

Heraldo de Ferrocarriles.

PERIODICO 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 men
des meses.

Madrid 16 de Enero de 1907.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

Centro Jurídico Administrativo.

Son varios los compañeros que nos preguntan si continúa funcionando el *Centro Jurídico Administrativo* de que dimos cuenta hace algún tiempo.

Contestamos afirmativamente, y tenemos el gusto de decir que durante el tiempo que lleva establecido han sido evacuadas 223 consultas de otros tantos suscriptores, pues como es de suponer, es condición precisa para tener derecho á esta clase de servicios ser suscriptor del periódico.

El *Centro Jurídico Administrativo* está bajo la dirección del inteligente abogado director de este periódico D. Mariano Pérez Peinado, y forma parte de él D. José de Vivar y Soto, conocido abogado de esta corte, y dentro de breves días entrará á formar parte un ilustre abogado del Colegio de Madrid.

Muy necesario.

A diario recibimos visitas de queridos compañeros, lamentándose de los sacrificios sin fin que tienen que efectuar, cuando necesidades imprescindibles y del momento, que en la mayor parte de los casos son motivadas por desgracias de familia, necesitan trasladarse de un punto á otro, viéndose obligados á hacer desembolsos pecuniarios muy superiores á sus fuerzas, ó conformarse á no realizar el viaje, que se impone, por la falta de medios muy distantes de su alcance.

Es preciso, y necesario, que esas Empresas se ocupen de esta cuestión que tanta trascendencia encierra por lo que afecta á sus empleados, y equiparando ó nivelando la exigencia con la facilidad que al par se otorga, se llegue al resultado ambicionado por ambas partes, ó sea, al de acabar aquéllas con lo pernicioso para sus intereses, y éstos el de hallar siempre á su alcance un medio fácil, económico y práctico, que les releve de los sacrificios que el régimen actual les impone en múltiples ocasiones.

En nuestro deber y deseo de velar siempre por el personal, y sin que por esto tratemos de menospreciar á las Compañías, hace ya tiempo nos ocupamos del asunto que nos vemos precisados á poner de nuevo sobre el tapete, y entonces como hoy y siempre, no nos cansaremos de repetir, que establecer reglas concretas sobre las bases que entonces publicamos, es abrir á las Empresas una nueva vía que muy lejos de perjudicarles, había de producirles por tal concepto ingresos muy superiores á los rendimientos que hasta ahora puedan contar.

Decíamos en aquella ocasión y á este propósito:

«A los directores.

Ha tiempo llama la atención del personal, incluso algunos señores directores de las Compañías, lo anómalo que resulta pagar el 20 por 100 de la cantidad nominal de un billete entero, cuando viajan los agentes y sus familias con reducción de precios. Ya nos hemos ocupado someramente de ello; pero hoy, después de un estudio de la materia, lo hacemos de nuevo, abrigando la confianza de que nuestras observaciones no caerán en el vacío, por entender que pueden dar solución legal y conveniente para Compañías, Estado y personal, susceptibles, desde luego, de las rectificaciones que hagan, ya que sólo nos proponemos fijar la atención los señores directores, embargada por constantes trabajos y responsabilidades, facilitándoles medios sugeridos por la práctica, y que, como más interesados, natural es que más nos preocupe.

Examinada la ley de 20 de Marzo de 1900 y el Reglamento para su ejecución, no hallamos artículo alguno que concrete si debemos ó no pagar el Tesoro en la forma que venimos haciéndolo. Más de extrañar, si se tiene en cuenta que refiriéndose á los billetes gratuitos

de personas extrañas, dice el art. 24, taxativamente, que pagarán el 20 por 100 del precio entero. Con lo cual parece ser que el espíritu del Reglamento era citar los casos, que al no hacerlo del nuestro se consideraba excluido.

Sea de ello lo que fuese, no queremos basarnos en una interpretación tal vez errónea y leguleya. Demos eso de lado. Ya que somos la parte más débil, suplamos la debilidad con la razón y la ley, la cual, en su artículo 4.º, dice clara, terminantemente, sin eufemismos: «... El impuesto debe limitarse al 10 por 100 en las expediciones por ferrocarril, cuando las Compañías reduzcan en un 25 por 100 ó más el precio ordinario de los billetes y den publicidad á esta reducción determinando en los anuncios el importe del billete á precio reducido, y el del impuesto.»

Quiere decirse, que estableciendo unas tarifas con bases equivalentes á lo que hoy pagamos á las Compañías, y previa presentación á la Dirección del ramo, el Estado cobraría el 10 por 100 para el Tesoro de la cantidad efectiva. Y no sólo sería legal, sino lógico, puesto que en el espacio de más de veinte años, durante cuyo tiempo han sufrido transformaciones y modificaciones, no ya sólo los transportes sino como ley de evolución, todos los aspectos de la vida; únicamente en este caso conservamos nosotros unos procedimientos que nos parecen atávicos, desafiando los progresos de la vida y necesidades del personal, como las rocas graníticas de la costa, las olas del mar. Diganlo si no el sinnúmero de tarifas reducidas con el 10 por 100 que continuamente se están concediendo para romerías, peregrinaciones, congresos médicos, de sanidad, de secretarios, de notarios, de maestros, prensa, eucarísticos, dentales, católicos, hípicas, tarifas de baños, etc., etc., con lo cual se da el caso peregrino de que un individuo de la familia de un empleado, viajando en las mejores condiciones por la Compañía de M. Z. A., por ejemplo, paga por un billete de segunda clase, desde Madrid á Alicante y regreso, pesetas 31,95, cuando á un extraño le cuesta pesetas 21, mucho más barato que á los de casa.

¿Que se trata de tarifas temporales que no pueden tener comparación con el objeto que nos ocupa? Perfectamente; y los kilométricos X 11? Verdad es que se trata de la obligación de pagar determinado número de kilómetros. Concedido.

Mas lo que no ofrece duda de ningún género es que existen determinadas clases de la sociedad (como clase es la nuestra y pobre y de dentro de casa) que por serlo, disfrutan de la ventaja de pagar sólo el 10 por 100 en tarifas reducidas como los artistas, cómicos, toreros, jornaleros y sus familias. Es más, cualquier empleado que lleve algún tiempo en su cargo, recordará que antiguamente pagaban los artistas y toreros la cuarta ó mitad de la Compañía y el 20 por 100 del Tesoro del precio entero, aliviándose hoy de aquel Tesoro la Tarifa T. C. núm. 1, que paga el 10 por 100, precedente exacto que puede servir para el asunto que nos afecta.

¿Qué inconveniente habría, pues, para establecer una tarifa para el personal y familias, equivalente á lo que hoy pagan, pero con el 10 por 100? Creemos que ninguno, y en ese supuesto, con intención de aportar un modesto rayo de luz en armonía con el espíritu de las

Compañías, expresado claramente en distintas circulares que estimulan al personal para que dé advertencias é indicaciones que les sugiera la práctica, y con los deseos de éste, que repetidísimas veces se ha acercado á nosotros en ese sentido, nos atrevemos á exponer á las Compañías las siguientes bases de tarifa, como ejemplo, que exprese nuestro objeto.

De su examen claramente se desprende que las Compañías encuentran un beneficio (por lo que respecta á la del Norte y en los billetes de las familias de sus empleados) del importe de los billetes que exceden de 250 kilómetros, y el personal una ventaja tan positiva, que mientras hoy les cuesta un billete de primera de Madrid á San Sebastián, por ejemplo, 14 90 pesetas, les costará por las bases que insertamos 3,75 pesetas, y así por el estilo en las cuartas y mitad, cuyos participes compañía, apenas se alteran en las bases propuestas, pero dejan reducido el Tesoro al 10 por 100 de la cantidad efectiva.

Como quiera que nuestras principales Compañías, dada su extensión y distintas fusiones, están nutridas por personal de variadas regiones y procedencia, tienen á menudo que hacer algunos gastos de viaje por compromisos y afectos de familia ó intereses, diseminados por la península y aun la vecina nación, y teniendo más economía podrían viajar más sus familias, saliendo compensado el Estado y gananciosas las Empresas.

Por lo que respecta á la Compañía del Norte, y á fin de darle forma de Tarifa legal, nos ha parecido conveniente, en lo que se refiere al tipo actual de billetes de Favor, establecer tres bases de percepción de primera, segunda y tercera clase con pequeña diferencia en cada clase, puesto que la Compañía concederá (como hoy lo hace) la clase según la categoría del interesado.

Como quiera que la base propuesta de tercera clase es la equivalente á lo que hoy se paga por las tres clases, que sabido es tienen la misma percepción, resulta, con lo propuesto, una ventaja para la Compañía en la primera y segunda, además de la de percibir el importe de los kilómetros que pasan de 250, aunque sea en una base más reducida; pero cuyo importe total siempre será superior al de 250 por la primera base.

Sabido es, también, los muchísimos agentes que existen en la Compañía que tienen empleados á sus hijos en virtud de la protección que á éstos dispensa la Compañía, y lo más natural es, que tengan categoría inferior á la de sus padres.

De lo que resulta, que á unos les concede la Compañía el pase en primera y á otros en segunda, los cuales podrían optar perfectamente por el billete de Favor de primera clase á que les da derecho la condición de hijos (siendo una cantidad módica como la propuesta) en vez de la condición de empleados de clase inferior sujetos á viajar, separados de los padres, aunque sea con pase. Con lo cual percibirá la Compañía una cantidad que hoy no percibe.

En los tipos de cuarta y mitad se ha buscado un promedio de bases de todas las líneas dentro de cada Compañía para establecer una base fija, más bien alta que baja, para todos los recorridos, como se hace con otras tarifas análogas.

Para familias de agentes de los ferrocarriles del Norte.

Kilómetros.....	Hasta 250 kilómetros.			Kilómetros.....	[Pasando de 250 kilómetros con un minimum de percepción de 3,05 en 1. ^a , 2,90 en 2. ^a y 2,75 en 3. ^a				
	1. ^a clase.	2. ^a clase.	3. ^a clase.		1. ^a clase.	2. ^a clase.	3. ^a clase.		
1	Compañía.....	0,0110	0,0105	0,01	1	Compañía.....	0,0055	0,00525	0,005
	Tesoro.....	0,00110	0,00105	0,001		Tesoro.....	0,00055	0,000525	0,0005
	TOTAL.....	0,01210	0,01155	0,011		TOTAL.....	0,00605	0,005775	0,0055

Nuestro periódico.

Al decir nuestro periódico, nos referimos al HERALDO DE FERROCARRILES semanal, que aparecerá el 1.º de Marzo próximo.

Grande es el sacrificio que vamos á realizar, pero no nos importa. Dispuestos estamos á llevarlo á la práctica, y si salimos triunfantes como si perecemos en nuestro empeño, culpa será de los demás, no nuestra.

Sabemos perfectamente que el aumento de 25 céntimos mensuales ha de originar algunas bajas acaso de aquellos que, por ciertas y determinadas razones se encontraban más obligados á acompañarnos. No le hace; continuaremos con nuestro propósito, y si no conseguimos hacer periódico diario en su día, habremos conseguido por lo menos demostrar que hacemos más que aquellos que no saben sino censurar y restar. Y con que eso quede demostrado, nos daremos por contentos.

LA REDACCIÓN.

NOTICIAS VARIAS

Nueva sociedad de empleados de ferrocarriles.

Bajo la denominación de Asociación Mutual del Empleado de Ferrocarriles, se ha constituido en Madrid una sociedad que se propone trabajar el seguro de vida de los funcionarios de los caminos de Hierro y el préstamo ó anticipo de haberes de los mismos.

El capital social es de 100.000 pesetas dividido en 4.000 acciones de 25 pesetas cada una.

Reforma de la ley de Policía de ferrocarriles.

El ministro de Fomento ha sido autorizado para presentar á las Cortes los proyectos de ley que modifican los artículos 8.º y 29 de la ley de Policía de ferrocarriles, que serán substituidos por los siguientes:

«Art. 8.º Los caminos de hierro estarán cerrados en toda su extensión por ambos lados. El Ministerio del ramo, oyendo á la Empresa, si la hubiere, determinará para cada línea el modo y plazo en que deba llevarse á cabo el cerramiento, así como el número, clase y sistema de vigilancia de los pasos ó cruces á nivel en los caminos ordinarios.»

«Art. 29. Las faltas cometidas por los concesionarios ó arrendatarios de los ferrocarriles, en los casos que expresa el art. 12, serán denunciadas por la Inspección del Gobierno al director general de Obras públicas, quien dispondrá, después de oír á los interesados, que se les imponga la multa en que hubiesen incurrido si, á su juicio, resultasen culpables.

Las multas impuestas por los directores generales de Obras públicas á los concesionarios ó arrendatarios de los ferrocarriles, no podrán ser condonadas sino por el ministro de Fomento, oyendo previamente al Consejo de Obras públicas, y por excepción, al Consejo de Estado, en los casos que determina su Reglamento orgánico vigente. Contra la resolución del ministro no se admitirá recurso alguno.

Los recursos gubernativos ante el Ministerio de Fomento, motivados por la imposición de multas, deberán presentarse dentro del plazo que se señale, siendo requisito indispensable para su admisión, el que los interesados hayan consignado el importe de las multas á disposición del director general de Obras públicas.

Transcurrido el plazo hábil para interponer recursos sin ser utilizado, el ministro de Fomento dispondrá que se haga efectiva la multa, comunicándola, si fuere preciso, al juez de primera instancia á quien corresponda, para que proceda á la exacción por la vía de apremio.»

Uno de nuestros representantes, nos manda una carta suscrita por varios conductores, guardafrenos y mozos de tren para que intereseamos de la Compañía del Norte, el aumento de las cantidades que en concepto de gastos de viaje se les abona á aquellos empleados.

Sentimos no poder ocuparnos del asunto con la extensión que requiere, por la falta de tiempo y espacio, pero para satisfacción de aquellos compañeros, sepan que en uno de nuestros próximos números será objeto de nuestra atención el particular señalado.

Nueva empresa.

Según se dice, dentro de poco quedará establecida en

Para agentes de Compañías extrañas.				Para familias de agentes de Compañías extrañas.					
Kilómetros.....		1.ª clase.	2.ª clase.	3.ª clase.	Kilómetros.....		1.ª clase.	2.ª clase.	3.ª clase.
1	Compañía.....	0,024315	0,017665	0,011175	1	Compañía.....	0,04863	0,03533	0,02235
	Tesoro.....	0,0024315	0,0017665	0,0011175		Tesoro.....	0,004863	0,003533	0,002235
	TOTAL.....	0,0267465	0,0194315	0,0122925		TOTAL.....	0,053493	0,038863	0,024585

Compañía de los ferrocarriles de M. Z. A.

Kilómetros.....	Para familias de agentes de Compañías extrañas.				Kilómetros.....	Para familias de agentes de esa Compañía y agentes extraños.			
	Participes.	1. ^a clase.	2. ^a clase.	3. ^a clase.		Participes.	1. ^a clase.	2. ^a clase.	3. ^a clase.
1	Compañía.....	0,055	0,040775	0,025475	1	Compañía	0,0275	0,0203875	0,0127375
	Tesoro.....	0,0055	0,0040775	0,0025475		Tesoro.....	0,00275	0,00203875	0,00127375
	TOTAL.....	0,0605	0,0448525	0,0280225		TOTAL.....	0,03025	0,02242625	0,01401125

Compañía de los ferrocarriles de M. C. P. y O.

Kilómetros.....	Para familias de agentes de Compañías extrañas.				Kilómetros.....	Para familias de agentes de esa Compañía y agentes extraños.			
	Participes.	1. ^a clase.	2. ^a clase.	3. ^a clase.		Participes.	1. ^a clase.	2. ^a clase.	3. ^a clase.
1	Compañía.....	0,055	0,03875	0,0275	1	Compañía.....	0,0275	0,019375	0,01375
	Tesoro.....	0,0055	0,003875	0,00275		Tesoro.....	0,00275	0,0019375	0,001375
	TOTAL.....	0,0605	0,042625	0,03025		TOTAL.....	0,03025	0,0213125	0,015125

No dudamos que, inspirándose los altos poderes ferroviarios en el espíritu de equidad que perseguimos y nos guía, así como convencidos de que la implantación de las tarifas que dejamos señaladas, sujetas acaso á modificaciones aún más beneficiosas, han de coadyuvar casi en un todo para arribar al fin propuesto, es por

lo que nos permitimos insistir en el estudio de este particular, no titubeando en que nos hemos de ver complacidos, y que en plazo breve, al anunciarse resoluciones de la índole expuesta, nos quepa la satisfacción de haber conseguido mejora tan importante para ambas partes, según dejamos expuesto.

Heroísmo sin tregua.

En nuestro último número dábamos cuenta del accidente ocurrido en el kilómetro 295 de la línea de Zaragoza á Barcelona, al tren 1.241 (mercancías) que descarriló poco antes de llegar al puente llamado de la Morera y cuyos detalles nos facilitó nuestro representante en aquella sección.

Posteriormente hemos recibido una ampliación á aquellos informes, que por no disponer de suficiente hueco no publicamos íntegra, pero de la que procuramos extraer lo más interesante para poner primero de manifiesto la heroicidad, arrojo y abnegación de un compañero, y segundo, para complacer á nuestro relatante.

Dice así ésta:

«Cuando después de ocurrido el terrible accidente, nadie podía imponerse la tranquilidad necesaria para darse cuenta de la magnitud del mismo, en medio de la obscuridad de la noche y sin que nada le importase su vida, apareció encima de los vagones que quedaron sanos, y aun por entre muchos destrozados, el mozo de tren residente en Lérida, Eugenio Martínez, sin más fin que uno, el de hallar á sus compañeros. Llamándolos, guiándose por los ayes que exhalaban y alumbrándose con la tenue y diminuta luz de su farol, pudo conseguir dar con el paradero de los mismos.

Relatara sus esfuerzos, sus ingeniosidades, su valor para sacar de entre aquella masa informe de madera, hierro y mercancías, á sus compañeros, sería prolijo, sin que la más exacta relación del sucedido diera el colorido verdad á los esfuerzos sobrehumanos que realizó.

Separar y romper tablas, trepar por sitios inaccesibles, utilizar su cuerpo como puro instrumento de fuerza para lograr el salvamento, hasta colgarse para poder arrebatar á la muerte una víctima segura como lo hubiera sido el mozo Francisco Vila, pues quedó encerrado entre una porción de astillas de una garita de los vagones que quedaron suspendidos entre las pilastras del puente, fué la labor del mozo Eugenio Martínez, e

que no descansó hasta ver fuera de peligro á sus compañeros.»

La conducta señalada es digna de encomio por parte de todos, no retardando por nuestra parte, llamar la atención de quien corresponda, á fin de que hechos tan heroicos no queden sumidos en el olvido, sino que, por el contrario, se vean remunerados cual corresponde, y mucho más, cuando tal práctica de arrojo y valor, es ya reincidente en el mozo Martínez.

JUVENTUD

Hay personas graves, altamente graves y altamente imbéciles, que extienden la mano sobre nuestras cabezas y nos dicen con tono apocalíptico:

—Sí... Todo eso es propio de la edad. Ustedes tienen muy pocos años. Cuando vayan siendo viejos ya verán cómo se enfrían sus impetuosidades.

Nos dice esto cualquiera de esas personas, y añade en seguida:

—Yo también, cuando era joven, pensaba así. Pero la experiencia... la experiencia...

No dice más. Si acaso murmura entre dientes, como para convencerse á sí mismo «la experiencia...» Y se calla, se calla en la misma forma grave con que habló; se calla tristemente, después de haber confesado su decrepitud y su inutilidad.

Nosotros no nos llamamos nunca. La experiencia... ¿Y qué cristo es eso? Se viene á la vida con una olla de cocer garbanzos sobre los hombros, se nutre el estómago durante un largo período con los garbanzos cocidos en ella y se muere sin haber extraído al propio vivir más que una sola deducción: la de que al calor de tal ó cual personaje se cuecen los garbanzos mejor que al del tal ó cual otro. Esto es, en suma, la experiencia de que hacen gala ciertos vividores. Vale bien la pena de que nos riamos á costa suya.

Madrid, con sucursales en varias provincias, una Sociedad cuyo fin será el de facilitar el traslado de viajeros, mobiliarios y equipajes, cobrando á plazos su importe.

Nuevo errocarril.

Un grupo de comerciantes é industriales de Vinaroz ha solicitado la concesión de un ferrocarril de via estrecha que, partiendo de Amposta, pase por San Carlos de la Rápita y Alcaraz, y termine en Vinaroz.

Autorización.

Se ha concedido á la «Sociedad de transportes en vagones-cubas», domiciliada en Irún (Guipúzcoa), la autorización solicitada para prolongar la via transversal de la batería de placas del lado del muelle del Norte de la estación de Casetas en la línea férrea de Zaragoza á Alsasua, y construir un taller de depósito dentro de la zona del ferrocarril, con sujeción á nueve prescripciones.

Descarrilamiento.

El día 28 del pasado descarriló el tren 991 de la línea de Utiel en el kilómetro núm. 19, sin que, afortunadamente, ocurrieran desgracias personales. El personal del tren, que se componía del conductor D. Ricardo Ricos y de los mozos de tren D. Vicente Moliner y Vicente Galiano, así como el maquinista Sr. Mayendia y el fogonero acudieron al socorro de los viajeros y á prestar toda clase de trabajos para efectuar el transbordo á un tren de socorro.

El Corresponsal.

Valencia 7-1-1907.

RECTIFICACION

Como anunciábamos en el número anterior, por a hoja que acompañábamos al mismo, con el pre-

sente, repartimos el follefin correspondiente al número pasado, y que no es utilizable por el error de ajuste padecido.

DE M. Z. A.

Señor director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Muy señor nuestro: En su número del 1.º del actual se ocupa bajo la firma de «Varios factores», de asuntos trascendentales para la clase á la cual pertenecemos; ahora bien, guiados por esta idea justa y noble se intentó una reunión preparatoria con el objeto de cambiar impresiones entre los empleados que constituimos la referida clase.

¿Sabe usted, señor director, el resultado?... Nada, nada más que falta de instrucción, puesto que se pretendían los acuerdos que siguen:

- 1.º Recabar del señor director la promesa de exponer al Consejo de Administración nuestras peticiones.
- 2.º Mejora de sueldo al ingreso (con un minimum prudencial).
- 3.º Anulación de los ascensos de quinientos reales en todas las categorías y compensación equitativa, sujetándose á un examen riguroso por un tribunal competente de materias, si bien ajenas al servicio que pongan de relieve la instrucción, aptitud y formas sociales del individuo, quedando únicamente las deferencias consiguientes á la antigüedad y méritos excepcionales por todos reconocidos.
- 4.º Demostrar á dicho señor director que no existe sino de nombre, el mal llamado (y peor servido) Economato.
- 5.º En igualdad de lo hecho con otros servicios de la Compañía, preocuparse de esta sufrida clase que por apatía y otras causas guarda el más profundo silencio acaso fuera atendida de no existir la causa que se cita,
- 6.º Como objeto general de toda la petición, las necesidades de la vida cada vez más insoportables, causa del malestar en que nos hallamos, como dificultad en el disfrute de licencias, duración de éstas, reducción en los billetes de familia, enfermedades distintas contraladas en el servicio, gratificaciones anuales al respecto de otros ramos de la Compañía, regularización y cuadro

de horas de trabajo según la evolución del tiempo. Estas insignificantes bases y otras análogas hubiéranse discutido ya que tan directamente nos atañe bajo la única y exclusiva condición de efectuarlo con respeto y nobleza á la vez que con la dignidad (que debiera existir en nosotros), pero nunca, y entiéndase bien, con falsas suposiciones, violencias, ni mucho menos con amenazas.

DOS FACTORES.

A QUIEN CORRESPONDA

Se ha acercado á esta Redacción una Comisión de mozos de la Estación del Norte rogándonos interpongamos nuestra influencia en su petición, que nos parece justísima.

«Miren ustedes—nos dicen—, los mozos que prestamos servicio en Madrid estamos cobrando 2,25 pesetas, entre tanto que los que desempeñan igual cargo en las estaciones de Barcelona, Valladolid y otras perciben diariamente 2,50. Téngase en cuenta—añaden—que en aquellas capitales a vida podrá ser tan cara como en Madrid, nunca más; y téngase presente, por fin, la clase de servicios que prestamos.»

Entendemos que es de estricta justicia lo que solicitan, y no dudamos que ha de ser atendida esta petición, pues cumplidamente lo esperamos de quien corresponda.

Ingresos de los ferrocarriles

hasta el 23 de Diciembre de 1906.

	1905	1906	
Norte.....	114.230.221	118.732.968	+ 4.502.747
M. Z. A.....	100.978.018	105.715.853	+ 4.737.840
Andaluces.....	20.617.223	19.901.936	— 715.287
M. C. P.....	4.570.922	4.897.201	+ 321.279

ña, responderán ante los Tribunales de los cargos que por este hecho puedan hacérseles, con arreglo al art. 22 de la ley de 23 de Noviembre de 1877.

31. Los empleados cuya eliminación de los cuadros de personal, separación ó licenciamento 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 1.ª 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 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 ha-

circunstancia, siempre que el castigo sufrido durante el año consista en reconvencciones ó multas, pero no si fuere algún otro de los determinados en el art. 20. A los seis meses de estar desempeñando la nueva plaza, tendrá derecho al sueldo mínimo que á ella corresponda, si ha probado la suficiente capacidad. Si no se le reconociere apto para desempeñar el nuevo cargo, volverá á ocupar su puesto primitivo ú otro análogo de la misma categoría.

19. Los aumentos de sueldo por ascensos, debidos á cambios ó plazas vacantes que ocurran durante el año, se regularizarán después de cumplidos en el nuevo cargo los seis meses arriba citados.

20. Los castigos que se impongan consistirán:

En reconvencciones.

En multas.

En retenciones sobre el sueldo por pérdidas ó perjuicios que sufra la Compañía á consecuencia de falta de cuidado ó mala gestión de los empleados.

En suspensiones de sueldo, con ó sin interdicción de servicio.

En apercibimientos.

En descensos de categoría y sueldo.

En la destitución.

21. Los apercibimientos tendrán lugar cuando los castigos ordinarios sean insuficientes. No se aplicarán á las faltas que por su naturaleza ó gravedad 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

Choque de trenes.

Uno de nuestros suscriptores en la región valenciana, nos da cuenta de un choque de trenes ocurrido en la estación de Hospitalet (línea de Valencia á Tarragona), en la noche del 10 del actual, entre los trenes 1.713 y 1.700.

Conforme al relato de nuestro suscriptor, el accidente fué motivado á causa de haber rebasado el tren 1.700 la aguja de salida de la citada estación, frente de la que se hallaba parado y esperando la llegada del 1.700, el 1713 con el que chocó con gran violencia, pero sin que afortunadamente ocurrieran desgracias personales, lo cual ha sido verdaderamente milagroso, en particular para un mozo que iba en una garita de los primeros vagones correspondientes al tren que embistió, y debido á la violencia del choque, uno de los vagones, desprendiéndose de su caja, saltó por encima del que ocupaba aquel agente.

Del accidente han quedado destrozados totalmente seis ú ocho vagones, y averiados en más ó menos cuarenta, todos los de la composición de ambos trenes.

Movimiento de personal.

D. Vicente Angulo, guardaagujas de Viana, á Bujedo; D. Ramón Martín, de Vitoria á Burgos; D. Baldomero Mendiluce, expendedor de Tafalla, á Rentería; D. Juan Echevarría, factor de Pamplona, á Vitoria; D. Cándido Márquez, vigilante jefe de Alsasua, á Tolosa; D. Agustín Goñi, factor de Castejon, á Villafranca (Navarra); D. Baldomero Soldevilla, factor de Rentería, á Castejón; D. Lucas Echevarría, sobrestante de Pancorbo, á Lérida; D. Florentino Alegre, mozo de tren de Irún, á Valladolid; D. Manuel Giraldo, empleado Reclamaciones Norte en Valladolid, al Tráfico en Madrid.

Un empleado del servicio de Intervención y Estadística (Norte) desea permuta con otro de oficinas, fuera de Madrid. Dirigirse á la redacción de este periódico.

Buzón administrativo.

V. Angulo.—Bujedo.—Queda usted servido. Obedeció á una distracción que fuimos los primeros en lamentar.

C. Garcia.—San Guim.—Recibiría usted nuestras dos cartas, suponemos quedará satisfecho.

R. Martín.—Burgos.—Tomada nota del traslado.

Pedro.—Tárrega.—Sentimos mucho no poder publicar la sentencia de San Pedro que usted nos envía.

Juan del Norte.—Barcelona.—Si usted nos mandara otro trabajito se lo agradeceríamos.

El Factor Lila.—Rambla de Sabadell.—Imposible, imposible, imposible. Mande otra cosa, quej sabe usted hacerlo mejor.

BOLETÍN DE TRASLADO

Suscriptor núm.

Envíese periódico á

(Firma.)

BOLETÍN DE FALTA

Suscriptor núm.

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

(Firma.)

Imp. de A. Marzo, San Hermenegildo, 32 dpdo. Tel. 1.977

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.

— 10 —

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 ú otro el nombramiento de los empleados.

25. La embriaguez y las faltas de probidad en 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 sueldo, ó los otros castigos que siguen á éste, en el número 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 notas de unas y otras á los efectos que se indican en los siguientes párrafos.

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 comisión 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.ª 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.

— 11 —

2.ª 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.ª 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 1.ª 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 1.ª 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 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 considerarles como separados de la Compañía.