

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 16 de Noviembre de 1907.

DÍRIGASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

A nuestros suscriptores.

Con el número correspondiente al 1.º del próximo mes de Diciembre, recibirán nuestros lectores la entrega del "Manual Enciclopédico Ilustrado," que deberían recibir con el presente número.

Nos apresuramos a hacerlo así presente, para que no pueda acusárenos, como injustamente se ha hecho anteriormente, de que se trata de una nueva informalidad.

La Dirección.

DETRACTORES Y...

Cuando las iniciativas del espíritu se conciben en el mayor medio ambiente de nobleza y altruismo posible, y cuando para su crecimiento, desarrollo y prosperidad se emplean todas las fuerzas y energías de la entidad que las produce, encontrar detractores ó adversos á la misma, sin ser halagüeño, tampoco produce un disgusto ni contrariedad desmesurada.

Pero cuando además de la adversión se demuestra con toda claridad y descaro inusitado la persecución de otros fines, entonces no se produce sólo el abatimiento, sino también la repugnancia acompañada de la conmiseración para tanto desgraciado.

Sí, desgraciados, pues no otro título merecen los que, no contentos ni satisfechos con repudiar el principio de la unión y solidaridad que tanto enaltece, y olvidando al propio tiempo todos los deberes que impone el compañerismo, extienden su radio de adversión ejerciendo coacción sobre aquellos otros que, sin estar provistos de grandes entusiasmos en la mayor parte de los casos por falta de estudio, les es indiferente, por insuficiencia de causa, mantener incólume el pensamiento al cual se adhieren, no cesando en su misera obra hasta conseguir su desmembración.

Noble sería entablar la discusión de ideas, pues de la misma nace la regeneración de las naciones, de los pueblos y las clases; altamente elevador resultaría mostrar y probar filosófica ó racionalmente la aberración de los principios sostenidos, para sustentar la veracidad del remedio ó remedios que aportarían el encumbramiento y saneamiento del vicioso sistema seguido. Pero efectuar labores de zapa, contrarrestar desde la sombra más absoluta las energías de los que por su falta de suficiencia en la doctrina enunciada, permanecen indiferentes, pudiendo inclinarse lo mismo á un lado que á otro de la balanza, es proceder censurable, incorrecto ó impropio de todo el que se halle capaz para, como consecuencia de su convencimiento, sostener un principio.

Luchar y batallar en las condiciones señaladas, sería la demostración más perfecta de que los que tal conducta siguen carecen de egoísmos ni odios personales, y que sólo persiguen la regeneración de la clase; mas verificar sólo la labor de restar elementos á mansalva, restando unidades á una colectividad que, cuanto más numerosa, tanto más ha de ser su poder y valía, acusa solamente, como digo, una conducta pobre y ruin que, quizá en día no lejano, pudiera servir de azote y oprobio por parte de quien la sigue, para aquél que no sólo la propaga, sino que la impone, abusando indudablemente de las circunstancias que concurren en los elementos á quienes seduce y engaña.

HERALDO DE FERROCARRILES lo ha dicho muchas veces, y lo repite siempre que es preciso; tiene sus columnas abiertas para dar cabida en las mismas á la propalación de toda doctrina, propicia ó adversa á la seguida por el mismo, y con tal de que sea benéfica para el personal ferroviario en general, sin individualismos de ninguna clase. ¿Que hay quien lo haría mejor que nosotros, y empleando medios más viables llegaría inmediatamente á obtener resultados prácticos y provechosos? ¿Pues por qué no vinieron á hacerse cargo de ello una de tantas veces como se les ha llamado? Dura es la contestación; pero la verdad la impone y se ha de decir:

Porque su oratoria callejera es hija del atrevimiento producido por la ignorancia.

Por lo tanto, sépanlo bien todos aquellos á quienes alcance: HERALDO DE FERROCARRILES no siente animosidad alguna por los adversos á sus principios y sistema, pues acaso éstos estén en lo firme; pero sí odia y compadece á la par á los que ejercen coacción de desmembramiento, por su ingratitud, el más detestable de todos los defectos.

SAFRÍ.

UNA VEZ MÁS

«No por mucho trigo es malo el año», dice un refrán español, que nosotros nos aplicamos en este caso, para disculpar de algún modo tratar este asunto.

Distintas veces desde estas columnas se ha dado á conocer unas tarifas que solicitábamos rigieran para el pago de billetes de empleados y sus familias, mejor dicho, de autorizaciones en todas las Compañías y de billetes de favor en la Empresa del Norte, única que concede esta clase de autorizaciones.

Mas nos obliga ahora á tocar este asunto, aparte

del deseo de obtener mejora que, sin costar nada á las Compañías, beneficiaría en alto grado á su personal, el haber llegado á nuestros oídos que alguien está trabajando en tal sentido.

Hágase el milagro y hágalo quien quiera, hemos dicho siempre y lo repetimos ahora; pero, por si fuera necesario el consejo, lo vamos á dar, ya que no la cooperación, por no habérsenos pedido.

No pueden las Compañías hacer, en el asunto que tratamos, nada más que confeccionar las tarifas y presentarlas á la aprobación del Gobierno en el Ministerio respectivo.

A tal fin téngase presente que en los números 3 y 4 publicados en 1.º y 15 de Septiembre de 1905, así como en el número 36 del 16 de Enero de 1907, exponíamos á los directores de las Compañías ferroviarias, no sólo nuestro pensar y sentir acerca de asunto tan importante, sino exponíamos y puntualizábamos los cuadros *ad hoc*, para cada caso, estableciendo unas bases por clases de billetes, que hoy volvemos á repetir, insertándolas á continuación, por dos razones: la primera, por si en momentos tan críticos pueden servir de cooperación al fin perseguido; y la segunda, para demostrar á todos que nuestro relato es tan añejo como verídico.

Dichos cuadros son:

Para familias de agentes de los ferrocarriles del Norte.

Hasta 250 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.
Compañía.....	0,0110	0,0105	0,01	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

Para agentes de Compañías extrañas.				Para familias de agentes de Compañías extrañas.			
	1.ª clase.	2.ª clase.	3.ª clase.		1.ª clase.	2.ª clase.	3.ª clase.
Compañía.....	0,024315	0,017665	0,011175	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.

Para familias de agentes de Compañías extrañas.				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.
Compañía.....	0,055	0,040775	0,025475	Compañía.....	0,0275	0,0208875	0,0127375
Tesoro.....	0,0055	0,0040775	0,0025475	Tesoro.....	0,00275	0,00208875	0,00127375
TOTAL.....	0,0605	0,0448525	0,0280225	TOTAL.....	0,03025	0,02297625	0,01401125

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

Para familias de agentes de Compañías extrañas.				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.
Compañía.....	0,055	0,03875	0,0275	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

Después de lo que antecede, permítasenos un ligero comentario.

Es nuestra opinión que, habiendo sido HERALDO DE FERROCARRILES el primero en solicitar de las Compañías el estudio e implantación de mejora tan importante para el personal ferroviario, exponiendo al propio tiempo una pauta susceptible de tal ó cual modificación, pensando, sin ningún género de egoísmos, y sin que la pasión nos haga perder el conocimiento, la menor atención que con nosotros ha debido tenerse, es la de invitarnos a la consecución de fin tan deseado, pues á ello nos ha de autorizar y para ello nos ha de conceder títulos suficientes, haber sido los primeros en tratar tal problema, hace más de dos años.

Pero siendo tan veraces y francos como lo somos en todas las ocasiones, hemos de confesar que ni nos molesta, ni mucho menos nos preocupa, esa desatención clara á la luz de todas las inteligencias, y que con nosotros han de ver todos los que miren con imparcialidad este asunto, apresurándonos hoy á hacer esta aclaración para poner en conocimiento de nuestros suscriptores, y por si sonara la flauta, que no se trata de iniciativas y espontaneidades habidas en otras entidades que la de este periódico, sino que es semilla esparcida por nosotros, y, que, por lo tanto, de fructificar, puede resultar pájaro encantador, pero vestido en un todo con plumas ajenas.

LA DIRECCIÓN.

Siempre adelante.

Continuamos á estas fechas y después del tiempo transcurrido, recibiendo adhesiones en *pro del Escalafón*, sin que se haya aumentado en uno solo el número de las adversas publicadas con fecha primero del corriente.

Esto demuestra hasta la sazón, que el personal ferroviario, sin distinción de clases ni Compañías, padece en general, la nostalgia de la implantación de un remedio eficaz y pronto que ponga término á sus cuitas, que con regularidad intangible le ponga á salvo del caciquismo, viendo asegurada para siempre su prosperidad, la compensación á su sacrificio y esmero en el cumplimiento del deber, la recompensa á sus afanes.

La abatida clase ferroviaria, despertando de su letargo, reclama la creación de una ley reguladora y justiciera que no le prive de sus derechos, ya que por desgracia sólo ha conocido y conoce hasta hoy los deberes; y sin divagar, sin que pueda imaginarse por un instante que son víctimas y consecuencia de alguna presión inevitable, muy por el contrario, con la espontaneidad más sincera, sintiendo lo que publican, convencidos de las ventajas que les ha de reportar, y llenos de fe en las mismas, piden, quieren, anhelan el *Escalafón*.

Muestras grandes y verídicas de ello ha dado y está dando, y en su consecuencia, prolijo ó aventurado sería con exceso, hacer apreciaciones de si reglamentación de tanta trascendencia va á ser ó no de inmediato uso, pero lo indiscutible es, que nuestras fuerzas adquieren cada día mayor vigor, que por nuestra parte no hemos de cesar un momento en la contienda, y que el *Escalafón* ha de brillar cual estrella de luz deslumbradora para todos.

Lo hemos de decir con todo género de reservas, pues por hoy nos está vedado particularizar ciertos extremos, así como para ello tampoco reunimos el conocimiento completo que se requiere para tratar cualquier tema, máxime cuando, como éste, reviste tanta importancia; pero no hemos de ocultar á nuestros lectores, que alguna entidad de gran magnitud se ocupa, actualmente, de trabajos encaminados al estudio para la implantación del *Escalafón*.

Si, como suponemos y antes hemos dicho, la noticia es en un todo verídica, y convirtiéndose las palabras en hechos, suena la hora ó llega el momento de ver realizados los deseos del personal, que son también los nuestros, entendemos no habrá quién nos discuta el derecho á apropiarnos, aunque sea en la parte más modesta, la hoja de laurel que nos corresponda y con lo que recibiremos la mayor de nuestras alegrías.

Es aceptable...

Ha resultado aceptable hasta la fecha, la idea emitida en nuestro número anterior, respecto á la formación de una Sociedad de socorros mutuos en caso de enfermedad.

Al exponer escuetamente los *Deberes* y los *Derechos*, indicaba que en este número se publicaría un proyecto de Reglamento y bases; mas como el número de adhesiones recibidas hasta la fecha no las estimó suficientes, y espero hemos de tener muchas más, prorrogó el plazo de publicación del proyecto de Reglamento citado hasta el 15 del próximo Diciembre, para cuya fecha ha transcurrido tiempo suficiente á que todos hayan conocido mi pensamiento, y estudiándolo, presten su conformidad ó reparos, lo cual he de estimar en cuanto vale para mejor solución en la constitución de las bases que han de regir dicha Sociedad.

Repito nuevamente los

DEBERES

Abonar una cuota mensual de 0,50, 1 ó 2 pesetas, y los

DERECHOS

Recibir de la Sociedad á los ocho días de enfermedad, una cantidad diaria igual á la cuota mensual que el socio abone,

á fin de que todos puedan conocer la idea.

Seguramente que varios de nuestros suscriptores pensarán en tener facilidades para mostrar su adhesión, y á dicho fin publicamos un cupón semejante al dado para el *Escalafón*, el que una vez lleno, pueden devolver á la Administración de este periódico franqueado con un cuarto de céntimo.

D. _____
residente en _____
en calidad de _____
se adhiere al pensamiento de la Sociedad de Socorros
y pagaría la cuota de _____ pesetas.

MARIANO PÉREZ PEINADO.

MI RÉPLICA

Mi humildísima opinión expuesta en el número anterior sobre el *Escalafón*, ha tenido á bien ser combatida por pluma más ilustre, como es la del señor director del HERALDO DE FERROCARRILES.

No quiero, repito, aparecer polemista en un asunto que tiene apasionados á muchos, y menos entablarla con mi respetable amigo D. Mariano Pérez Peinado, cuya suficiencia y estudio en tal particular, ha de estar muy por encima de la mía. Lo que sí deseo es hacer algunas aclaraciones más sobre ese sueño dorado de una parte del personal ferroviario.

Lo contestado por el señor director del HERALDO encarna perfectísimamente en unas costumbres ya de muy viejo patentizadas por el personal de ferrocarriles, y, por consiguiente, quedan por mí admitidas como una realidad; pero no como un mal, puesto que éstas pueden abolirse sin el *Escalafón*.

Somos muy propensos á la nueva edificación y no sabemos conservar los edificios antiguos que, aunque nos parezcan peor hechos que los que nosotros nos trazamos, son de resultados más positivos y ventajosos.

Tenemos una Instrucción general número 2, que al cumplirse y respetarse su texto por la Superioridad (nosotros tenemos la culpa de que no se respete), nos concede la regularización de sueldo cada dos años (á mitad por mitad del personal cada año), en la cual figuran los «cuadros anuales». Si en vez de pedir *Escalafón* pidiéramos que se cumpliera y respetara lo escrito en dicha Instrucción, y pidiéramos á la vez la supresión del máximo en la asignación de sueldos, ganaríamos mil veces más que con el *Escalafón* tan cacareado, y ahí va la prueba:

Al establecerse el *Escalafón*, las Compañías suprimirían los referidos «cuadros anuales», adjudicándose los ascensos por categorías y plazas á cubrir.

Ahora bien; si un empleado tarda seis años en ascender con el *Escalafón*, y en dicho tiempo sólo alcanza un aumento de sueldo, ascendiendo por los cuadros anuales se beneficiaría (al respetarse lo escrito), obteniendo con tres aumentos en el mismo período de tiempo, cuyo importe total, por muy insignificante que fuera, había de elevarse por encima de lo que le concedería el *Escalafón* al otorgarle el ascenso. Además, hay miles de empleados que siendo jóvenes aún alcanzan el máximo del sueldo en su clase. ¿Qué razón hay para que éstos se estacionen en ese máximo (debíamos llamarle mínimo) y no puedan aspirar á unos aumentos so pena de que cambien de cargo, pasando á otro servicio?

Nada, nada, queridos compañeros y defensores del *Escalafón*, siga pensando lo mismo respecto á este asunto. Y aun hay más, os repito que el *Escalafón*, además de no convenir al personal, puede servir de patente á las Compañías para perjudicarnos más que lo estamos sin él, á semejanza de lo que nos ha sucedido con la ley de Accidentes del trabajo.

Cuando el actual presidente del Congreso, señor Dato, promulgó la referida ley, los empleados de ferrocarriles en general, ó con excepción de muy pocos, no sólo aplaudimos al entonces ministro de la Gobernación, sino que pedimos bendiciones para él por las ventajas que creímos habíamos de tener con la referida ley, y es el caso, que ahora, desengañados con la práctica de esa ley, inclinamos la cabeza tristemente, cuando vemos los resultados de ella aplicada á queridos compañeros que han sido víctimas de un accidente ó desgracia. Lo mismo, exactamente lo mismo puede sucedernos con el *Escalafón*; pero, afortunadamente, no pasará esto, porque las Compañías no lo establecerán por las mismas razones que me reservaba en mi carta anterior y que sigo reservándome, y en cuya manera de pensar abundan muchos compañeros que, como yo, las conocen, reconociendo también los perjuicios que nos acarrearía el *Escalafón*.

ANDRÉS ROCA.

Madrid y Noviembre 10 de 1907.

AL SEÑOR ROCA

He de comenzar contestando á mi querido amigo el Sr. Roca, dándole las gracias más expresivas por las inmerecidas apreciaciones que hace de mi personalidad, así como también me enorgullece contar entre el número de nuestros suscriptores, con uno que cual él, sea propicio á verter sus doctrinas, exponiéndolas sin distingos ni reparo alguno, y tal y como las siente.

Muchos imitadores había de tener el Sr. Roca, pues seguramente si así fuera, no sólo en el particular que ocupa hoy nuestra atención, sino en todo aquello que pueda acarrear beneficio y utilidad práctica para la clase en cuyas filas milita, la emisión de ideas y la discusión de las mismas, ofrece el camino más viable y seguro, para suprimir errores y aclarar torpezas difundiendo la luz de la razón, la equidad y la justicia, pues permanecer en el mutismo y concretarse á rebatir un principio ó doctrina con el compañero, con el amigo, en un grupo de escaso número, formado en derredor de una mesa, en una oficina, es sistema vicioso seguido de común, y del que ni antes, ni ahora, ni nunca, podrá obtenerse resultado alguno.

Dice usted en el segundo párrafo de su *réplica* que no le gusta ser polemista, pero, que sin embargo, le obliga á ello su deseo de hacer algunas aclaraciones sobre ese sueño dorado de una parte del personal ferroviario, á cuyo *sueño* llaman *Escalafón*. Yo me congratulo de que no pueda pasar en silencio, y créame, no sólo usted, sino todos, que nunca encontraría mayor felicidad, sino cuando para cada idea, cada pensamiento verificado en las columnas de este periódico, vinieran opiniones y reparos á granel.

Me va usted á permitir le diga que antes de escribir sus cuartillas, no ha leído con detenimiento, no ha estudiado párrafo á párrafo el razonado y concienzudo artículo inserto en el número anterior, suscrito por nuestro querido compañero *Safri* (y permítame también le cite sólo su seudónimo). Más profusión de detalles, mayor argumentación, mejores pruebas, creo difícil poder precisar; y si usted, mi querido amigo, trata de comprobar lo enunciado, verá no soy timorato ni ligero al decirle que las consideraciones de su artículo son hijas de la falta de minucioso estudio en asunto tan trascendental.

Digan lo que quieran ese grupo microscópico de la Sociedad, que sólo por su inmodestia y extravagancia han dado en llamarse á sí mismos *geniales* ó *pensadores*, es máxima infalible, la de que *vox populi, vox celi*, y en este caso, cuando todos á una piden el *Escalafón*, y sólo un núcleo diminuto lo rechaza, es prueba sobrada de que tal ley es reguladora y de justicia. Además, el solo hecho de que toda colectividad bien constituida, lo acepta ó implanta, para que rijan sus destinos, debería ser motivo sobrado para que todos, sin excepción alguna, acatásemos y deseáramos su establecimiento.

No se puede tachar de impresionable al personal ferroviario porque anhele el *Escalafón*, ni de que desee edificación nueva, por no saber conservar la antigua. Es que, convencido de lo vicioso y deficiente del sistema que le rige, busca amparo en la solidez é intangibilidad de otro régimen que le dé derechos, sin que razón alguna pueda medrárselos. Por otra parte, ¿es que es nuevo el *Escalafón*? Podría serlo, para regir la clase ferroviaria, pero no en su esencia, la que aplicada, en todo caso, podrá ser de diferente estructura, pero siempre el mismo en su fondo.

Desde luego, y aquí viene la demostración más grande de la falta de estudio verificada por usted, que al establecer el *Escalafón*, las Compañías suprimirían sus *cuadros anuales* ó de ascensos. ¿Cómo no, si entonces, la prosperidad del empleado, no dependería de la voluntad de las Empresas, sino que sea cual fuere su categoría, y fuese cualquier día, semana, mes ó año, pasaría á su puesto

inmediato el individuo á quien correspondiera, sin que causa alguna pudiera impedirlo?

Bien es cierto, que si podría darse el caso que un agente tardase en llegar al ascenso inmediato, mayor tiempo que el que le costaría con el sistema de cuadros anuales; es muy cierto también, que por consecuencia del movimiento acaecido en el Escalafón, pasase á ocupar nuevo puesto ó ascendiera una vez más, en un período de tiempo mucho menor que el que se le exigiría para comprenderle en los cuadros de referencia.

Hay más. Dice usted, y muy bien, que por qué causa, habiendo empleados muy jóvenes y competentes que llegan pronto al máximo de sueldo, dentro de su cargo, se les ha de estacionar en el mismo. Pues bien, en el Escalafón no puede existir esa limitación, antes por el contrario, abre las escalas, y en su consecuencia el empleado puede aspirar á escalar los puestos, si para llegar á ocupar los de gran competencia y dirección, prueba su suficiencia, no pudiendo achacar su postergación en otro caso, más que á su abandono ó ignorancia, hija de aquél.

También manifiesta, que antes de pedir el Escalafón, debería pedirse y exigir de las Compañías, el que cumpliesen lo que tienen preceptuado por tal concepto.

¿Qué mejor condición de cumplimiento en tal particular, que esa manifestación de desagrado que anualmente se sucede por parte del personal para las Compañías siempre que éstas distribuyen cuadros de ascensos? Pues qué, ¿es que no es conocido de las mismas el disgusto general que se produce? Y, sin embargo, pasa un año y viene el siguiente y otro, sin que el último se diferencie del primero en lo más insignificante. ¿Por qué? Porque cunde la desmoralización, porque no hay valla ninguna que contrarreste el favoritismo y predilección que se aplica y tiene que aplicarse como corolario de las buenas ó malas artes empleadas, porque en tal forma, el ascenso, la prosperidad del empleado depende omnímodamente de la voluntad de la Compañía, representada en cada caso por el jefe más inmediato, y con el que el grado más ó menos elevado de simpatía, adulación, etc., constituye el todo que ha de aceptar el empleado, le cuadre ó no, pues esto es lo que no importa al otorgante.

Séalo bien el Sr. Roca, como indicaba *Safrí* en su mencionado artículo, mientras el ascenso del empleado sea potestativo en las Empresas, dependiendo exclusivamente de éstas, ni aun con compromiso formalísimo por parte de aquéllas de cumplimentar lo legislado, vendrá *a fortiori* el mismo estado de cosas que hoy, invocando para ello causas numerosísi-

mas de mayor ó menor veracidad y de más ó menos importancia que siempre hallan á su alcance. ¿Y cómo desligar de las Compañías la facultad de otorgar y negar en tal sentido con detrimento de su personal? Pues sólo con el Escalafón, con esa ley de justicia que vela á la par, no sólo por los intereses de los que lo constituyen, sino que también por los de las entidades que, sin ditirambos ni aplazamientos, han de otorgar lo que el mismo reclama.

He dejado correr la pluma sin darme cuenta de la extensión con que lo hacía, y me veo obligado, por falta de espacio, á poner punto final, no dudando, mi querido amigo, que nos mostrará usted algo sobre esas otras razones que dice reservarse, á fin de que podamos apreciar si de la discusión de las mismas sale algo útil é inmediato para el personal ferroviario, por el que no me duelen prendas ni sacrificios, y cuya prosperidad llegaría, sin duda alguna, á formar parte integrante de mi felicidad.

El Director,

MARIANO PÉREZ PEINADO.

NOTICIAS VARIAS

La Compañía de Madrid-Zaragoza-Alicante ha encargado la construcción de 100 carruajes de las tres clases para viajeros, los cuales estarán dotados de toda clase de adelantos, pues aun los de tercera, tendrán pasillo lateral, retrete, tocador, calefacción de vapor y alumbrado por gas comprimido.

Lo suntuoso de tales coches se explica sabiendo que el precio de los mismos es de 45.000 pesetas los de primera, 30.000 los de segunda y 27.000 los de tercera, siendo así que los antiguos carruajes de primera clase es sólo de unas once ó doce mil pesetas.

¡Buena falta hace!

Ha sido trasladado de jefe de estación á San Sebastián, el que lo era de la de Villalba, nuestro particular amigo y suscriptor D. Juan Borrajo. Que sea enhorabuena.

Aunque con algún retraso, y por el interés que representa para algunos de nuestros suscriptores, según manifestación de los mismos, publicamos á continuación los sorteos de obligaciones que el Consejo de Administración de la Compañía de los ferrocarriles del Norte, ha acordado se celebre á partir del día 7 del actual y siguientes, correspondiente al vencimiento de 1.º de Enero de 1908.

76 obligaciones especiales de la línea de Segovia á Medina.

50 obligaciones especiales de la línea de Villalba á Segovia.

14 obligaciones al 5 por 100, 832 del 6 por 100, 82 del 3 por 100, serie A, y 82 del 3 por 100 serie B. Todas las últimas señaladas corresponden á la línea de Zaragoza á Barcelona, de las pertenecientes al segundo semestre de 1907.

334 obligaciones antiguas ó no canjeadas de la línea de Zaragoza á Pamplona pertenecientes al segundo semestre de 1907.

400 obligaciones de la serie 1.ª, 320 de la serie A, 320 de la B, 320 de la C, 320 de la D y 649 especiales del 5 por 100 de las líneas de Almansa á Valencia y Tarragona.

80 obligaciones de la serie A y 270 de la serie B, pertenecientes á la línea de San Juan de las Abadesas.

Copiamos de nuestro apreciable colega la *Gaceta de los Caminos de Hierro*:

«El Gobierno otomano acaba de adjudicar á la Sociedad de Altos Hornos de Vizcaya el suministro de 22.000 toneladas de carriles de 20 kilos y sus accesorios.

A la subasta celebrada en Constantinopla han acudido, por el Sindicato Internacional de carriles, la Empresa de Bilbao, representada por su gerente, Sr. Goyoaga, y varias fábricas extranjeras, entre ellas una rusa muy importante.

El ferrocarril que construye el Gobierno turco es una obra colosal, pues tiene 2.000 kilómetros, de los cuales hay ya terminados cerca de 900.

Los carriles que ahora se contratan son para unos 500 kilómetros. Se llama ferrocarril de Hedjaz, que es la parte de la Arabia correspondiente al mar Rojo, y tiene principalmente fines religiosos, pues ha de ligar Damasco con las ciudades santas de Medina y Meca.

Esta contrata significa un largo y considerable trabajo para los trenes de carriles de Altos Hornos, por tratarse de carriles de poco peso, siendo además un negocio ventajoso para la Sociedad vizcaína.»

Nuestra felicitación á dicha Sociedad, puesto que por la misma tienen alta apreciación en el extranjero los productos de la industria española.

NECROLOGÍA

Cuando entraba en máquina nuestro número de fecha 1.º del corriente, recibimos la desagradable

APÉNDICE NÚM. 1

Premios anuales al personal de interventores de ruta, de las estaciones y á los capataces y obreros de la vía.

Con el noble fin de excitar el celo del personal de interventores de ruta, de las estaciones y de los capataces y obreros de la vía, y recompensar á los que más se distingan en el buen desempeño de sus respectivos cargos, se han creado premios anuales, cuyo número é importancia es como sigue:

Intervención y Estadística.

	Pesetas.
3 premios de 200 pesetas cada uno para los interventores de ruta.....	600

Estaciones.

3 premios de 250 pesetas para jefes y subjefes de estación.....	750
5 ídem de 125 íd. para factores principales.....	625
16 ídem de 50 íd. para factores.....	800
24	TOTALES..... 2.175

Cuando se repartan primas anuales, no se darán estos premios al personal de estaciones.

Vía y Obras.

	Pesetas.
21 premios de 75 pesetas para capataces.....	1.575
21 ídem de 50 íd. para obreros.....	1.050
42	TOTALES..... 2.625

En el mes de Enero de cada año, el jefe de la Intervención y

noticia del fallecimiento de nuestro querido compañero y entusiasta suscriptor D. Balbino Fernández, expendedor principal que fué de la estación de Bilbao, acaecido el día 23 de Octubre próximo pasado.

Reciban su esposa é hijos el testimonio de nuestro sincero pésame, asociándonos á ellos en su justo dolor.

CRÓNICA

El conductor de un tren.

—¿Cuántas toneladas llevamos? (Maquinista.)
—Doscientas cuarenta y cinco. (Conductor.)
—¿Pero usted cree que con ese violín desencuadernado que llevo puedo arrastrar esa carga?

—Yo ya se lo he dicho al jefe de estación y me ha contestado que ninguno rehúsa tales cargas como yo, que soy un chinche, y no sé cuántas cosas más. Le he dicho que pida la doble, y también me la ha negado...

—Tiene razón el jefe; con ninguno pasa lo que con usted, pero es porque ninguno admite más carga que la ordenada, y si no fuera usted un calzonazos, no pasaría nada de esto; y ya lo sabe, le participo que, como me ponga un minuto perdido, ó no firme el boletín, ó si lo hago, ya sabré poner en la casilla de observaciones del mismo, que el tiempo perdido obedece á autorizar usted el arrastre de más tonelaje que el reglamentario.

—Pero hombre, ¿para qué está el jefe? ¿Por qué no se lo dice usted eso á él?

—Nada, no tengo más que decir que lo que he dicho, y allá veremos...

Primer tropiezo.

—Haga el favor de firmar la entrega. (Un factor.)
—Pero, ¿y la documentación, y los bultos?

—Los bultos ya están cargados en cabeza, y la documentación se la he dado al guardafreno; con que firme, que van á dar la salida.

—¿De modo que sin ver los bultos ni la documentación, quiere usted que firme la recepción? No se-

ñor; el guardafreno que los ha recibido que lo firme; basta de responsabilidades, pues tengo bastantes.

—Usted lo que es es un gruñón y un desconfiado, y no me hace falta que firme nada, pero daré conocimiento de que se ha negado á ello; ¡habráse visto tío!

(En esto se aparece el jefe.)

—Tú... ¿con cuántos has entrado?

—He entrado á la hora...

—Embustero; has entrado con cinco, de manera que ya lo sabes; entrada con cinco, salida con dos, ganados tres; ¿estamos?

—Pero, ¿cómo he de poner yo eso, si hemos entrado á la hora y se han perdido aquí siete minutos por carga y descarga?

—Eso es mentira—repito—, y hay que poner las horas que he dicho, porque aquí no se ha perdido ningún tiempo.

—Que no pongo esa hora, pues llevo mucha carga y no puedo quitar un minuto al maquinista.

En esto el jefe da la salida, y puesto el convoy en marcha, dice:

—No tengas cuidado, embustero; pon la hora que quieras, me tiene sin cuidado; yo pondré la que he dicho; pero cuando pases por aquí mira lo que dices, pues te aseguro que me las has de pagar... estúpido.

Segundo tropiezo.

¿Y para qué seguir? Concluiré diciendo, pues sino no acabaría nunca, que á tenor de lo señalado ocurre con el demás personal de la brigada y de las estaciones.

Mas, no ha terminado aquí el calvario; agréguese la formación de toda la innumerable documentación que ha de hacerse en marcha y la propensión á que todos los servicios ó divisiones le agobien al conductor con cartas de cargos por el tiempo ganado ó perdido, por la falta ó mala entrega de mercancías que en muchas ocasiones no vió, por irregularidades ó averías de bultos, á cuya entrega y recepción no se le hizo reserva alguna, etc., etc.

Así vive y así trabaja el conductor de un tren, y

sobre poco más ó menos el resto de la brigada.

—Pero estarán ustedes bien retribuidos—me dice un interlocutor.

—Figúrese; el que esto escribe lleva veintitrés años de trenes, y de ellos diez y seis como conductor, y tiene veintiocho duros de sueldo; por supuesto, con contribución, por lo que me permito preguntar:

¿No es hora de que se piense, con ánimo de beneficiar á tal clase del personal ferroviario, á cuya custodia y cuidado se confían, tanto todos los intereses del público como también los de las Empresas?

UN CONDUCTOR.

N. DE R.—Muy por el contrario que exagerado, nos parece modestísimo en el decir el autor de la crónica inserta, deseando de todas veras el que sean tomadas en consideración por parte de quien corresponde, la postergación del personal de trenes, estudiando el medio de hacerle prosperar. ¿Seremos atendidos?

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.)

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

Estadística, el jefe de la Explotación y el ingeniero jefe de Vía y Obras propondrán á la Dirección, y ésta al Consejo, la lista de los agentes que en el año anterior se hayan hecho más acreedores á los premios de que se trata.

APÉNDICE NÚM. 2

Notas de concepto del personal de las estaciones.

1.º Las notas de concepto relativas al personal de estaciones son anuales, se dan en el impreso A núm. 118, y se centralizan en la Dirección, á la cual deben remitirse el 1.º de Julio de cada año.

Las formulan y firman los inspectores de Explotación, cada uno para el personal de la sección que está á su cargo, y pasan al inspector principal de la respectiva demarcación.

El inspector principal las revisa, las autoriza con su V.º B.º ó las amplía con su apreciación personal, y las remite al jefe de la Explotación, y éste después á la Dirección.

2.º Toda nota de concepto debe contener el nombre y los apellidos paterno y materno del agente; el verdadero título con que esté nombrado; la indicación de si es agente fijo, temporero, á jornal, meritorio sin sueldo, ó meritorio ocupado á jornal; el nombre de la estación á que pertenezca; y si es un meritorio ocupado á jornal, el nombre de la estación á que pertenezca como meritorio, y el de la estación donde preste servicio como agente á jornal.

3.º Siendo las notas de concepto unos documentos muy importantes por la influencia que tienen en la elección y ascensos del personal, es del mayor interés que al darlas los inspectores lo hagan con toda imparcialidad y conocimiento de causa, de manera que ni atribuyan á un agente cualidades ó aptitudes de que carezca, ni omitan hacer constar las que le adornen.

4.º En el apartado de las notas de concepto relativo á la *aptitud, inteligencia y celo*, no deben limitarse los inspectores á emplear únicamente las palabras, *Buenos, Medianos, Regulares*, etc.

APÉNDICES