

Heraldo de Ferrocarriles.

PERIODICO QUINCENAL, ÓGANO 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 Abril de 1907.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

Cómo ha quedado constituido HERALDO DE FERROCARRILES

Tanto para satisfacción de nuestros suscriptores como para conocimiento del personal de ferrocarriles en general, tenemos el gusto de participarles que nuestro periódico ha quedado constituido en la forma siguiente:

Director: D. Mariano Pérez Peinado.
Redactor-Jefe: D. Julio Bernáldez y Romero de Tejada.
Redactores: D. Antonio Bartolesi Techada y D. Vicente Arenas y Garrido.
Colaboradores: D. Enrique Trompeta y D. Luis Bello.

PERSONAL DE ADMINISTRACION

D. Joaquín Conde y D. Victorio Sacristán.

REPRESENTANTES

EXTRANJERO

Librería Española. A. Donderes, 99, Charing Cross Road W. C. London.

ESPAÑA

Madrid.

Intervención, D. Joaquín Conde (interinamente).
Reclamaciones, Norte, D. Enrique Gordo y D. Daniel Anguiano.
Oficinas enclavadas en la Estación, Norte, D. Victorio Sacristán.
Oficinas de M. Z. A., D. Emilio Garrigós y D. Emilio Besteiro, en Intervención.
Oficinas y Estación de M. C. P., D. Rafael de los Santos (almacenes).

Provincias.

Sección de Asturias, D. José María Carvajal, Independencia, 10, pral., ú oficina de la Inspección principal de explotación.

Sección de Valladolid, D. Luciano Rodríguez, Ferrocarril, núm. 4, ú oficina del Pequeño Material, Valladolid.

Sección de Sevilla, D. Domingo García Tallón.
Idem de Madrid á Burgos por Avila, D. Alejandro Mora.
Idem de Bilbao, D. Angel López San Román.
Idem de Venta de Baños á Santander (Norte), D. Simón Jubera.
Idem de Barcelona á Lérida y línea de San Juan Abadesas, D. Leto Román.
Idem de Burgos á Irún, D. Daniel Alonso.
Idem de Palencia á Monforte, D. Manuel Echevarría.
Idem de Madrid á Espeluy, D. Antonio Queipo Mesa.
Idem de Santander á Bilbao, D. Francisco Villegas.
Idem de Alsasua á Castejón, D. Antonio Messeguer.
Idem de Valencia á Encina y ramales, D. Juan Castro.
Idem de Carcagente á Denia, D. Francisco Estrela.
Idem de Tardienta á Jaca, D. Antonio Fernández.
Idem de Logroño á Miranda, D. Antonio Pozuelo.
Idem de Miranda á Bilbao, D. Manuel Negro.
Idem de Monforte á Vigo, D. Marcelino Magán.
Idem de Bóveda á Coruña, D. José Gómez Bavio.
Idem de Lérida á Tarragona, D. Vicente Martínez.
Idem de Valladolid á Ariza, D. Ponciano Velasco.
Idem de Medina á la Frontera de Portugal, D. José Sarasola (Salamanca).
Idem de Espeluy á Tocina, D. Agustín Simón (Marmolejo).
Idem de Madrid á Talavera de la Reina, D. Antonio Rodríguez (Rielves).
Idem de Bilbao á Portugalete, D. Juan Yagüez.
Idem de Zaragoza, D. Daniel García.
Idem de Villaiba á Medina por Segovia, D. José Perea.
Idem de Zamora, D. Adolfo Rodríguez Salvadores.

Presentación.

En otro lugar de este número damos á conocer quiénes forman parte de nuestra Redacción, así como por lo que al personal administrativo se refiere. De todos son conocidos su mayoría; sin embargo séanos permitido hacer su presentación en armonía con el cargo que á cada uno compete:

Nuestro director, compañero que fué hasta hace tres años, muy querido por todos y entusiasta cual ninguno de la honrosa clase ferroviaria, no precisa que de él hagamos alabanzas. Sí sólo, hacer constar que, gracias al cariño que por todos los empleados de ferrocarriles siente, pues no en balde militó como modesto soldado en sus filas por muchos años, nuestro periódico sigue publicándose sin que nada le arradre y dispuesto siempre á interponer su modes-

to apoyo en beneficio de la clase. Es Abogado del Ilustre Colegio de esta corte y está en el ejercicio de su honrosa profesión, donde le deseamos triunfos sin fin.

D. Julio Bernáldez y Romero de Tejada: Abogado, oficial del Tribunal Supremo de Justicia, escritor de mucho mérito que ha visto premiadas dos de sus obras en concursos, y de quien puede esperarse mucho y bueno de su pluma en pro de la familia ferroviaria, pues cual pocos, conoce muy íntimamente y al detalle cuanto atañe al complejo problema de ferrocarriles.

D. Antonio Bartolesi, escritor erudito y cronista de abolengo, es también de los de buena cepa para hacer mucho y bueno desde las columnas de nuestro periódico, y por último D. Vicente Arenas, abogado y alto funcionario del Cuerpo de Prisiones, es de los que asimismo es todo abnegación y del que pode-

mos esperar mucho, pues dado su cargo conoce al detalle las cosas más nimias.

De nuestros colaboradores D. Enrique Trompeta, ilustradísimo redactor de *El Liberal*, y D. Luis Bello, asimismo inteligente y cultísimo escritor, redactor que ha sido de *Heraldo de Madrid*, corresponsal en París de *La España*, durante su publicación, colaborador de varios periódicos ilustrados de esta corte y de varias revistas extranjeras y en la actualidad redactor de *El Imparcial*, son de todos bien conocidos, y aunque dado la esfera de acción en que por su jerarquía periodística están colocados, HERALDO DE FERROCARRILES se ve muy honrado con poder dar á conocer desde sus columnas lo concienzudo y razonado de sus escritos, aunque ya decimos el por qué, no con la frecuencia que todos deseáramos y de la que seríamos gustosísimos en poder suministrar á nuestros suscriptores en todos los números.

Ahora que veis de una manera palmaria los sacrificios que material y pecuniariamente nos imponemos, no nos abandonéis en empresa tan dura; cada uno de vosotros podéis arrostrar cuando menos otro; hacedlo, y con ello veréis los grandiosos beneficios que conseguimos.

SOBRE LA REAL ORDEN DEL MINISTERIO DE FOMENTO

FECHA 9 DE FEBRERO ULTIMO

Para conocimiento de nuestros suscriptores y de todo el personal de ferrocarriles en general, copiamos á continuación la Real orden que por el señor ministro de Fomento se ha dictado con fecha 9 del pasado Febrero, y que aparece publicada en la *Gaceta de Madrid* correspondiente al 14 de dicho mes:

«Ilmo. Sr.: La lamentable frecuencia con que se repiten las sustracciones en equipajes y mercancías transportados por el ferrocarril, son objeto de constantes y fundadas quejas del público, que á veces puede hacer valer sus derechos para reclamar la consiguiente indemnización, de las que otras tiene que prescindir por no notar el daño hasta después de transcurrido el tiempo legal para formalizar su demanda; hechos de esta naturaleza, comprobados por la respetabilidad de las personas que los han sufrido, no pueden en modo alguno quedar impunes, y á evitarlos encaminará, cada vez con mayor afán, sus esfuerzos la Administración, haciendo uso de los medios que las leyes de Ferrocarriles ponen en sus manos, persiguiendo el robo como delito y como falta administrativa, pues estos punibles hechos indican siempre falta de eficaz vigilancia por parte de las Empresas ó inmoralidad en alguno de sus agentes.

Fundándose en estas consideraciones, S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer se signifique á las Compañías de ferrocarriles que la Administración, haciendo uso del art. 15 de la ley de Policía de 23 de Noviembre de 1877 y del 169 del Reglamento para su ejecución, separará los empleados de las Empresas que resulten responsables de las sustracciones cometidas en los efectos confiados para el transporte; así como, fundándose en el art. 12 de la mencionada ley, impondrá á las mismas las multas á que por el mal servicio que suponen las sustracciones se hayan hecho acreedoras.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 9 de Febrero de 1907.—Besada.— Señor Director general de Obras públicas.»

El lapso de tiempo transcurrido á que por cir-

necesario para que lleguemos ocupar el puesto que nos corresponde.

Nuestras mejoras.

Doloroso nos es confesar que, bien á nuestro pesar, HERALDO DE FERROCARRILES no puede publicarse semanalmente. En el suplemento correspondiente al número 37 insertábamos un boletín para que todos nuestros suscriptores se sirvieran llenarle y remitirle á esta Administración, diciéndonos si optaban por que nuestra publicación fuera semanal ó quincenal, para en su caso determinar, pues siendo, como todos sabéis, ímprobos los sacrificios que de dinero y trabajo pesan sobre nosotros, no queríamos arrostrar los peligros á que nos exponíamos al hacer por cuenta propia que HERALDO DE FERROCARRILES fuera semanal, sin antes contar con el beneplácito de todos, sirviéndonos así de base para cuanto á metálico respecta, pues aumentando su precio, de no haber numerario suficiente á cubrir siquiera los gastos, era más que temerario ir más allá de lo que nuestras fuerzas pudieran resistir.

Pues á pesar del ruego que tanto encarecíamos á todos de que en el transcurso del mes próximo pasado, y teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, no dejaran de remitirnos su boletín de adhesión en pro de la publicación semanal ó quincenal, ¿queréis creernos si os decimos cuántas hemos recibido? Pues menos de la mitad de los suscriptores. Eso sí; salvo tres, todos los demás abogan por que nuestro periódico sea semanal. Pero aunque suponemos que el resto sea en su mayoría de igual opinión, á nosotros no nos es dable partir de una base falsa, y por eso preferimos seguir nuestra publicación quincenalmente, antes que confesar el *Yo pecador*, para cuando nuestro estado de cuentas, y ya como cosa propia, hagamos que sea semanal, empeñando nuestra honrilla de hacer cuanto podamos para que muy pronto, quizás antes de que lo crean muchos, veamos realizadas con la de la mayor parte, nuestras aspiraciones.

No se nos culpe de que por hoy tengamos que conformarnos con que HERALDO DE FERROCARRILES

vea la luz quincenalmente; lo es de todos aquellos que por su apatía, falta de fe, etc., han dejado de enviarnos su adhesión por que lo fuese semanal, y como no queremos que se nos tilde de embusteros, á disposición del que quiera ponemos la relación donde consta el número de boletines recibidos hasta el día.

Ahora bien; como por nuestra parte siempre han existido los mejores deseos para congratular al personal todo: uno por seguir mereciendo la confianza de los que con nosotros están, y otro para que aquellos que, si no distanciados, al menos no concurren cual deseáramos, todos los sacrificios que nos impongan nos parecen muy pocos, dado el fin que perseguimos y bajo cuya bandera nos cobijamos: *la unión de todo el personal de ferrocarriles para la consecución de su ideal*, hemos implantado mejoras que no dudamos sean del agrado de todos.

Bajo la base de seguir igual precio de suscripción, ó sea la de 25 céntimos mensuales, recibirán todos nuestros suscriptores, con el número correspondiente al día 15 de cada mes un cuaderno de una obra titulada *Manual enciclopédico ilustrado* que, por lo ameno de su lectura, así como por la diversidad de asuntos de que ha de tratar, constituirá una obra de señalado mérito.

Si, como esperamos, tanto por lo que hace á esta innovación, que no altera en nada el precio de suscripción, como por lo que respecta á cuanto en sí significa el sacrificio que hacemos, es bien recibido por todos, nos servirá de galardón, congratulándonos muy mucho por ello y prometiendo que sucesivamente iremos introduciendo mejoras que no tienen á otro fin que al anhelado por todos.

LOS MERITORIOS

Quejas continuadas, lamentaciones que llegan á nuestros oídos, nos harían ver si nosotros no lo conociéramos, la triste situación por que atraviesan los individuos que en calidad de meritorios ingresan en las Empresas ferroviarias. Lo ha dicho este periódico en números anteriores. Precisa que á todo trance se ponga fin á tal costumbre concluyendo

con esa práctica de nombrar meritorios que luego llevan años y años sin lograr percibir por su trabajo remuneración alguna. Pero el ingreso de los meritorios en las Compañías es cosa que se halla tan interiormente ligada con la organización de su personal, que ínterin aquella organización no esté verdaderamente implantada á semejanza de lo que ocurre en los demás Cuerpos, Tabacalera, Correos, Banco de España, Aduanas, etc., no es posible pedir otra cosa.

En aquellos Cuerpos se exige al ingreso, que lo es por convocatoria, un examen en oposición y el que obtiene plaza disfruta del sueldo de 1 000 pesetas ó 1 500, cosa que aquí no sucede, pues no puede negarse que los exámenes para el ingreso en ferrocarriles se reducen á saber escribir, las cuatro reglas, algo de ortografía y una recomendación que si bien en todas partes es precisa, aquí lo es mucho más.

Nuestro deseo, y con él creemos interpretar fielmente el sentir de la clase es que el ingreso sea por oposición, desapareciendo esa costumbre de meritorios.

Todo llega y no ha de dudarse que no está muy lejos el día en que así ha de suceder, pero entre tanto convendría que por los llamados á ello se estudiara la forma de aliviar la situación de los meritorios que con verdadera constancia prestan servicio á las Compañías.

Causas de ello.

Frecuentemente se queja el público de la poca educación y falta de cortesía de los empleados ferroviarios.

No sé si mi obtusa inteligencia podrá con estas líneas demostrar las causas de tal antecedente, en general muy exagerado.

¿Hay quien quiera y sepa decirme que carácter puede tener aquel que tiene catorce horas de trabajo por lo menos, que continuamente está pensando que su familia no puede comer, que sufre mil vejaciones y desprecios que responde con su escasísimo sueldo de la moneda que recibe al hacer los cobros que llenan las cajas de las Empresas, que tiene responsabilidades sin cuento, etc., etc.?

¿Puede acaso exigirse una exquisita cortesía á quien después de no ver pagados sus desvelos ni si-

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

IV

FIANZAS

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

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

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

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

yan dimitido por enfermedad debidamente justificada para ingresar en el ejército, etc., sólo podrán ser readmitidos cuando se haya acordado así al licenciarlos ó al admitirles la dimisión.

II.—Personal temporero y á jornal.

35. Compondrán el personal temporero y á jornal:

1.º Los individuos admitidos temporalmente en las oficinas de los Servicios centrales y en las estaciones para hacer trabajos extraordinarios.

2.º Los individuos tomados á prueba ó como auxiliares.

3.º Los obreros ó mozos que formen parte de una brigada y estén encargados de las maniobras de trenes y vagones, del cargue y descargue de mercancías, de la conservación ó limpieza de coches y vagones; los de los talleres, depósitos y almacenes; los capataces, obreros, guardas y guardesas de la vía y los trabajadores de las minas.

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

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

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

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

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

41. Ningún agente de la Compañía podrá ocupar en sus servi-

quiera con palabras de afecto, ve, en cambio, que los paniaguados suben como la espuma cuando la inmensa mayoría no valen ni para escribientes de memorialista?

¿Hay quien teniendo el pensamiento fijo en estas cosas, no se exalte ante los epítetos malsonantes y exigencias del público?

Si á esto se añade que sobrados de razón, cuando uno quiere hacer valer sus derechos, viene su jefe inmediato y le desautoriza, llegando algunas veces á imponer un castigo al empleado que pretendió defender sus antes nombrados derechos, ¿es de extrañar que se extralimite uno algunas, pocas veces, al contestar á las preguntas que se le hacen, y ante las acusaciones hasta de ladrones con que se nos infama?

¡Ladrones! Ladrones los que devuelven carteras, sombrillas, abrigos, todo cuanto cae en sus manos, dejado por los viajeros en los trenes; ladrones los que (caso histórico) como un compañero que en la Estación de Venta de Baños, entregó, delante del entonces jefe de dicha Estación D. Arturo Marturi (hoy jesuita), á su dueño una fuerte cantidad encontrada en el andén, teniendo dicho empleado en aquel día sacramentada á su mujer y no teniendo en su casa más que una peseta.

Si, yo no niego que hay compañeros que nos deshonran, pero ¿no hubo un Judas entre los doce apóstoles?

Dificultades grandes, escasez de personal, exceso de trabajo, etc., etc.

Estas son las verdaderas causas de que los empleados no sean tan finos como en general son los marqueses, condes y demás personajes de la alta aristocracia.

EL FACTOR VENENO.

Valencia.

NOTICIAS VARIAS

La locomotora más potente de Europa.

La Compañía del Norte de Francia ha encargado la construcción de una locomotora de nuevo tipo para los trenes de mercancías de gran peso.

Esta máquina, sistema Compound, es en realidad la yuxtaposición de dos máquinas reunidas por una bogía; los cilindros son alimentados por una única é inmensa caldera y por un solo hogar.

La locomotora mide algo más de 16 metros de largo; dispuesta para la marcha, pesa 105.430 kilogramos; las carboneras, á lo largo del cuerpo cilí-

drico de la caldera, pueden contener 5.000 kilogramos de carbón y 17.800 litros de agua.

Puede remolcar trenes con un peso total de 1.800 toneladas. Hasta hoy, los trenes más pesados que podían arrastrar las locomotoras, sólo pesaban 600 toneladas.

Desinfección.

La Inspección general de Sanidad exterior ha pasado una circular á los Gobernadores Civiles de las provincias exponiendo, que la existencia de la fiebre aftosa en los ganados de algunas localidades de la península, exige el más exacto cumplimiento de las disposiciones dictadas para impedir la propagación del contagio.

A este fin, la mencionada Inspección encarece á las autoridades la adopción de las disposiciones convenientes para que el material destinado al transporte de animales se desinfecte con toda minuciosidad y en la forma y con los medios que prescribe el Reglamento de policía sanitaria.

Nuevo periódico.

Hemos recibido el primer número de *Las Noticias*, periódico político independiente que se publica en esta corte.

Bien venido. Agradecemos la atención.

Ha fallecido en esta corte D. Juan Navarro, á los cincuenta y cinco años de edad, padre de nuestro consecuente suscriptor y amigo, D. Ricardo, delineante en la Sección de estudios de la Compañía del Norte.

De corazón nos asociamos al dolor de su desconsolado hijo y familia, á quienes deseamos la resignación necesaria para sobrellevar la desgracia.

Varios empleados de las Compañías de los ferrocarriles del Norte y M. Z. A., que ya el año pasado celebraron con éxito una fiesta análoga, están organizando, á beneficio de un compañero, una becerrada que se verificará en breve.

Las adhesiones y ofrecimientos personales de cuantos quieran tomar parte en ella, pueden dirigirse, hasta el 6 de Abril próximo, al Sr. Vega, Plaza de Santo Domingo, núm. 5, principal, de cin-

co y media á seis y media de la tarde los días laborables.

PERMUTA

Desea entablarla un factor residente en Pamplona, con un empleado de oficinas centrales en esta corte y en condiciones ventajosas para el que la acepte.

Para informes y detalles dirigirse á la administración de este periódico.

Movimiento de personal.

D. José Rioja, meritorio en Pozaldez, de factor á Gijón; D. Mariano Garate, interventor en ruta, de Valencia, á Madrid; D. Mariano Suárez, subjefe en Monforte, á intervención; D. Manuel Cañete, de Marmolejo á Córdoba; D. Tomás Lázaro, de Ariza á Epila; D. Constantino Alonso, de Avila á Pamplona; D. Baldomero Sansalvador, de intervención, á Valencia como interventor en ruta; Froilán Alvarez, de Sabadell, á vigilante jefe de Manresa; Francisco Orobía, factor, de Sabadell á Monistrol; Ricardo Lacueva, factor, de Torelló á Cervera; Eduardo Rodríguez, interventor, de Tarrasa á Barcelona; Antonio García Caballero, interventor, de Manresa á Barcelona; David Vázquez, vigilante jefe de Lérida, á jefe estación de Zuera; Lorenzo Soto, vigilante jefe de Vich, á jefe estación de Rebollar; José García, maquinista, de San Andrés á Manresa; Juan Chaure, factor, de San Andrés á Ripoll; Rodrigo Rodríguez, factor, de Ripoll á San Andrés; Agustín Forcano, factor, de Cervera, á vigilante jefe de Barcelona; Pio Cambra, factor de Calaf, á factor suplementario de Barcelona; Mariano Palenzuela, factor, de Olesa á Sabadell; Gregorio Ibor, guardaagujas, de San Martín á Zuera; Salvador Lara, mozo, de San Andrés á Barcelona; Eulogio Salvatierra, factor, de Manresa á Ripoll; Jesús García, factor, de Barcelona á Cervera; Asunción Vidal, expendedora, á Sabadell.

BOLETÍN DE TRASLADO

Suscriptor núm.

Envíese periódico á

(Firma.)

Imp. A. Marzo, San Hermenegildo, 32 dpdo. Tel. 1 977.

- 14 -

cios personales empleados, mozos ú obreros pagados por ella, incurriendo en grave responsabilidad el que infrinja esta prohibición, pues será separado de la Compañía en caso de reincidencia.

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

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

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

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

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

RECOMPENSAS, CASTIGOS Y SEPARACIONES

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

- 15 -

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

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

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

III

GRATIFICACIONES

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

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