

Heraldo de Ferrocarriles.

PERIODICO QUINCENAL, ORGANO DE LA CLASE FERROVIARIA EN GENERAL

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

En toda España **25 céntimos** al mes.

Las suscripciones de provincias han de ser por lo menos dos meses.

Madrid 1.º de Mayo de 1907.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

Manual Enciclopédico Ilustrado.

Son muchos los que nos felicitan por el acuerdo tomado de publicar el *Manual Enciclopédico Ilustrado*.

Huelga decir que es nuestro deseo responder al favor que se nos dispensa, pero no ha de estar demás hagamos constar que tratamos de publicar dos entregas mensuales, en lugar de una, ó sea con el número del día 1.º y con el del 15.

Son muchos los que solicitan al suscribirse el primer cuaderno de la obra citada, y desde luego hemos de manifestar que no tenemos inconveniente alguno en servirlo, bien entendido que los que tal deseen se les cuenta como suscriptores desde el 1.º de Abril.

Dada la extensión de la obra, repetimos que somos los primeros interesados en poder repartir mensualmente dos y aun más cuadernos.

UN ESTUDIO

Cada cual debe prestar su concurso emitiendo su opinión para que, unidas todas, puedan servir al fin que se persigue. Así, pues, allá voy yo sin pretensiones de literato, pero sí de amante defensor de mis compañeros y deseoso de poder poner un grano de arena en la obra de regeneración, dignificación y mejoramiento emprendida, y con gran amor continuada por HERALDO DE FERROCARRILES.

Vienen todos condoliéndose en sus columnas de la triste situación por que atraviesa la clase en general; efectivamente que no es muy halagüeña; pero entiendo que hay algo de exageración, y es que sin duda por converger nuestras miradas en un único punto sin atender á la situación de las demás clases, nos dejamos dominar y creemos, que ni nadie está peor que nosotros ni á nadie debe prestársele más ayuda que al personal de ferrocarriles.

Precisa que cuantos asuntos se estudian, sobre todo si tienen la importancia de éste, se haga con entera y absoluta imparcialidad.

Y esta imparcialidad me obliga á decir que no miramos á las demás clases, no prestamos atención á lo que sucede en las demás colectividades, Banco, Tabacalera, Aduanas, Correos, etc., etc.

En aquéllas, como en ésta, se cometen injusticias, pues mientras el hombre no sea perfecto (y no lo será jamás), han de existir los abusos, las arbitrariedades y otros pecados que son hijos de la humanidad y que tendrán una existencia tan duradera como la de aquélla.

Jefes que abusen y jefes que protejan, existen en todas las clases, porque esto es hijo del carácter de la maldad y bondad y en todas partes hay hombres buenos y malos, severos y afables, compasivos y duros.

Se dice y se ha dicho muchas veces, desde las columnas de HERALDO DE FERROCARRILES (y lo he leído con asombro), que el personal de ferrocarriles no prospera porque los sueldos son muy cortos.

Desde luego que no son muy largos; pero considerar que esa es la razón única, me parece en extremo absurdo, y si no, examínense las demás clases, y se verá que el primer sueldo suele ser cuatro ó cinco mil reales anuales y en algunos sitios, como en Correos, con descuento.

Lo que sucede es otra cosa, ó á mi corto criterio eso me parece.

Lo que ocurre al personal de ferrocarriles de todas las Compañías, es que no estando debidamente organizado, no puede llegar á ocupar puestos de

importancia y, sobre todo, sueldos elevados; pero no porque tales sueldos no existan, sino porque no teniendo el personal más ley y norma para los ascensos que la de los méritos, y siendo esto una causa en la que únicamente tienen voz y voto los jefes inmediatos, sin que exista una ley superior que regule el ascenso, éstos son los dueños de elevar ó postergar á sus inmediatos. En una palabra; organícese el personal empleando como otras colectividades el escalafón, y á buen seguro que entonces no veremos el triste caso de encontrar un agente con diez años de servicio y 1.500 pesetas de sueldo, mientras otro tiene un haber de 2.000 pesetas con cinco años de servicio.

Esto no lo puede evitar más que el escalafón, por que no es precisamente que se aumenten los sueldos, sino que aquéllos respondan á los años de servicio del agente, y esto es lo que conviene tratar y estudiar, seguros de encontrar apoyo, pues á nadie se le oculta, que altos y bajos, sentimos todos una viva necesidad de lo expuesto, única ley que puede servirnos para que la inmensa mayoría no se estanque en su carrera y pierda su estímulo y aspiraciones.

Los sueldos son muy cortos en ferrocarriles, dice el vulgo y con él parte del personal; no es esa la causa principal; es que se impone en ferrocarriles, como en todas las grandes colectividades, el escalafón.

Pero el problema que no he de negarlo, es el de su implantación.

En el próximo número, si el tiempo de que dispongo me lo permite, daré mi opinión sobre punto tan importante, y veremos si de una vez puede saberse ciertamente si quiere ó no el escalafón el personal de ferrocarriles.

UN INSPECTOR.

El Comercio y la Navegación.

Nuestro estimado y antiguo colega la *Gaceta de los Caminos de Hierro* acaba de iniciar una laudable campaña destinada á poner de manifiesto el desarrollo de nuestro comercio en América, á la par que la situación de las vías férreas y navegación de aquellas Repúblicas y el lugar que el pabellón nacional, menos conocido de lo que, debiera y conviene al país, ocupa en su tráfico marítimo.

Firma esos notables y utilísimos trabajos el conocido economista y geógrafo D. Eduardo Navarro, y por ellos se aprecia cuán susceptibles son aquellos mercados americanos de aumentar nuestras relaciones mercantiles, industriales y navieras, llegando España á ocupar el puesto que merece por la laboriosidad de sus hijos, las simpatías que allí cuenta y el amor que millones de compatriotas sienten hacia este glorioso hogar de la vigorosa y luchadora raza que descubrió continentes y á ellos llevó la civilización.

PLUS ULTRA

En el más allá se encuentra siempre la perfección, pero precisa buscarla.

Abrid por cualquier parte el libro de la Historia, hojear sus páginas, y como producto de una breve lectura encontraréis que la vida de los pueblos, de las naciones, de las razas, la caracteriza el símbolo de su origen y el más allá, sentido siempre por las mismas.

Registrad cualquiera de las épocas de esa misma Historia, y os podréis convencer de que las razas

imperantes en cada una de ellas, teniendo por lema predilecto el de la dominación grande y amplia, ha motivado la lucha entre pueblos de diferente origen, que en muchos casos llegaron á convertirse en luchas intestinas y odiosas. Sin esa ambición y sin ese deseo, la civilización, la cultura, el adelanto, y como producto de unas y otras el bienestar de las naciones, seguiría radicando y estribándose en la incultura, en la torpeza, en la ignorancia.

Pues bien; trasladémonos de la tesis general á la síntesis de nuestra constitución actual, y analizando todos los órdenes de la sociedad tal y como la hallamos constituida en este siglo xx en que vivimos, su estudio nos enseñará que, cual en las épocas primitivas, si nos abstraemos del ideal de la mejora y del encumbramiento, podremos considerarnos como verdaderos parásitos que corroen y apagan las energías del espíritu emprendedor y gigante que, sin miedo á la pelea, gasta todos sus esfuerzos y emplea todos sus recursos en pro del engrandecimiento y elevación de los que pertenecen á la tribu, clase, familia ó especie en que crece y se desarrolla, estando dispuesto hasta á imponerse el sacrificio, si éste había de redundar en beneficio de los demás.

Examinad, aunque sea sin gran detenimiento, los diferentes órdenes de cosas que sistematizan el carácter de las naciones, y os convenceréis que su civilización, y como consecuencia de la misma su desembarazo, es corolario directo del progreso constituido por las múltiples divisiones de la sociedad que la forman, cuyas divisiones, hijas del régimen que las guía, colocan en estado floreciente á los individuos que las componen, representando tal agrupación el principio de solidaridad, fraternidad y unión de que desgraciadamente para todos tanto distamos, y cuyas consecuencias de autoritarismo y hasta de esclavitud tocamos con harta frecuencia tan de cerca y en forma tal, que siguiendo la máxima tan vulgar como cierta de que *quien hizo la ley hizo la trampa*, pesa todo el rigorismo de lo ordenado sobre el débil, el sufrido, el pequeño, dejando siempre forma en que el más grande (aunque sólo sea en situación oficial) á pesar de la ley, encuentre portillo para burlarla, saliendo por la tangente y sin consecuencias.

Por una de esas coincidencias de la vida llegué á conocer la publicación de HERALDO DE FERROCARRILES, y antes de honrarme con que mis mal pergeñados escritos, pudieran tener cabida en sus columnas, tuve verdadera simpatía por su publicación, pues pude convencerme que sus enseñanzas no eran meros ditirambos de los que sugestionan, pero no convencen, sino que su articulado era y es doctrinal y sano, al par que digno de una atención más minuciosa que la que creo se le presta.

No en una, sino en muchas ocasiones, he podido hacerme cargo de los llamamientos que este periódico ha hecho al personal en general, demostrando con argumentos de verdadera lógica que, aunando fuerzas y teniendo seguro que el núcleo de las mismas había de ser intangible, llegaría á penetrar en terreno que ni seguramente habrán llegado á pensar los que más de una vez han pretendido imponer sistemas que, por lo defectuosos, habrían resultado estériles.

Esta labor pretendida por unos, ha ido aparejada de otra, poco perniciosa para HERALDO DE FERROCARRILES por cuanto aún no le han faltado ni le faltan verdaderos entusiastas de sus ideas; pero si fuese para todo el personal ferroviario, que personalizando en la mayor parte de los casos situaciones de tales ó cuales individuos, olvida el principio de la unión, la solidaridad con los de su clase que se precisa é impone, y los brinda HERALDO DE FE-

FERROCARRILES haciéndoles olvidar el deseo y ambición del perfeccionamiento del régimen que impera, con notable detrimento de los que lo sufren, y cuya perfección ó mejora está seguramente en el MÁS ALLÁ, que, como digo al principio de este artículo, ha ido sacando á las razas del lamentable estado de salvajismo ó incultura en que se hallaban los seres primitivos de la creación.

CLARITO.

Madrid 26 Abril 1907.

Aún hay clases...

Toda la clase ferroviaria ansía, como es su derecho, á mejorar su situación, tanto moral como pecuniaria; pero hay entre nosotros compañeros que son dignos de particular atención. Me refiero á los jefes de estación de 4.ª clase.

Pertenezco á Explotación pero no soy de la sufrida clase que he citado, siendo por ello precisamente, por lo que me considero con más libertad para defender á mis compañeros.

El jefe de estación de 4.ª asciende de factor autorizado ó vigilante jefe á la edad próximamente de los treinta años, aun cuando por ser hijo de empleado, haya entrado en la Compañía á los diez y seis.

Logrado ya este afán de muchos años de espera, lógico es pensar en la creación de una familia, y como es consiguiente, tiene una nueva aspiración. Por ello, pues, trabaja si se quiere más á gusto y se excede en el cumplimiento de su deber, al objeto de conquistar la categoría inmediata para mantener y educar lo mejor que pueda á sus hijos; pero éstos siguen creciendo y el padre sigue siendo jefe de 4.ª clase.

En estas estaciones, además de lo penoso del servicio, en muchas de ellas, que no relato por haberlo hecho admirablemente *Luz Verde*, existe la desventaja de que algún influyente, posee una heredad cercana á la estación ó bien algún cacique rural que no sé lo que es peor.

Con estos personajes ha de ir con pies de plomo, porque de no serles simpático en alguna ocasión, excuso decir que es trasladado á otra estación también de 4.ª clase, con la agravante del despoblado, cosa que de sus superiores no tiene por qué temer cumpliendo con su obligación.

Lo peor del caso es que al llegar á jefe de 4.ª parece que se le considera que no sirve para más y por lo tanto, que ha dado el último paso en su carrera. ¿Es que las Compañías no los creen aptos para cargos más elevados?

Yo supongo que algunos podrá haber en este caso, pero afirmo, que si á la mayoría y á su debido tiempo, se les pusiera á prueba, habrían de desempeñar el cargo, tan bien como los que sin pasar por la categoría de 4.ª, son de 3.ª 2.ª y 1.ª.

Y aquí está la madre del cordero. Para ser jefe de superior categoría de 4.ª, es condición indispensable, salvo excepciones, estar bien mirado de sub-jefe, jefe suplementario ó factor principal. Como en estas tres categorías no hay máximo que limite los aumentos, éstos se suceden con mayor ó menor regularidad, y como es consiguiente, más tarde, son elevados á la categoría del sueldo aumentado.

En esto establezco una comparación con las cuales no me avengo de buen grado, pero séame permitido, en gracia á la falta de equidad que se observa.

Con ella, además de la sinrazón que dos empleados, con la misma aptitud y antigüedad, uno llegue á inspector y el otro se quede de jefe de 4.ª toda su vida, se entorpece el progreso natural y necesario en los agentes de la Explotación, pues es indudable que el que nació en estación de 4.ª clase, ha de ser factor del ferrocarril y éste, en los despoblados donde se educó, no pudo llegar en ciencias exactas más que á dividir y no muy bien.

Esto, como se ve, está en abierta oposición con el progreso que se observa en todas las demás clases sociales.

Como medida de justicia y para el momento, yo creo que lo prudente sería establecer relación entre el máximo de sueldo y la duración de éste, á fin de evitar la postergación que hoy por hoy es efectiva.

LUIS BAS.

Valencia Abril 1907.

EN TODAS PARTES CUEGEN HABAS...

Con este título escribe nuestro estimado colega *El Acreedor del Estado*, lo siguiente:

«Ha reaparecido nuestro colega de esta corte *HERALDO DE FERROCARRILES*, después de suspender durante una corta temporada su publicación para hacer recuento de sus fuerzas y dar mayor impulso á sus campañas.

»Al reanudar sus tareas lo hace con gran entusiasmo y deseo de complacer á sus lectores, no omitiendo sacrificio alguno en su obsequio, cual lo demuestra el *Manual Enciclopédico Ilustrado*, que como suplemento empezó á publicar.

»Pero... (siempre la fatídica conjunción) en medio de tanto entusiasmo y del constante llamamiento á «la unión, que constituye la fuerza», con la cual se escalan las mayores alturas y se realizan las aspiraciones legítimas, es lo cierto que leyendo entre líneas sus bien escritos artículos, se adivina un dejo amargo, un lamento profundo, porque muchos de los que defiende no corresponden á sus titánicos esfuerzos.

»No nos extraña, puesto que «en todas partes cuecen habas», cuyas legumbres condimentan ciertos seres en proporciones alarmantes, cual si pretendieran enervar las voluntades más templadas y cual si la consecución del fin que se persigue perjudicara sus combinaciones é intereses.»

Nos limitamos á dar las gracias á nuestro querido colega por habernos entendido. Efectivamente que «en todas partes cuecen habas».

Número extraordinario.

Nuestro querido colega *La Tempestad* de Segovia ha publicado, con fecha 24 de Abril, un notable número extraordinario, como acostumbra á hacerlo todos los años, en conmemoración de aquella sangrienta jornada de las Comunidades de Castilla que representaba la lucha del pueblo contra la codicia de una turba extranjera que hacía presa en los bienes de la nación.

En el citado extraordinario se publican trabajos de verdadero mérito, de los notables escritores Lalsala, Zurita, Gil Sanz, Rubio y unos hermosos versos del Sr. Rodao que transcribimos á continuación:

«¿Qué han de perder!

Combatiendo á una malvada
camarilla de extranjeros,
perdieron los comuneros
la cabeza en la jornada.

Y entre aquel noble heroísmo
de tan bravos luchadores
y el de nuestros redentores
modernos, hay un abismo.

Hoy nadie expone su vida
luchando con entereza,
ni hay quien pierda la cabeza...
¿La tienen todos perdida!

JOSÉ RODAO.»

Reciba nuestro querido colega la felicitación más sincera.

NOTICIAS VARIAS

Caja de ahorros del personal ferroviario.

Hemos visto con verdadera satisfacción los progresos de la Caja de ahorros de los empleados de ferrocarriles.

El balance en fin de 1905 totalizaba el activo-pasivo en 10.149.39 pesetas, y el de 1906 totaliza pesetas 23.546 83.

La colonia de Villaverde Alto (casas de empleados adquiridas por éstos con el solo desembolso del alquiler) comienza á adquirir extraordinaria importancia. Los solares miden superficies que en la mayor parte de los casos exceden de 5.000 pies, y totalizan los adjudicados un área de 248.074 pies cuadrados en las calles A, B, C, D, E y F.

Tarifa importante.

La Compañía de M. C. P. y Oeste de España acaba de publicar la tarifa temporal núm. 2 de Gran Velocidad para expedición de billetes de ida y vuelta diarios en primera, segunda y tercera clase á pre-

cios reducidos, entre todas las estaciones de su red, con plazo de cuarenta y ocho horas de permanencia en el punto de destino.

Esta innovación es de verdadera importancia, toda vez que dicha Compañía será la primera y única en España en que se expendan billetes de ida y vuelta de una á otra estación cualquiera, pues hasta ahora solamente conocíamos en nuestros ferrocarriles billetes de esta clase en puntos determinados ó para días festivos.

Además de los mencionados billetes, se establecen en la misma tarifa otros de ida y vuelta de extraordinaria baratura, especialmente para las relaciones con Madrid.

Rectificaciones.

En el número pasado al dar á conocer los puntos donde el reparto de periódicos lo hacían compañeros nuestros que se habían encargado de esta misión, decíamos: «Borgos, D. Ponciano Velasco», siendo así que este señor es jefe de estación de Castillo de la Vega, encargado de repartir los periódicos al personal de su estación, y en Gijón, Norte, figurábamnos á D. Ricardo Peñalosa, siendo así que es don Bernardino Peñalosa.

Nuevo tercio de la Guardia civil.

Leemos:

«Los directores de las Compañías de ferrocarriles conferenciaron días pasados con el señor ministro de Fomento respecto á la creación del proyectado tercio de la Guardia civil, para custodia de trenes y mercancías.

»Después de manifestar los representantes de las Empresas que éstas no tenían obligación de costear esa salvaguardia, quedaron en estudiar el asunto, habiendo hecho observar el ministro que tuvieran en cuenta si los gastos que les ocasionan las averías extraviós y demás pérdidas de mercancías, no eran superiores á lo que tendrían que abonar por la creación del citado cuerpo.»

Cree el Gobierno, por lo visto, que le damos poco, y basta por hoy, porque este asunto merece ocuparse de él con extensión.

Enfermo.

Creyendo se trataría de un estado pasajero, no quisimos dar á conocer á nuestros lectores y compañeros, en nuestros dos números últimos, la desgracia que aqueja á la familia de nuestro representante en la Intervención del Norte, D. León Hernández de León, el que desde hace próximamente dos meses, se vió atacado de enajenación mental, en cuyo estado continúa, y habiéndose agravado tanto, que todos tememos un funesto desenlace.

Tenga su familia la seguridad plena que le acompañamos en su aflicción, pues prescindiendo de sus buenas cualidades, no en balde estuvo con nosotros desde que se comenzaron los trabajos de este periódico, al que tanta ayuda prestó.

Dividendo de las acciones de M. Z. A.

Parece que el Consejo de Administración de la Compañía de ferrocarriles de M. Z. A. propondrá á la próxima Junta general, el reparto de un dividendo de 15 pesetas por acción, libre de todo imuesto, por los beneficios obtenidos en el año 1906, lo que representa casi el doble de la cantidad distribuida por el ejercicio anterior.

En el año de 1906, los productos brutos de la explotación ascendieron á 108,61 millones de pesetas contra 103,54 millones, y hecha deducción de los gastos de explotación y de las cargas, queda un beneficio neto de 12,64 millones en 1906 por 4,26 millones en 1905, mejora importantísima debida casi por completo á que los cambios costaron, por término medio, 12,50 por 100 en el año último, mientras que el promedio del quebranto por dicho concepto en 1905 fué de 30,85 por 100.

Una reforma.

Por el ministro de Fomento se ha dictado un Real decreto en el sentido de que en casos excepcionales podrán ser autorizadas las Empresas para colocar un solo vagón entre las máquinas y los coches de viajeros en determinados trayectos de la línea, aun cuando sean dos las locomotoras que remolquen los trenes.

Gran fábrica de gorras.

En la cuarta plana verán nuestros lectores un anuncio de la gran fábrica de gorras de los señores Hijos de Rubio. Nos permitimos recomendar la citada casa, seguros de que en ella encontrarán economía, esmero y prontitud en el servicio de pedidos.

El cuervo y sus hijos.

Dada la moral que encierra y lo ameno de su lectura, no encontramos inconveniente en publicar el cuento que encabeza estas líneas, tomado de nuestro querido colega *Tierra Roja*, de Alcañiz:

«Un cuervo hizo un nido en una isla y cuando tuvo sus hijos quiso transportarlos al continente.

Primero tomó uno para atravesar con él el mar; pero llegando á la mitad del camino sintióse fatigado, acortó su vuelo y se dijo:

—Ahora que soy yo fuerte y él es débil puedo llevarle; pero cuando él sea fuerte y la vejez me debilite, ¿se acordará de mis cuidados y me llevará de un lugar á otro?

Preguntó á su hijo:
—¿Cuándo seas fuerte y yo débil me llevarás así? Responde con franqueza.

El pequeño, temiendo le dejase caer al mar, contestó:

—¡Sí, te llevaré!

Pero el cuervo no creyó á su hijo y abrió las garras.

Como una bala, el hijo cayó al agua y se ahogó.

El viejo volvió á su isla, tomó otro pequeño y atravesó segunda vez el mar. De nuevo fatigado preguntó á su hijo:

—¿Me llevarás de sitio en sitio, como yo á ti ahora, cuando sea viejo?

Con el mismo temor que su hermano, el cuervo hijo respondió:

—Sí.

El padre no quiso creerle tampoco, y le soltó.

Cuando regresó á la isla en el nido sólo había uno pequeño.

Tomó á su último hijo y dirigió su vuelo hacia el mar.

Otra vez fatigado, preguntó al pequeño:

—¿Me mantendrás en mi vejez y me transportarás así cuando sea débil?

Y el joven cuervo respondió:

—No.

—¿Por qué? —le preguntó el padre.

—Cuando seas viejo, yo seré fuerte, tendré un ni-

do mío y acaso á los que habré de alimentar y transportar como hoy lo haces tu conmigo.

Entonces pensó el viejo:
—Ha dicho la verdad. En recompensa quiero llevarle hasta la orilla.

Y así lo hizo, dejando en la tierra al joven pájaro.

LEÓN TOLSTOY.

COMUNICADO

Sr. Director de HERALDO DE FERROCARRILES:
Muy señor nuestro y de nuestra más distinguida consideración: Rogamos á usted se sirva publicar en el periódico de su digna dirección, la presente protesta sobre dos asuntos de los tratados en la sesión celebrada el día 20 de Febrero próximo pasado por la Junta directiva de la Asociación de Empleados y Obreros de los ferrocarriles de España, como suscritores que somos de su popular periódico.

En dicha Junta fué leída una carta del socio número 10 292, D. Luis Carpio, en la que este señor denunciaba á la Junta, al socio pensionista D. Miguel García y Torres, denuncia basada en que el señor Torres desempeña un empleo de guarda de carbones con un sueldo de 821 pesetas anuales.

Desde luego, protestamos del acto realizado por el señor Carpio, por creer que se trata de algún resentimiento personal más bien que de hacer un beneficio á la Sociedad, agregando, que á nuestro entender la Sociedad no autoriza en sus Reglamentos el que se la delaten semejantes miserias de la vida.

Ahora bien; nuestro objeto no es otro que el de llamar la atención á la Junta directiva para que en casos como el presente, al publicarlo el periódico de la Sociedad, lo haga con todos los datos posibles, ateniéndose á lo preceptuado, pues en el caso del señor García y Torres, hay que atenerse al Reglamento aprobado en Mayo de 1895, que es el que le corresponde, toda vez que leído todo el capítulo XI, en sus nueve artículos, no se define de modo alguno la situación que se crea para el pensionista señor García y Torres, denunciado por el señor Carpio.

Los no asociados, cuando se les presenta ocasiones como la actual se despachan á su gusto, pues encuentran motivo para decir que cuando la Sociedad jubila á uno de sus socios dejándole una peseta de pensión, á este socio le priva de aceptar un sitio donde por estar sentado, se beneficie con otra peseta como ayuda de la primera, por cuanto ambas, aisladamente, resultan insuficientes, obligándoles á dejar una cosa ú otra, y en este caso, á la Sociedad

que le condena á morir de hambre la aplican el nombre de inhumana.

¿Qué extraño que este infeliz busque un pedazo de pan cuando más falta le hace?

¡Comprendan los señores de la Junta directiva, que de este modo no es posible hacer propaganda!

Respecto al otro caso á que nos referimos, es el concerniente el socio núm. 1.270, D. Domingo Díez Criado. Este señor ha sido reconocido en Palencia por un doctor, el cual certifica que no está inútil y por cuyo motivo viene á la corte, y reconocido por el médico de la Sociedad, certifica que sí lo está y la Junta acuerda se vuelva á Palencia, donde puede pasarle lo de antes, y de Palencia á Madrid, y así sucesivamente.

Los no asociados, á esto dicen que la Sociedad nos admite como útiles puesto que así lo certifican los médicos de la Compañía, considerando como suficiente la certificación que expidan de la utilidad ó inutilidad del individuo, para si en casos como el del Sr. Criado hubiera disparidad entre el médico de la Compañía y el médico de la Sociedad, deben atenerse al dictamen de los médicos principales de las Compañías del Norte y Medio día, cuyo dictamen debe ser el que sienta precedente.

El asunto del socio 1.270 no debía darse á conocer sin todos los antecedentes que hubiera sobre el particular, porque cabe preguntar: ¿es ó no útil el Sr. Criado?

Por nuestra parte debemos de manifestar, que todas estas cosas, como otras que no están bien especificadas en los Reglamentos de la Sociedad, serán tratadas en la primera Junta general que se celebre, pues no hay peor cosa que, encontrando divergencia en la apreciación de un mismo asunto, no saber á qué carta quedarse reglamentariamente.

Dándole á usted, señor director, las gracias anticipadas y poniéndonos incondicionalmente á su disposición se repiten de usted seguros servidores

q. b. s. m.,
DOS DEL NORTE

Madrid 25 Abril de 1907.

N. de R.—Complaciendo á los que firman el anterior escrito, por nuestra parte nos limitamos á transcribirlo íntegro, dejando abiertas las columnas de este periódico para que puedan hacer uso de las mismas aquellos á quienes correspondan las quejas que preceden, cumpliendo de este modo nuestro deber de imparcialidad.

Necrología.

En Vich, y á la edad de sesenta y tres años, ha fallecido el día 4 de Abril pasado, el que fué maqui-

— 20 —

64. Los medicamentos usuales para los empleados cuyo sueldo anual no llegue á 3.000 pesetas, serán costeados por la Compañía y suministrados, á petición del médico correspondiente de la misma, por los farmacéuticos que á ella tiene designados.

65. Las disposiciones de los dos artículos anteriores serán aplicables á los obreros de la Compañía.

66. La Compañía podrá negar todo socorro y asistencia facultativa, si el certificado del médico acredita que la enfermedad ha sido contraída por intemperancia ú otros vicios, ó en riña.

VII

SUBSCRIPCIONES.

67. No se abrirá ninguna subscripción, ni en las oficinas ni en la línea, sin previa autorización del director de la Compañía.

Los pagadores efectuarán la cobranza del importe de las subscripciones por las listas de subscripción que el cajero les entregue.

VIII

LICENCIAS Y AUSENCIAS NO AUTORIZADAS.

68. Las licencias se pedirán por escrito al jefe inmediato, y de todas las que se concedan se dará cuenta á la Dirección.

Los jefes de oficina, jefes de depósito y reserva, y jefes de los talleres, podrán conceder, en casos justificados, licencias que no pasen de veinticuatro horas. Los jefes de sección de la vía, los inspectores principales de Explotación y el médico principal las que no pasen de dos días; los jefes de división y los de servicio de la primera división hasta ocho días, y el director hasta veinte días.

Las solicitudes de licencia de más de veinte días se someterán á la aprobación del Comité por el director de la Compañía.

En cada uno de los casos, y en virtud de propuesta de los jefes respectivos, se resolverá si el sueldo del empleado habrá de suspenderse total ó parcialmente durante el tiempo de su licencia. Las que se concedan á los agentes temporeros, auxiliares ó á jornal, serán siempre sin sueldo por cuenta de la Compañía.

— 17 —

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.

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 reemplace 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 hubiera 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 al agente que no levante sus embargos en el período de dos meses.

3

nista de reserva de los ferrocarriles del Norte don Gumersindo Salvatella y Humet.

Reciba su familia nuestro más sentido pésame, pues de todas veras nos asociamos al dolor por la muerte del que fué querido compañero y estuista suscriptor de este periódico.

COMUNICADO

Señor director del HERALDO DE FERROCARRILES. Muy señor mío: En el núm. 39, fecha 16 del corriente, del periódico de su digna dirección, leo el artículo «Los guardafrenos del Norte», los cuales han elevado á la Superioridad una solicitud en súplica de que se les conceda á ellos y á sus respectivas familias viajar en segunda clase.

Muy justo es, por cierto, lo que piden; pero sin emplear para nada comparaciones, pues si á hacer comparaciones vamos, puedo decir que el servicio que prestan los meritorios es tan importante como el de los guardafrenos, puesto que los primeros no cobran un cuarto en muchísimos meses ó muchos años, y en cuanto á amarguras, ¡pues no sé si las pasan negras estos desdichados con esperanzas que nunca llegan! ¿Responsabilidades? ¡No es la primera vez que se les ha impuesto severos correctivos.

Luego estos pobres son tan empleados como los demás.

Al nombrar á los meritorios, debemos hacerlo para procurar algo por ellos; lograr que á estos desgraciados, desde su entrada en la Compañía, se les asigne pesetas 0,50 diarias, aumentando á los seis meses el jornal á una peseta, y al año de prestar servicios, dos pesetas que continuarían disfrutando hasta el el empleo inmediato, ocupando las vacantes por turno riguroso.

No siendo así, la apatía es general en ellos. ¡Como no hay estímulo, no hay tampoco aplicación! Otorgada por las Compañías esta gracia, conseguirían excelentes empleados, que reportarían mayores beneficios á las Empresas.

Lo mismo digo de los factores, clase, por cierto, bien olvidada de todos, rogando á usted publique la presente por hoy.

Queda de usted atento s. s. q. b. s. m.,

MANUEL LEZCANO.

Tarragona 19 de Abril de 1907.

Buzón administrativo.

A. Legido.—Valladolid.—Tomada nota del traslado. E.—Pegenaute.—Tarazona.—Se le mandaron los números que reclama dos veces. En el mes de Marzo no hubo periódico.

J. Pérez.—Palencia.—Será usted servido en el próximo número; carecemos de espacio. Vefarereal.—Monforte.—Sentimos no saber su nombre para poder contestarle. En el número pasado, como usted vería, tratábamos el asunto á que usted hace referencia.

Movimiento de personal.

D. Indaleci. Escobar, de jefe de Marcilla, á subjefe de Bilbao; Eustaquio Pegenaute, de Garinoain á Tarazona; Valeriano Gaité, vigilante jefe de Castejón, á jefe de Espinosa; Patricio Rubio, mozo tren, de Castejón á León; Miguel Sánchez, factor, de Castejón á San Sebastián; Juan Sanz, factor, de Villafranca á jefe de Carriena; Juan Inaraja, factor de Beasain, á Tafalla; Juan Campo, factor de Zumárraga, á vigilante jefe de Castejón; Isaac Costero, de subjefe de Burgos á jefe oficina de Medina; Dionisio Menéndez, mozo tren de Lena, trasladado á Santander; Valentín Fraile, mozo tren de Santander, trasladado á Pola de Lena; José Maestro, mozo tren de Gijón, trasladado á León; Federico Custordoy, mozo tren de Lena, trasladado á Zaragoza; Modesto Legas, mozo tren de Lena, trasladado á Alsa; Domingo López, mozo tren de Lena, trasladado á León; Miguel Nieto, mozo tren de Lena, trasladado á Miranda; Felipe P. Carrillo, conductor de Lena, trasladado á León; Alfredo Alvarez, telegrafista del F. C. Langreo, en Gijón, ha sido ascendido á jefe suplementario, Melitón Matilla, de Astorga á Lajosa, jefe; Carlos López, de Ponferrada á Brañuelas, sobrestante; Pedro

León, de Santas Martas á Palanquinos, capataz; José Saez, de Oviedo á Villada, factor; Felipe Espeso, de Villada á Calzada, factor; Francisco del Nozal, de Calzada á Villada, factor; José Ortega, de Becerril á León, factor; Rafael Acacios, de Quintana á León, factor; Nicolás Bilbao, de Coruña á Villadangos, jefe; Melchor San Miguel, guardafrenos, de Coruña á León; Nicolás Moar Sánchez, de Coruña á León; Esteban Jubera, de Pozuelo á Medina; Cándido Guerrero, de Villalta á Cubillas; Lorenzo Heras, de Medina á Madrid; Fructuoso Gil, de Medina á Valladolid; Agripino Fernández, de Medina á Valladolid; Dámaso Hernández, de Matapozuelos á Viana; Arturo Moreno, de Sanchidrián á Medina; Modesto Duque, de Cabezón á Villalba; Fructuoso Gil, de Avila á Madrid; Lorenzo Marin, de Avila á Las Matas; Oriano García, de Avila á El Escorial; Juan Martín, de Avila á Valladolid; José Ruiz, subjefe, depósito de Salamanca á Navalmoral de la Mata; Carlos Fernández, de Salamanca á Madrid.

BOLETÍN DE FALTA

Suscriptor núm.

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

(Firma.)

Imp. 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.

— 18 —

Unicamente 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 cantidad alzada 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 cantidades iguales, en el término de doce meses, á contar desde el en que se hubiese hecho el anticipo.

Para solicitarlos habrá de dirigirse al agente al jefe de su servicio por medio de comunicación escrita, en la cual, además de fijarse la cantidad, se expresen las causas que motiven el pedido, ofreciendo su comprobación, caso que le fuese exigida, y obligándose al reintegro con todos sus bienes presentes y futuros, de cualquier clase y naturaleza que sean.

VI

ENFERMEDADES.—HERIDAS.—DEFUNCIONES.

58. Los empleados de plantilla y auxiliares que se pongan en enfermos, serán asistidos gratuitamente, si lo solicitan, por los médicos de la Compañía; pero no tendrán derecho á ser asistidos á expensas de ésta por médicos especialistas, aunque con este carácter los hubiere agregados al Servicio Sanitario. (Véase Apéndice número 3.)

59. El empleado de plantilla ó auxiliar que caiga enfermo deberá, en las tres horas contadas desde el momento en que debiera hallarse en el sitio en que le llaman los deberes de su cargo, pasar aviso á su jefe inmediato, el cual á su vez avisará al médico de la Compañía para que haga constar la naturaleza, las causas y la duración probable de la enfermedad. El médico remitirá el certificado de enfermedad al jefe del interesado dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el aviso.

Las formalidades prescritas en el párrafo anterior deben lle-

— 19 —

narse, aunque el empleado prefiera hacerse asistir por un médico extraño á la Compañía.

A toda enfermedad fingida se aplicará el correctivo que previene el art. 70 para las ausencias no autorizadas.

60. Los empleados de plantilla enfermos percibirán la mitad de su sueldo durante los ocho primeros días de su enfermedad. Pasados éstos, y hasta el plazo de dos meses, el director de la Compañía, á propuesta de los jefes de división ó de los de servicio de la primera división, determinará lo que proceda respecto al abono de sueldo.

Cuando la enfermedad llegue á tres meses y del informe que dé el Servicio Sanitario no resulte probable la completa curación en un plazo muy breve, habrá lugar al licenciamiento del empleado. En este caso, si sus servicios han sido satisfactorios, se le podrá reservar la opción á ingresar de nuevo en la Compañía cuando haya vacante que poderle ofrecer y el estado de su salud, debidamente justificado por un médico de la Compañía, le permita desempeñar el servicio con regularidad.

61. Los empleados no tendrán derecho al abono de la mitad de sueldo durante los ocho primeros días de la enfermedad, cuando se den de baja como enfermos después de habérseles comunicado el aviso de traslado á otro punto y antes de haber ido á tomar el servicio en su nueva residencia.

62. En caso de defunción, la Compañía concederá á la viuda é hijos legítimos del empleado de plantilla menores de diez y ocho años, un socorro equivalente al sueldo de dos meses, si el empleado llevaba, por lo menos, dos años al servicio de la Compañía; de lo contrario, el socorro será equivalente al sueldo de un mes. Para los empleados temporeros y á jornal pagados todo el año, el socorro será de treinta días de salario, con tal que éstos llevasen por lo menos, un año de servicio en la Compañía.

63. Los empleados de plantilla heridos por una causa del servicio, cobrarán el sueldo íntegro durante el tiempo de su curación; pero si transcurrieren más de tres meses, el Consejo, á propuesta del director, resolverá sobre el particular. Si las heridas ocasionaren la muerte, la Compañía resolverá sobre la importancia del socorro que haya de concederse á la viuda é hijos legítimos del finado, teniendo para ello en cuenta las disposiciones legales sobre accidentes del trabajo. (Véase Apéndice núm. 9.)