

Heraldo de Ferrocarriles.

PERIÓDICO QUINCENAL, ÓRGANO DE 1.ª 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 Octubre de 1906.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID



R. I. p.

El Maquinista Higinio Soribes y el Fogonero Bernardo Illanes,

FALLECIERON EL 18 DE SEPTIEMBRE

VÍCTIMAS DE SU DEBER

El día 24 de Septiembre se celebró una misa y responsos en la capilla del cementerio de Ponferrada y se colocó una corona costeadada por este periódico.

HERALDO DE FERROCARRILES, en nombre de todo el personal ferroviario de España, dedica este recuerdo y ruega á todos les tengan presentes en sus oraciones.

Eran las tres y media de la tarde del día 22 del pasado, cuando uno de nuestros colaboradores recibió orden de salir el mismo día para Ponferrada, acompañando á un suscriptor de este periódico, portador de una corona dedicada por HERALDO DE FERROCARRILES á los compañeros muertos en el choque ocurrido el día 18 en el túnel núm. 30 de la línea de Galicia. Dicho colaborador, á su vuelta del punto de la catástrofe, nos ha hecho entrega de las cuartillas que á continuación insertamos, no sin antes dar las gracias á quienes, como nuestros dos queridos amigos, se han prestado á sufrir las molestias que originan comisiones de esta naturaleza:

En marcha.—Lo que se dice.—El sitio del accidente.—En Ponferrada.—Cómo ocurrió la catástrofe.—Triste sorpresa.—De vuelta.

A decir verdad, la misión que se nos ha confiado no deja de ser, si bien simpática en alto grado, enojosa por los inconvenientes que sin duda han de presentarnos para poder realizar debidamente el acto de colocación de la corona en las tumbas de los compañeros que murieron con un heroísmo y abnegación á ningún otro comparable. Pero, en fin, allá nos dirigimos, esperando que desde León podríamos ir recogiendo cuantos datos interesen al personal, por estar relacionados con el triste suceso que motiva estas cuartillas. En León, efectivamente, nos ponemos al habla con un agente, que nos da cuenta de que los muertos fueron enterrados en Ponferrada; pero al decirnos esto nos indica que aquellos compañeros fueron enterrados sin caja, sin luces, sin toque de campanas, sin preces de la Iglesia, sin que nadie acompañara aquellos cuerpos despedazados y abrasados á darles el pedazo de terreno, única propiedad que nadie nos ha de arrebatar á los que no tenemos propiedad alguna.

A ser francos, no lo creíamos. En estos casos los sucesos se agigantan, se exageran, y nosotros tuvimos esto en cuenta, porque, de biendo dar al personal una información amplia, detallada y verídica, no habíamos de dejarnos llevar de la impresionabilidad que á tales exageraciones conduce. Seguimos, pues, nuestro penoso camino, interrogando á cuantos por su cargo podían darnos informes: ciertos, y pudimos convencernos de que, efectivamente, en las condiciones expresadas fueron enterrados aquellos dos héroes, que, después de hacer cuanto humanamente fué posible para salvar el convoy, perecieron de un modo horrible.

Todas estas noticias, la vista de la catástrofe, cuya magnitud pudimos apreciar al mismo paso del tren que nos conducía á Ponferrada, y los informes adquiridos, fueron causando en nuestro ánimo una impresión triste y dolorosa que deseamos para poder dar cumplida satisfacción á la obligación que llevábamos.

Por fin, llegamos á Ponferrada; directamente, á fin de no perder tiempo, alguno, nos ayistamos con el Sr. Bastán, jefe suplementa-

rio, que está al frente de la estación, á quien dimos cuenta de nuestra misión.

Jefe, factores, todos parecían preocupados, distraídos, hasta tal extremo, que nosotros, á quienes no nos conducía allí otro fin que el de un compañerismo que en nombre del HERALDO DE FERROCARRILES habíamos ido á realizar, nos encontramos durante algún tiempo sin que viéramos medio fácil de poder entendernos con aquellos hombres que se les veía víctimas de un estado de ánimo natural y lógico.

Íbamos en nombre de un periódico de clase, que, como base principal, tiene el compañerismo, sin distinción de clases, de cargos ni de servicios, y ostentábamos la representación del personal, no sólo del Norte, sino de todas las Compañías, y en nombre del mismo tratamos de realizar el acto en la forma más adecuada á juicio de aquellos compañeros. Pero seguíamos con la dificultad de entendernos con aquellos hombres, á quienes el suceso impresionó de forma tal, que es cosa difícil desechen la idea de aquel tren que saben está en la vía y ha de encontrarse forzosamente con otro en una pendiente de 0,02, y en donde lo accidentado del terreno ha de ser causa de que la catástrofe sea en un túnel ó se hundan en el río.

Por fin, conseguimos ponernos al habla con el jefe de sección de la vía, D. Gustavo Luzzatti, quien nos presentó al jefe del depósito de Monforte, que, al frente de varios operarios, se hallaba dirigiendo los trabajos en una de las máquinas del siniestro. Dichos señores nos dieron todo género de facilidades, y finalmente, se acordó que el lunes, á las ocho de la mañana, se verificará el acto de colocación de la corona y una cruz, y se celebrará en la capilla del cementerio una misa rezada en sufragio de los muertos.

Una vez resuelto, y cuando había terminado por un pequeño espacio de tiempo la circulación, vimos al jefe de estación, dándole cuenta de lo acordado y prometiéndonos que asistiría al acto, en representación del personal de explotación, el número de empleados que las atenciones del servicio permitieran.

Cumplidos estos trámites, necesarios para la celebración del acto que había de realizarse al día siguiente, tratamos de averiguar las verdaderas causas del siniestro.

¡Causas! ¡motivos! ¡responsabilidades! ¿Qué duda cabe que existen responsabilidades?

¿Qué duda que las causas pudieron evitarse? ¿Quién niega que los motivos que ocasionaron el siniestro obedecieron á la falta de uno, dos, tres, acaso cuatro agentes, tal vez más? Pero conviene ver las cosas con entera imparcialidad; es más: es necesario ver las cosas, estudiarlas, más aún, comprenderlas. Las causas, los motivos, el siniestro, todo ello está dicho en dos palabras. El tren 1.421, que tiene su cruce regular con el 1.410 en Ponferrada, circula con 2,34 de retraso. La estación de San Miguel da salida del tren 1.421, y el jefe de Ponferrada, en un momento fatal, del que hemos de desear vernos libres, da la salida del tren 1.410, y cuando el tren está en la vía, el jefe se acerca al telégrafo y dice las dos consabidas palabras:

«Sale tren». — «¿Qué tren?», contesta San Miguel, previendo una horrorosa catástrofe. — «Tren 1.410. Tengo en la vía el 1.421», y terminar el telégrafo de señalar estas palabras y, horrorizado el jefe echarse las manos á la cabeza, dar un grito, caer al suelo víctima de un ataque nervioso, todo ello es una misma cosa. En el kilómetro 246, túnel 30, denominado «La Fuente», se encuentran los dos trenes. Este es el hecho. Consecuencias, dos muertos, varios heridos y un millón de pesetas próximamente de pérdidas materiales.

Esto es horrible; ¿á qué negarlo?; pero pongámonos la mano en el corazón y digamos quién es el infalible; se trata de un hombre sumamente recto en el cumplimiento de su deber; de un empleado que lleva treinta años en la circulación de trenes, que tiene que atender á los inmensos trabajos que requiere una estación; de un empleado, en fin, que sufrió una ofuscación con terribles consecuencias, como cada cual, dentro de su ramo, de su servicio, sufre mil errores, que se diferencian de aquél en una sola cosa: en que las consecuencias del primero son horribles, y las del otro se subsanan, y no pasan á última hora de una falta que no lleva consigo esos resultados. Así pensamos nosotros, y con nosotros cuantos ven las cosas con la sensatez y calma que deben examinarse asuntos tan delicados como el que nos ocupa.

Y dicho esto, continuaremos nuestra narración, diciendo que á la mañana siguiente, á las ocho, nos encontrábamos en la estación, desde donde, en unión del jefe de depósito, del sub jefe de sección de la vía, Sr. Romero Quiñones, del personal que estaba franco de servicio, acudimos al cementerio, en cuya capilla se celebró una misa costeadada por el HERALDO DE FERROCARRILES, y al colocar la corona y una cruz que fué construida por los obreros del parque de vía y obras, se nos presentó el sepulturero, haciéndonos presente la imposibilidad en que se encontraba de consentir la colocación de la cruz y corona, puesto que los queridos compañeros que allí dormían el sueño eterno estaban enterrados en terrenos de caridad. La impresión que esto nos causó fué verdaderamente dolorosa, tanto más cuanto que desde las diez y seis cuarenta y tres del día 18 hasta el 19 á las diez y seis treinta, estuvieron los cadáveres en el túnel, desde donde fueron conducidos al cementerio, permaneciendo sin enterrar hasta el 20 por la tarde, existiendo tiempo sobrado para dar á los cadáveres, ya que no otra cosa, á lo menos el entierro que la Compañía del Norte concede á sus agentes.

Llamáramos á esto abandono si no hubiéramos visto la inmensidad de la catástrofe; pero tiene su disculpa en el impropio servicio que ha habido que realizar, y más aún en lo que decimos al principio, en el estado de ánimo de aquellos, justamente atolondrados, compañeros.

Pero lo que no tiene justificación es que aquellos mártires de su deber continúen en la forma en que están, y llamamos la atención de quien corresponda para que á la mayor brevedad se les dé lo que de derecho les pertenece.

Por fin, se consiguió del administrador del camposanto que concediera un permiso excepcional, y se colocaron la cruz y la corona, siendo ésta recogida por el señor jefe de depósito para su entrega á las viudas, con esta inscripción: «HERALDO DE FERROCARRILES á Higinio Soribes y Bernardo Illanes.»

Terminamos nuestra misión, orgullosos de haber sido los primeros en honrar á nuestros compañeros, que, asidos al regulador y la palanca, nos han demostrado la abnegación y el heroísmo que debemos imitar.

Descansen en paz nuestros infortunados compañeros.

Cuando nos disponíamos á tomar el tren, nos enteramos de que entre Becerril y Paredes estaba la línea interceptada por un rebalse del tren 1.438, y que el correo se hallaba detenido en Quereño por un desprendimiento de tierras; en fin, que bien vienes, mal, si vienes solo.

Ponferrada 23 de Septiembre de 1906.

¡Qué vergüenza!

Quisiéramos callarlo; pero la verdad no debe callarse, por dura que sea.

Cierto que cuesta no poco trabajo confesarla; pero nosotros, más que nadie, nos encontramos obligados á decirlo con todas sus des-

nudeces, porque los compromisos contraídos desde nuestra fundación están íntimamente ligados con la conducta de todo ó parte del personal.

Cuando hay agentes que al presentarle á la firma una instancia pidiendo la supresión para unos y modificación para otros del impuesto de Utilidades contestan que no firman porque no les atañe, porque las instrucciones de las Empresas prohíben hacer peticiones colectivas y otras lindezas por el estilo, no podemos consentir que se diga «de nosotros que no hacemos nada. Piensen y digámonos sinceramente qué puede hacerse cuando se tropieza con una masa de esa naturaleza».

¡No hacemos nada! Nada hizo aquella Empresa titulada La Locomotora Invencible; nada hizo nuestro querido amigo, el hoy concejal de Barcelona, D. Luis Zurdo Olivares, con su Sindicato general y su órgano en la prensa *La Tribuna Ferroviaria*; nada hizo *El Obrero de Ferrocarriles y Tranvías*, y, por último, nada hizo la Comisión, que trató de llevar á cabo el proyecto que apareció en *El Imparcial* hace años y que costó la vida á uno de los miembros de la Comisión, á nuestro entrañable amigo D. Gregorio Mayoral (q. e. p. d.), interventor en ruta que fué de la Compañía del Norte.

Nada hicieron aquéllos, nada hacemos: nosotros y nada hará ninguno por buena voluntad que tenga y por excesivo trabajo que realice. Y no se diga que hay mil, tres mil, que piensan alto y acuden al menor llamamiento; sabemos eso perfectamente mejor que nadie; pero convengamos que es una minoría la que se ocupa de su situación y trata de mejorarla: en la mayoría reina tal apatía, que hay individuo que aún no sabe que descuentan mensualmente una cantidad á título de impuesto de Utilidades.

nosotros ni nadie con individuos que están poseídos de tal espíritu de solidaridad, que se niegan á firmar porque á ellos no les afecta! Nosotros desafiamos á quienes quieran ponerse al frente de esto á ver si hacen más. Periódico diario, supresión del impuesto, establecimiento del Escalafón, todo puede hacerse y á todo nos hallamos dispuestos; pero cuando se tropieza con una serie de hombres que les da miedo (así hay que decirlo) firmar, suscribirse, pedir respetuosamente y gestionar de los Gobiernos y Empresas aquello que otras clases gestionaron y obtuvieron dentro del respeto debido y sin carácter de imposición, entonces, hay que convencerse, nada puede hacerse más de lo que hacemos nosotros, que en tales circunstancias no es poco.

Pero no cedemos, ni pensarlo siquiera, mientras nos acompañen los que piensan con nosotros que hay que dignificar la clase y formar un Cuerpo robusto y bien organizado. Adelante, pues, que para morir siempre hay tiempo, y no han de enterrar este periódico mientras no deje demostrado que hay muchos que están contentos con su suerte, y mientras no haga ver á todos que los que no sirven para gestionar el remedio de los males actuales, no deben quejarse, porque tienen lo que se merecen.

APATÍA

Si cuantas energías, sacrificios, actividad, gastos y disgustos empleamos en dignificar y regenerar el desvecijado Cuerpo de ferrocarriles, lo empleásemos con otra clase cualquiera de la sociedad, á buen seguro que, siquiera por agradecimiento, hubiéramos conseguido aunar á la inmensa mayoría bajo nuestra bandera, que tiene por lema unión y solidaridad; unión y solidaridad que crea, que dignifica, que regenera, que abraza á todos en el sacrosanto lazo del compañerismo, no solidaridad que destruya, que avergüence, que manche, que nos envuelva en inútil lazo de destrucción y guerra.

Cuanto exige el compañerismo, cuanto se halla dentro de la razón, cuantas ideas llegan á nuestras manos, prácticas y positivas, las damos á la luz pública, sea de quienes fueren, altos ó bajos, chicos ó grandes. Y así continuamos y continuaremos con el mismo entusiasmo, pero condoliéndonos de que no se preste cuanta ayuda nos es precisa para desenvolver nuestros planes, que, ajustados á la razón y á la lógica, habían de destruir el individualismo, que hace enemigos de los que debíamos ser amigos.

Por eso decimos que si con otra clase de la sociedad empleáramos las energías y sacrificios que ésta nos cuesta, seguramente se hubieran sumado á nosotros la inmensa mayoría

Por falta de escalafón.

«Ningún empleado de nueva entrada será admitido en la Compañía sino en los últimos puestos (mayor auxiliar ó suplente) de estación, vagón, factor al estudio, auxiliar de oficina, fogonero a vapor, etc., etc.) Podrán también, por resoluciones especiales del Consejo de Administración, entrar al servicio de la Compañía, en puestos de más importancia, y muy particularmente en los de destino técnico, los individuos que acrediten con sus títulos, tener los conocimientos y categorías adecuados para desempeñar el puesto que se les confíe.»

(Instrucción General núm. 2)

Esto se lee en la parte de esta Instrucción que llevamos publicada. Corresponde a la Compañía del Norte; pero las demás Empresas de importancia, aquellas que tienen reglamentadas las cuestiones que se relacionan con su personal respectivo, tienen establecida la misma reglamentación para la admisión de su personal, á juzgar por el sistema que siguen, perfectamente idéntico al empleado por el Norte.

Tiempo hubo en que las Empresas ferroviarias se ajustaban al espíritu de esta parte dispositiva, con gran contento de su personal, que veía que le respetaban algo sus derechos; que apreciaba, en tiempo más ó menos lejano, la consecución de nuestras aspiraciones. Hoy todas las Empresas se ajustan más á la letra, y constantemente aferradas á ella, consiente la admisión de determinados individuos en cargos que tienen muy poco de técnicos y que debían ser destinados para premiar méritos del personal, conquistados á fuerza de un trabajo continuo, realizado en un considerable número de años de servicios. Los hechos son los que nos vienen demostrando lo que decimos; los hechos, que son la argumentación más sólida que podíamos emplear para demostrar nuestra afirmación.

Muy cierto que no se falta á ninguna disposición reglamentaria autorizando el ingreso en ferrocarriles á determinados empleados en puestos de más importancia que los que se señalan en el primer párrafo, ya que existe una parte dispositiva que autoriza á hacerlo; pero no es menos cierto que si con estas frecuentes admisiones no se falta á los reglamentos, se falta reglamentariamente á algo que en interés de las mismas Compañías está no consentir, si no es admitiendo la desmoralización de su personal, nacida de la falta de moralidad que supone el hecho de cortar en un momento las ilusiones, próximas á realizarse, de veinte, treinta ó más años, sostenidas en una continua zozobra nacida de las dificultades de poder cumplir satisfactoriamente igual número de años de servicio, con todo el celo, actividad, interés y abnegación que exige el cumplimiento del deber.

Si admitimos como reglamentario el derecho que las Empresas tienen de colocar en puestos que, repetimos, debían concederse como premio al trabajo y antigüedad, á determinados individuos, deberíamos, si la desmoralización del personal, ó lo que es lo mismo la apatía, la falta de celo, la falta de interés, la falta de abnegación, ya que una cosa es consecuencia de la otra, ya que la desmoralización es efecto de una causa que las Compañías deben ser las primeras en hacer desaparecer, aun cuando no sea más que inducidas por un fin puramente beneficioso para ellos.

Con el segundo párrafo de las que han inspirado este artículo se anula la bondad del primero. No parece, sino que las Compañías en un momento de lucidez, les sugirió la idea de reglamentar la entrada en ferrocarriles equitativa y justamente, y que simultáneamente se arrepintieron de ello y adicionaron á la disposición la segunda parte. Parece ser que á través de estas disposiciones se divisa claramente la lucha entre el cumplimiento del deber que no es otro, que el respeto á los derechos del personal, para mantener el estímulo necesario y el interés particular que en este caso concreto consiste en dejar franca la *puerta falsa* para hacer pasar por ella á quien muchas veces, ó casi siempre, no suele tener otros títulos de suficiencia que grandes recomendaciones, como son lazos de consanguinidad en primer grado de personalidades que ocupan en ferrocarriles elevados puestos.

Y prueba evidente de esto es que suele darse el caso, hasta frecuente, de que ingresen en puestos elevados determinadas personas, que tenían los mismos títulos de suficiencia que justificasen su admisión, que otras, existiendo la diferencia única de que los lazos de consanguinidad á que antes nos hemos referido, unían á unos y á otros á personas que desempeñaban cargos importantes ó menos importantes, ó insignificantes.

Imoral sería la admisión en los dos casos; pero ya que se admite á unos, ¿por qué no á los otros? Esto viene á demostrar lo injustificado de estas admisiones, que engendra envidias y rencores entre la clase; y no estaría de más que las Compañías unificasen la entrada y regularizasen los ascensos, de lo cual nacerían ventajas indudables, cuyos resultados prácticos experimentarían á un mismo tiempo las Empresas y su personal, aun en ocasiones hasta los favorecidos por la suerte.

ATENCIÓN.

Caída del tren.

Del tren en marcha núm. 25, y cerca de la estación de Ontanares, tuvo la desgracia de caerse á la vía, el día 17 del actual, D. José Veiga, interventor de la Compañía del Norte. Inmediata yente fueron en su socorro, prestandole los auxilios de la ciencia, encontrándose á estas fechas fuera de peligro y camino de franca mejoría, de la que nos alegramos tanto como sentimiento no produjo la primera noticia de su desgracia.

Sería curiosa la estadística que se formara

de las desgracias de que ha sido víctima el personal de ferrocarriles en cumplimiento de su deber. Por ella se vería el tributo de sangre que paga á la sociedad, más quizá que otras clases más consideradas.

ADVERTENCIA

En atención á que en este número damos cuenta del viaje realizado á Ponferrada por un redactor nuestro, dejamos para el próximo la crónica «Viajando» que nos ha sido remitida obra en nuestro poder.

Un deber.

A un deber reglamentario es al que nos referimos al encabezar con el título que antecede estas líneas; pero aun cuando tal deber no estuviese previsto en las reglamentarias disposiciones, un deber de compañerismo, mucho más digno de respeto y consideración, y, aún más, un deber que imponen los sentimientos de humanidad y amor al prójimo, debía ser el que aconsejasen tomar las determinaciones que un querido compañero nuestro nos dice por carta debían tomarse.

Agente de trenes es el á que nos referimos, quien con razón que le sobra, se lamenta de que las garitas de los vagones que se ven precisados á ocupar, en la mayoría de los casos, se colocan en los trenes, sobre todo en los que circulan en la línea comprendida entre Tarazona y Valencia, en el sentido de la marcha del tren, cosa que terminantemente prohíben las disposiciones dictadas por la Compañía, quien tiene recomendado que cuando lleguen las garitas así colocadas á estaciones donde existen placas giratorias, deben dársele vuelta á los vehículos que las conducen.

Se lamenta y no sin fundamento nuestro comunicante, de que cuando un agente exige el cumplimiento de lo dispuesto (que no por estar dispuesto si no por ser de humanidad como antes decimos debía cumplirse), se le ponen toda clase de obstáculos, llegando, cuando insisten en sus justas pretensiones, hasta á retárselos con que digan que se niegan á prestar servicio, cosa que como es muy lógica, no han de decir, aun cuando no por falta de ganas de hacerlo.

Penoso en extremo es el servicio que presta un agente de trenes que, cual si desafiase las inclemencias del tiempo, pasa horas y más horas en garitas que por su elevación y falta de condiciones, hacen que se experimente con más intensidad los rigores de las estaciones; y ya que así ocurre, para dar cumplimiento á las disposiciones, no es ni humano siquiera que se les aumente.

Y para justificar esto, es decir, para justificar la necesidad de que en algunos casos se coloquen antirreglamentariamente las garitas-frenos, ó no se quieran colocar cual corresponden en las estaciones que cuentan con elementos para ello, no se nos diga como sólida argumentación que es con el fin de evitar retrasos, porque entre el retraso de un tren ó el fallecimiento de un agente promovido por alguna enfermedad originada por realizar un viaje en tan pésimas condiciones, no es dudosa la elección.

Por humanidad, por compañerismo, pedimos á quien corresponda se tenga en cuenta la queja que dejamos anotada, á fin de evitar su repetición.

POR HUMANIDAD

Venimos quejándonos en nombre de miles de compañeros de los insignificantes sueldos que disfrutamos y de las inmensas responsabilidades que sobre nosotros pesan. Por humanidad protestamos del impropio trabajo que presta el sueldo personal de Explotación, Movimiento, Tracción, etc., y cada día hemos protestado con más fuerza, porque cada día hemos visto cómo se aumentan las horas de servicio disminuyendo en cambio las horas de descanso. Hay cosas que si las supieran los mismos directores, creemos que no sucederían.

¡Cincuenta y dos horas no interrumpidas de servicio! Este caso se ha dado en los ferrocarriles españoles, y este caso continúa repitiéndose si para servir para nada cuantas leyes existen para regular el trabajo.

Esto ni puede consentirse ni debe tolerarse. De sufrido se pasa el personal, de sensatos y prudentes nos pasamos nosotros, y antes que sacar nombres á la vergüenza pública y poner en letras de molde para censurar nombres de personas que desempeñan cargos altos ó bajos, usamos de todos los medios.

Por eso en el caso presente nos dirigimos al jefe del Movimiento de la Compañía donde tal abuso tiene lugar, para que con la urgencia que el caso requiere ponga coto á tal escándalo, y no está de más que advirtamos que de no cesar tal situación, visitaremos al ministro del ramo para pedirle el debido amparo.

NECROLOGÍA

El día 12 de Septiembre falleció en Cercedilla doña Petra Román Morondo, esposa de nuestro estimado compañero y amigo D. San-

tiago Bajón y hermana de nuestros no menos amigos y queridos compañeros D. Leto Román, representante de este periódico en Barcelona é interventor en ruta en el mismo punto, y don Bartolomé Román, empleado en las oficinas de Material y Tracción en esta corte.

Desde estas columnas enviamos á tan estimados amigos de esta casa y demás familia el más sentido pésame, deseándoles tengan la suficiente resignación para sobrellevar el gran sentimiento que produce siempre la pérdida de un ser querido.

La compañía de M. Z. O. V.

Sólo cuatro palabras á la clase ferroviaria en general, que todos mis compañeros de fatigas habrán de ver con buen gusto. Hace próximamente un mes, según informes adquiridos de alta personalidad, el señor jefe de la explotación de la Compañía de M. Z. O. V., hizo al Consejo de administración una propuesta de aumento de sueldo para todos los factores, sin distinción de clases, de un 20 por 100. La propuesta fué aceptada á condición de aumentar por de pronto sólo el 10 por 100, y si la marcha de aquella Compañía sigue próspera, aumentar el otro 10 por 100, completando así lo propuesto por tan digno é inteligente jefe.

Comprendo el Consejo de aquella Compañía que en la actualidad se hace imposible de todo punto la vida, por la subida tan considerable que han sufrido todos los artículos de mayor necesidad.

Los jefes superiores que tienen continuo trato y familiaridad con sus empleados, comprenden muy claramente, que tanto las habilitaciones, comestibles y ropas para poder presentar-se dignamente, han aumentado sus precios un 20 ó 25 por 100 desde hace veinte años á la fecha, y siendo los sueldos inferiores poco más ó menos lo mismo durante ese tiempo, no es posible vivir, á menos que se valga uno de medios censurables ó caiga en las garras de la usura.

Era necesario que los directores de todas las Compañías se percataran de estas verdades axiomáticas, é imitando á la que sirve de epígrafe á estas líneas, trataran de hacer posible la vida del que trabaja, cuyas disposiciones serían más eficaces para resolver el problema de las huelgas y del socialismo que todas las teorías abstractas, folletos, libros y sermones que dan poco substancia al cécido.

Eso debemos de recabar de todas las Compañías, haciéndoles ver con nuestra unión la justicia que nos asiste.

IGNACIO LOYOLA.

Monforte 25 Agosto 1906.

COMUNICADO

Señor director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Madrid.

Muy señor mío: Suplico á usted inserte en el periódico que tan dignamente dirige estas líneas:

Visto el artículo que titula «Los Primeros» y que aparece en primer lugar del periódico número 28, fecha 15 de los corrientes, le manifestaré que en esta residencia ha parecido muy buena la idea, tanto si es diario como semanal, y por lo tanto de ésta, podrá contar con los mismos suscriptores de hoy.

Una vez que cojo la pluma para dirigirme á ese periódico, y como quiera que toda recomendación hecha por mí sobre este asunto no alcanzará en las líneas el eco que merece, hago en este punto final y paso á decir algo sobre otro punto tan importante como éste que llamamos «el escalafón».

Mucho se ha hablado sobre este proyecto, y como parece que todos tienen derecho á decir algo, yo también me creo autorizado para expresar mi idea, contando siempre con que usted no tendrá inconveniente de darle cabida en las columnas de HERALDO.

Muy comentado fué por todos lo que manifestó el Sr. Latorre en un periódico de la Asociación, cuyo relato suprimo porque por lo reciente y comentado que fué—como antes dije—creo estará aún en la memoria de todos; pero más comentarios merece aún otro que sobre el mismo tema aparece en la página 179 del mismo periódico *La Asociación*, núm. 449, fecha 15 de los corrientes, y que desde Criptana firma D. E. Cueto.

Parece que los Sres. Latorre y Cueto—sea por lo que quiera—han recibido en otros tiempos la instrucción necesaria para afrontar todos los procedimientos que, según dichos señores, deben seguirse si se es abyecto el escalafón, y por esto no reparan en prendas y los echan á todos los vientos en forma que hasta cierto punto hiere profundamente á los que en dicha materia no alcanzamos sus puntos.

Deben tener en cuenta que todos los empleados que para dichos señores somos analfabetos, no lo somos por nuestra culpa, ni la mayoría de las veces por la de nuestros padres; puesto que no siempre se está en condiciones para que un hijo reciba la instrucción que se

desea, ya por efecto del bolsillo, ya porque las residencias que tuvieran, si se trata de hijos de empleados, no hayan reunido las condiciones que esto requiere. Pero no me negarán los señores Latorre y Cueto que cuando un señor inspector examina para ingresar de meritorio á un joven, algún rayo de ilustración habrá observado en él desde el momento que no tuvo inconveniente en aprobarlo; y cuando este joven llega á sus quince ó veinte años de servicios y es jefe de estación, ha modificado las pocas faltas que en otro tiempo se le observaron (contand) tuviera alguna), y le creo capaz de resolver cuantos asuntos se le presenten en su servicio.

Refiriéndome al Sr. Cueto, entiendo no puede seguirse ó sentarse el procedimiento de oposiciones desde los cargos que cita:

1.º Porque es irrisorio que un jefe de estación, al llegar á ser jefe, por ejemplo, de tercera, tenga palabras inconvenientes y poco gramaticales, por las cuales el público pueda hacer comentarios, puesto que solamente con oír hablar cuarenta años, ha podido modificarlas, como antes dije.

2.º Porque el escalafón debe ser con objeto de matar en general todo favoritismo, y no ignorará el Sr. Cueto que en muchas Corporaciones que existen las oposiciones, se dan casos.

3.º Porque como las oposiciones creo serían únicamente en materias de ferrocarriles, no quiero, por ejemplo, que otro llegue tan alto como yo, sin dudar llegará tanto, de donde saldría la base para que el favoritismo subsistiera; y

4.º Porque daría gusto observar el salón donde se hicieran las oposiciones; ver ir entrando ahora uno y luego otro, hombres bien maduritos todos, con sus cuarenta de edad por lo menos, y cansados, por consiguiente, de hacer oposiciones en servicio activo, efecto de las mil penalidades sufridas por todos los lados, y que el tribunal lo formarían (por casualidad) niños de veinticinco años, que por su mucha «autopia» llegaron á aquel puesto, ó por efecto de su cacareada instrucción, siendo así que quizá hayan sido nulas en otros sitios, con toda su sabiduría y etc., etc. en aquella otra materia.

En fin, esto se alarga demasiado, y quizá no encontraría suficiente papel para expresar cuantas ideas se me acercan á la mente; pero, aunque sólo sea ambiguamente, daré mi opinión.

1.º Al implantarse el escalafón deberían respetarse los derechos adquiridos por cada cual en su clase, siempre que hayan demostrado su actitud suficiente y probada con su antigüedad, teniendo en cuenta los servicios prestados.

2.º Todos los empleados de ferrocarriles pasarán á su empleo superior inmediato por escalafón riguroso hasta jefe de estación de segunda, ó en caso de primera, y de aquí en adelante los ascensos sucesivos por elección de la Empresa entre los de su clase.

3.º Para los de nueva entrada podrán, si se cree oportuno, exigir más conocimientos de los que hoy se exigen, á condición de empezar ganando más de 10 reales diarios. Estos conocimientos, el grado minimum, podrá ser Gramática y Aritmética, bien demostrado ante tribunal, por ejemplo, que, tanto teóricos, como prácticos, poseen verdaderamente conocimientos de las dos asignaturas, que son las principales para el empleado de ferrocarriles. Sin que por esto el que tenga conocimientos de Dibujo y algún título académico, se vaya á despreciar; también podrá exigirse algo del primero.

Muchas más cosas podría decir y exponer; pero, como antes dije, sería largo; así, pues, volviendo nuevamente á suplicarle su inserción, así como el pedirle me perdone, tanto el atrevimiento de dirigirme á usted, cuanto el trabajo que le reportará, máxime cuando quizá tendrá que corregirlo en parte; pues, como supondrá, está hecho de prisa y sin pasarlo á otras cuartillas, por haberme extendido más de lo que creí al empezar.

Sin otra cosa de particular, quedo á su disposición su s. s. q. s. m. b.,

JACINTO MÉNDEZ.

Vich, 25 Septiembre 1906.

LA USURA EN FERROCARRILES

Entre el personal de ferrocarriles no existe esa plaga, azote de la humanidad y principalmente de la clase media, que, sin salirse de la ley, no vive más ni tiene otra aspiración que apropiarse el producto del trabajo del desgraciado que, por su mala cabeza, mala administración ó, lo que es más sensible, por los reverses de su fortuna ó circunstancias especiales de la vida, se ve precisado á meterse entre sus garras, de donde, cual si fueran mallas de red tupidísima, no puede evadirse nunca.

Pero si no hay usureros, más bien por falta de capital en algunos que por estar dotados de los sentimientos humanitarios, que no pueden convivir con esa industria, hay, sin embargo, agentes ó representantes de ellos que, al coadyuvarles en el ejercicio de su honrada profesión, se hacen aún más acreedores al desprecio que se merece todo el que quiere comerciar con la desgracia de sus semejantes.

Estos representantes constantemente están acechando á aquellos de sus compañeros que tienen más probabilidades de verse obligados á recurrir á ellos; nada les importan los perjuicios que ocasionan, y solamente se cuidan de la utilidad que puede reportarles el haber

proporcionado un nuevo cliente á su representante.

No puede argüirse que lo que persiguen es aumentar su exiguo sueldo, pues siendo laudable, plausible y digno del mayor encomio y alabanza el que aumentando nuestro trabajo cotidiano procuremos reunir un sueldo con que poder atender á todas nuestras necesidades y obligaciones, nunca debemos, para conseguirlo, recurrir á una ocupación que los mismos que la profesan no deben creerla muy digna, cuando no tienen el valor de denominarla con su verdadero nombre, sino que la ocultan bajo razones sociales, como «Centro jurídico», «Centro mercantil» y otras, al través de las cuales no se trasluce el verdadero negocio á que se dedican.

Tanto á las Compañías como al personal, interesa que desaparezcan estos representantes: á las Compañías, porque, como su campo de acción está dentro de las mismas oficinas, abandonan su trabajo para ocuparse de negociar los préstamos, y al personal, porque quien evita la ocasión, evita el peligro. De modo que sería muy conveniente que las Compañías amonestasen á estos individuos para que abandonen la representación que ostentan, y si á pesar de esta amonestación siguieran ostentándola, entonces separarlos del servicio, como se siega y se quema la mala hierba para que no perjudique.

LEAFAR.

Jefes y factores autorizados.

Sabida es la grandísima responsabilidad que pesa sobre los jefes de estación; pero, para lo que vamos á exponer, resulta un mito comparada con la de la clase de factores autorizados, los cuales, además de las múltiples responsabilidades que tienen, han de añadir la de los jefes de estación, aparte de sus treinta y ocho ó cuarenta horas de servicio, á pesar de todas las disposiciones del Ministerio de Obras públicas. ¡Y aún hay obreros que piden la jornada de ocho horas!

Además de lo expuesto, sucede á veces, por desgracia muy frecuentemente, que el factor autorizado de servicio, en aquel momento el jefe de la estación disfruta un sueldo de 975 ó 1.050 pesetas, mientras que algunos guardaguasas á sus órdenes disfrutan 1.125 y hasta 1.350 pesetas.

Comprendemos que lo pagado á los guardaguasas es poco con relación á las necesidades de la vida; pero ¿y los jefes de diez reales?

Para terminar, diremos que los destinos de factores autorizados son inamovibles, toda vez que las plazas de subjefes son privilegios exclusivos de colegiales de veinte años; extranjeros, por supuesto, con patente de invención por tiempo indefinido.

A lo expuesto hay que añadir la justicia con que se pagan sus servicios, despojándolos de parte ó del total de la mísera prima sin causa justificada, pues si bien la Instrucción general núm. 2 dice que para perder la mitad es necesario que le hayan sido impuestos al agente,

por lo menos, dos días de haber, han reunido todas las retenciones y multas de 0,25, 0,50 y de una peseta impuestas por averías y faltas en los bultos ó mal estado de los toldos, etc.; y es muy natural que un agente que maneja 30 ó 40.000 expediciones y 500.000 bultos en trescientos sesenta y cinco días, incurra en alguna leve falta, la mayor parte de las veces, por no decir todas, porque las Compañías hacen el servicio con la mitad ó menos del personal que necesita y por el mal estado y escasez de su material.

En fin, todavía nos hacen poco... Merecemos más, pues nos estamos suicidando voluntariamente al no unirnos.

EL FACTOR VERDADES.

Los sueldos y su máximo.

Considero el asunto de más vital interés para el personal ferroviario y es censurable la apatía con que lo miran.

De día en día se hace más necesaria la solidaridad entre todo el personal, sin distinción de categorías, para poder conseguir de las Compañías, por los medios razonables, el aumento del sueldo, pues éste no está en relación con el trabajo verificado, percibiendo únicamente el empleado un salario por todo el gasto de sus energías.

Hay también un *parásito*, que por el daño que causa, pudiéramos llamarle así, á la infranqueable barrera máximo; consiste en que los sueldos de cada cargo tienen un límite del cual no pueden pasar, causando grandes perjuicios al personal que como jefes de estaciones de cuarta clase, se pasan quince, veinte ó más años con las invulnerables 1.700 pesetas, pudiendo considerarse estancado el que llega á ocupar este puesto, por carecer de toda salida en su ascenso. ¿Es esto razonable?

Bien que haya un límite para los sueldos, pero que sea proporcional al ascenso, es decir, que como á los citados jefes no superan á las 1.700 pesetas, que al que sus castigos no se lo impidan, pueda ir ascendiendo en sueldo, ya que no pueda hacerlo en categoría, hasta un límite de 3.500 pesetas. La petición no puede ser más justa, pues no veo el motivo para que pase un fin de tiempo con el mismo sueldo, á pesar de que las necesidades aumentan más que lo que era de desear.

Las Compañías, á simple vista, soltarán el trazo, pues acostumbradas á la actualidad, considerarán descabellada la proposición, alegando un considerable aumento en los gastos, sin fijarse que ellas son también las beneficiadas; pues son las primeras interesadas en que el personal tenga esa satisfacción interior tan necesaria para el cumplimiento del deber.

Desde el comienzo de la explotación de las líneas es que la subsistencia era relativamente económica, rigen los mismos sueldos, sin que la acentuada carestía de estos últimos años, sobre los artículos de primera necesidad, sea suficiente para que las empresas vean la gran necesidad de que éstos verifiquen un alza, exponiéndose con este mal entendido ahorro, á

un conflicto que pudiera acarrearles el personal, que cansado de tanto sufrir, despierte de su letargo para hacer valer sus derechos.

Tengo entendido que la Empresa del ferrocarril del Norte es la que mejor paga á sus subordinados, y en ella he tenido ocasión de apreciar el trabajo que éstos ejecutan, relacionándolo con lo que por el mismo cobran; un factor autorizado, con sus múltiples responsabilidades, tiene un haber máximo de 1.350 pesetas anuales, verifica un servicio, en tiempo normal, de treinta y seis horas por diez de descanso, ¿á cómo paga la Compañía la hora de trabajo, á la envidiable suma de 0,093 milésimas, esto sin descuentos, es decir, menos que á un jornalero, como si no fueran bastante las vejaciones que experimentan por parte del público, con el que le liga frecuente trato; en estas condiciones se encuentran todos en general, pero he citado el caso de jefes y factores, por ser los que más directamente están relacionados con el público.

A. CARRERO.

A PROGRESAR

Reconocida indiscutiblemente la importancia de la clase ferroviaria, necesario es confesar que el estado de indolente apatía en que se encuentra es debido al antagonismo y desconfianza que reina entre el personal mismo, refractario á la sazón, á toda cordialidad é idea redentora basada en principios de unitarismo entre individuos que se encuentran en idénticas ó análogas condiciones, sujetos á iguales vicisitudes, que deben poner á contribución los medios imaginables, dentro de las vías legales, para llegar cada uno con su cooperación al fin único y laudable que se persigue.

En las ferroviarias españolas sucede lo que en la actual sociedad (esto es, existe desgraciadamente la diferencia de clases que acepta la costumbre); á la manera de ésta el personal está dividido en aquellas en tres esferas, alta, media y baja, á cuya última puede agregarse como apéndice el personal bracero, que por ser á jornal pasa desapercibido no obstante ser el que más trabaja, sufre y es peor retribuido.

Estas tres esferas enlazadas como eslabones de la cadena ferroviaria en orden progresivo de jerarquías en relación á los servicios, viven en el social algo distanciadas, como si los individuos que las forman fuesen de diferente corte, preocupación rancia de los tiempos del feudalismo, subsistente en nuestros días entre algunos, no burgueses, sino aburguesados (al prestigio de capitales adquiridos de diferentes modos) y de cuyo contagio no quedó exenta la empleomanía ferroviaria por influencia sin duda del espíritu filosófico del siglo pasado.

Y aunque estas tres esferas, en realidad homogéneas, están bajo el dominio de una je-

rarquía única, absoluta, superior, resumen de todas y de la que en orden descendente, todos son empleados que perciben su sueldo relativo á la importancia que quiere concederse al lugar que ocupa y categoría que representa; algunas veces por pasión ó favoritismo, no hay motivo para engreirse y tomar hábitos de opulento personaje, de linaje abolengó, ridículos siempre en quien los improvisa, tanto, como respetados y atendidos en quien en sus principios innatos los tiene adquiridos, pues por muy crecido que sea un sueldo y elevada una categoría ferroviaria, ninguno de los empleados podrá ostentar una credencial expedida por un centro escolar ó universitario que justifique una licenciatura acreditativa de su suficiencia en materia de ferrocarriles; sin embargo, lo dicho hasta aquí no es establecer una regla absoluta sino general, y por tanto tiene sus excepciones, bien que escasas, porque es necesario convenir que hay elevados jerárquicos que al respeto que infunden por su inflexible lógica, criterio imparcial y desapasionado, saben captarse la estimación del personal á sus órdenes, cuyas simpatías se han hecho manifiestas de un modo más que espontáneo en diferentes ocasiones.

No es preciso ajar el amor propio del personal subalterno profiriendo frases virulentas para hacer gala de superioridad ni molestarle con otras despreciativas y menos emplear apariencias severas para mantener el respeto apeteído, porque éste cabe en grado superlativo, dentro de la buena armonía y mayor complacencia, y el personal aludido, en el que es de suponer reside menos conocimiento ó inferioridad de criterio, se siente mejor impuesto de respetuosidad cuanto es mayor la llaneza de la persona que debe inspirarla. Este antagonismo deplorable por los perjuicios que á la clase acarrea deberá desaparecer, porque del más encumbrado al más humilde de los empleados debe estar interesado en que un núcleo de 80.000 almas tuviera algún prestigio en la sociedad, bien se le asimile á la última de sus tres clases.

¡Ojalá llegase el día, á pesar de que es algo utópico, en que las vacantes ocurridas en las Compañías de ferrocarriles fuesen cubierta por individuos salidos de una academia aprobados ante un tribunal de examen que revisiera carácter oficial!

¡Pluguiera á las Compañías interesarse con el Gobierno para el establecimiento de academias oficiales en las cuales fueran indispensables para ingresar ciertos conocimientos elementales tal como exigen los reglamentos de instrucción pública á cuantos pretenden ma-

- 16 -

Las cantidades descontadas para tal objeto no devengarán interés hasta que su importe baste para adquirir una obligación, en cuyo caso cada cupón vencido de la misma ó de las que se hayan adquirido por su cuenta, se acumulará á la que se lleve por este concepto, si no está completa la fianza, ó se entregará al interesado si ya lo está.

53. A los que deban constituir la fianza en metálico (150 pesetas), se les abonará el 5 por 100 de interés anual.

54. Cuando resulte amortizada una obligación de las constituidas en fianza, la Compañía será la encargada de comprar otra obligación que reemplaze á aquella, y el sobrante que de la operación resulte, si lo hubiere, se acreditará en la cuenta de la fianza, si ésta no se hallare completa, ó se entregará al interesado si lo estuviere.

55. La restitución total ó parcial de una fianza, en caso de dimisión ó destitución del empleado que la hubiere prestado, tendrá lugar en la Caja central de la Compañía, en Madrid, dentro de los tres meses siguientes al cese.

V

EMBARGOS

56. Todo empleado de plantilla, temporero ó á jornal, sobre cuyo sueldo ó salario se pidiera un embargo, será prevenido inmediatamente por sus jefes directos:

1.º Para que presente antecedentes sobre el embargo y con ellos apreciar su importancia y naturaleza; y

2.º Para que en un plazo de dos meses tome las medidas necesarias para obtener que amigable ó judicialmente se le levante el embargo.

Se considerará dimisionario el agente que no levante sus embargos en el período de dos meses.

Únicamente será permitida la continuación en la Compañía de aquellos empleados cuyas retenciones, á consecuencia de procedimientos judiciales, hayan sido originadas por el servicio de la Compañía, y también aquellos cuyas retenciones sean admisibles á juicio de la Dirección.

57. La Compañía destinará anualmente una cantidadalzada para anticipos reintegrables á sus agentes de plantilla necesitados.

Estos anticipos no podrán exceder del importe de dos mensualidades del sueldo del agente que los pidiere, y no serán concedidos más que una sola vez dentro de cada año. El reintegro á la Compañía deberá hacerse por can-

- 13 -

40. Los salarios del personal temporero y á jornal, tomado sin autorización ó ocupado más tiempo del autorizado, quedarán á cargo del que lo haya tomado ó ocupado.

41. Ningún agente de la Compañía podrá ocupar en sus servicios personales empleados, mozos ó obreros pagados por ella, incurriendo en grave responsabilidad el que infrinja esta prohibición, pues será separado de la Compañía en caso de reincidencia.

42. Ningún individuo podrá ser agregado á servicio alguno de la Compañía á título de meritorio ó supernumerario sin sueldo, sin previa autorización del director.

Estas admisiones excepcionales estarán reservadas principalmente para los hijos de los empleados que hayan fallecido al servicio de la Compañía ó que lleven perteneciendo á ella un gran número de años. (Véase Apéndice núm. 5.)

CARGOS QUE NO PUEDEN CONFARSE Á EMPLEADOS Á JORNAL SIN QUE HAYAN ACREDITADO LA APTITUD NECESARIA

43. Los cargos que lleven consigo en las oficinas y en las estaciones una responsabilidad pecuniaria de la Compañía, como manejo de fondos, aplicación de tasa á los transportes, recepción y entrega de mercancías, etc., no podrán confiarse á empleados á jornal: éstos no serán destinados más que á sacar copias de documentos ó á prestar otra clase de servicios auxiliares.

44. Los cargos que envuelvan una responsabilidad personal de los agentes ante los Tribunales, como son los de jefe de estación, capataz, guardaaguas, conductor de trenes, guardafreno, mozo de tren, maquinista, fogonero, etc., no podrán ser desempeñados más que por empleados de plantilla ó á jornal y temporeros que tengan cumplida la edad mínima fijada en los Reglamentos para el respectivo cargo, hayan acreditado previamente la aptitud necesaria para su desempeño y firmado el recibo del Reglamento de señales. (Véanse Apéndices números 6 y 7.)

RECOMPENSAS, CASTIGOS Y SEPARACIONES

45. Para las plazas vacantes de empleados de plantilla serán propuestos los meritorios y empleados temporeros ó á jornal, ocupados en las oficinas de los servicios centrales, estaciones, depósitos, almacenes, etc., etc., y sólo cuando éstos no tengan suficiente capacidad, podrán los jefes de división y los de servicio de la 1.ª división proponer personas extrañas á la Compañía. (Véanse Apéndices números 3 y 5.)

tricularse en asignaturas de una carrera facultativa! De ser así, algo ganarían las Compañías, no tendrían como hoy un personal puramente rutinario, y éste de misión más elevada puesta en actividad su inteligencia hoy infecunda, sería atendido como todo ser que con su labor defiende un sueldo y ejerce sin coacción el derecho que tiene a la vida, siempre inconculcable, por el mero hecho de haber nacido, y como consecuencia desaparecería el orgullo, patrimonio de la atrevida ignorancia que tanto mal causa en la sociedad moderna. Y esta apatía ó antagonismo, como quiera llamársele, desaparecerá irremisiblemente en el siglo actual y será el día que el personal ferroviario alcance el completo convencimiento de que ciertos respetos humanos, ó mejor dicho, servilismos, no tienen razón de ser, ni aun cuando puedan proporcionar algo provechoso para el porvenir, y menos consentir ataques á la dignidad de individuos que por esquivar de la suerte en la peregrinación de la vida, han de buscar el pan con su trabajo material ó intelectual, dotes modestas que todos poremos al servicio de quien las remunera en más ó en menos, pero jamás en lo bastante, que después de haber subvenido las primeras atenciones de la vida, pueda el individuo sustraer algo para dedicarlo al ahorro.

C. PLA Y DEVA.

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	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	

Háse 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.

— 14 —

46. Los empleados temporeros y á jornal, propuestos para las plazas vacantes en el personal de plantilla, acreditarán su aptitud previo examen de los conocimientos que requiera el cargo del agente que han de reemplazar, y se unirá copia del acta de este examen á la propuesta de nombramiento. Dichos empleados deberán subscribir el compromiso de hacerlo á la Caja de Previsión, al ocupar plaza de plantilla, si fueran nombrados para ella. (Véase Apéndice núm. 3.)

47. Los castigos para los empleados temporeros y á jornal consistirán en multas y en un solo apercibimiento.

Los jefes de división y los de servicio de la 1.ª división podrán separar de la Compañía á estos empleados, dando siempre cuenta á la Dirección, con expresión de los motivos que hubieran tenido para ello.

III

GRATIFICACIONES

48. Cada seis meses se darán gratificaciones por buenos servicios á los agentes de las clases siguientes que no se hallen comprendidos en los casos de reducción ó de privación de aquéllas que establecen las reglas segunda y tercera del párrafo cuarto del art. 27 de esta Instrucción: maquinistas, fogoneros, fogoneros de máquina fija, conductores, guardafrenos, mozos de tren, guardaagujas, mozos guardaagujas, capataces, subcapataces de estación, enganchadores y mozos enganchadores, cabos de guardas, guardas y porteros de oficinas y estaciones, mozos de báscula, portero mayor, ordenanzas y mozos de las oficinas y del telégrafo y lampareros. El importe de estas gratificaciones será igual al de quince días del sueldo mensual del empleado, y no podrán obtenerlas los que durante todo el semestre no hayan sido de plantilla con alguno de los indicados cargos.

Al proponer las gratificaciones semestrales, se atenderá no sólo á que los agentes propuestos no hayan dado lugar á los castigos indicados durante el semestre, sino también á que durante todo este período no hayan dejado de asistir al servicio por enfermedad ó licencia.

Cuando á un agente que haya estado enfermo ó con licencia autorizada se le incluya en la propuesta de gratificaciones, no se le propondrá para la gratificación completa de los quince días de sueldo, sino para la cantidad proporcional que corresponda descontando del semestre los días de enfermedad ó de licencia.

HERALDO DE FERROCARRILES

Unión ferroviaria española.

DESDE EL 15 DE JULIO PUBLICA EN FORMA DE FOLLETO

Ley de Accidentes del Trabajo.
La Instrucción general n.º 2 del Norte.

TRES PREMIOS MENSUALES

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

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

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

Liénesse 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. Angel López San Román.

Idem de Venta de Baños á Santander (Norte), D. Valentín González.

Idem de Barcelona á Lérida y línea de San Juan Abadesas, D. Leto Román.

Idem de Burgos á Irún, D. Daniel Alonso.

Idem de Palencia 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 Encina y ramales, D. Juan Castro.

Idem de Carcagente á Denia, D. Francisco Estrela.

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 Bóveda á Coruña, D. José Gómez Barrio.

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 (Rielles).

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

Idem de Astorga á Plasencia, D. Ramón Fuertes.

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.

— 15 —

IV

FIANZAS

49. Los empleados de plantilla que ocupen puestos en los que por sus faltas ú omisiones puedan resultar pérdidas ó responsabilidades pecuniarias para la Compañía, estarán obligados á prestar fianza, que quedará en poder de la misma, para responder de la buena gestión de aquéllos, con preferencia sobre todas las deudas por multas, descuentos y retenciones de sueldo.

50. Las fianzas que deberán prestar los empleados consistirán en obligaciones de la Compañía ó en metálico, y en la proporción que marca el siguiente estado:

Número de obligaciones de la Compañía del Norte que tendrán que depositar en la Caja de la Compañía en calidad de fianza.			
Tres obligaciones.	Dos obligaciones.	Una obligación.	150 ptas. en metálico.
Jefes de estación de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase. Subjefes de estación. Factores principales.	Jefes de estación de 4.ª clase. Jefes de apartadero, de apedero y de cargadero. Expendedores de billetes. Factores. Encargados del cargue y descargue de mercancías. Conductores de trenes. Interventores de ruta. Jefes de estación suplementarios.	Vigilantes jefes. Guardafrenos. Expendedores de billetes. Factores suplementarios. Repartidores de los Almacenes.	Vigilantes de las estaciones. Factores guardaagujas. Guardas de las estaciones.

Mientras haya obligaciones del 3 por 100, serán éstas las preferidas para la constitución de dichas fianzas.

51. Las fianzas que deberán prestar los empleados que desempeñen cargos de cajeros ó pagadores ú otros análogos, se determinarán por decisiones especiales de la Compañía.

52. Todo empleado de plantilla nombrado para un cargo que requiera fianza, deberá prestarla antes de tomar posesión del mismo, en los términos que expresa el art. 13.