento, según el caso.

Por lo que se refiere á la concesión de las gratificaciones semestrales, de que trata el art. 48 de la citada Instrucción, se aplicarán á los agentes que hayan sido objeto de dichos castigos calificados las reglas siguientes:

1.º No se privará de la gratificación semestral que pudiera corresponderle al agente que durante el semestre sólo hubiera tenido una multa ó retenciones de un día de haber.

2.º Al agente que en el mismo período hubiera sido castigado con multas ó retenciones desde dos hasta cuatro días de haber, como máximo, se le reducirá á la mitad la gratificación que pudiera corresponderle.

3.º Al agente castigado con apercibimiento ó multas ó retenciones de más de cuatro días de haber, se le privará en absoluto de la gratificación.

Los jefes de división y de servicio de la primera división y los inspectores principales podrán también suspender provisionalmente de sueldo con interdicción de servicio por tiempo indeterminado cuando circunstancias perentorias lo requieran, dando cuenta por la vía jerárquica al director de la Compañía de la resolución definitiva.

No podrá llevarse á efecto ningún descuento sin haber dado antes conocimiento de él á los interesados. Los descuentos mensuales por multas no podrán exceder de la sexta parte del sueldo sin autorización del director de la Compañía. El máximo del descuento ó retención que sufra un empleado, por faltas ó pérdidas que le sean imputables, sin haberse utilizado de ellas, no podrá exceder de la cuarta parte de su sueldo mensual, quedando pendiente para el mes ó meses siguientes el resto hasta el conjunto de lo que se deba descontar. Se exceptúan las retenciones ó descuentos para reintegros de efectos utilizados ó cantidades cobradas y no ingresadas por el empleado. Esta clase de retenciones ó descuentos no están sujetos á máximo.

28. Los jefes de división y los de servicio de la primera división, remitirán por duplicado á la Dirección, antes del día 20 de cada mes, un estado que comprenda todas las multas impuestas desde el 16 de un mes al 15 del

— 11 —

siguiente, y explique los motivos de ellas. Se les devolverá un ejemplar de dicho estado una vez aprobado por el director.

DIMISIONES, DESTITUCIONES Y LICENCIAMIENTOS

29. Las dimisiones se harán por escrito, dirigiéndolas al director de la Compañía por conducto de los jefes inmediatos, y se indicarán en ellas las causas que las motiven.

30. Los dimitentes no podrán abandonar su puesto hasta que reciban aviso de haber sido aceptada su dimisión. Si lo abandonan antes, además de considerarse como separados de la Compañía, responderán ante los Tribunales de los cargos que por este hecho puedan hacérseles, con arreglo al artículo 22 de la ley de 23 de Noviembre de 1877.

31. Los empleados cuya eliminación de los cuadros de personal, separación ó licenciamiento de la Compañía no sea debido á faltas de honradez y probidad, tendrán derecho á percibir el sueldo íntegro del mes en que se verifique. Si tiene lugar en los últimos ocho días del mes, se les concederá la mitad del sueldo del mes siguiente.

Los dimitentes que hayan cumplido con lo dispuesto en los artículos anteriores, tendrán igual derecho.

Los que abandonen el servicio antes de haber sido relevados y admitida su dimisión, y los que sin haberla presentado sean considerados como dimitentes por abandono del servicio ó por no presentarse en el punto á que hayan sido trasladados, tendrán derecho solamente al sueldo de los días efectivos de servicio.

Lo preceptuado en este artículo es aplicable á los agentes declarados en situación de retiro, los que empezarán á percibir su pensión en la fecha fijada para su cese en el personal activo.

32. Las cantidades que el empleado dimitente, licenciado ó destituido pudiera adeudar á la Compañía por retenciones ó cualquiera otro motivo, se descontarán del importe del sueldo ó de las indemnizaciones que puedan corresponderle, así como de la fianza en caso de que la haya prestado.

33. Los certificados de haber estado al servicio de la Compañía no se darán hasta la completa liquidación de la cuenta del empleado. Llevarán la firma del respectivo jefe de división ó de servicio de la primera división y el V.º B.º del director de la Compañía.

En dichos certificados no se harán apreciaciones ni calificaciones sobre la conducta y servicios de los interesados, ni se expresará el motivo de su