

# Heraldo de Ferrocarriles.

PERIÓDICO QUINCENAL, ÓRGANO DE LA CLASE FERROVIARIA EN GENERAL

## PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

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

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

Madrid, 15 de Julio de 1906.

## DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

**HERALDO DE FERROCARRILES**

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

## VIAJANDO

En marcha.—Objeto del viaje.—Hablando con un jefe de estación.—El personal de explotación.—Cómo vive.

Anoche cuando tomamos el tren que nos ha de conducir a un punto cuyo nombre, después de todo, ninguna importancia tiene y nada significa, ya que en el objeto que nos proponemos con estos viajes, no juegan gran papel los nombres de los pueblos o poblaciones que pensamos recorrer, para informarnos prácticamente de los trabajos encomendados a los agentes de las Empresas ferroviarias, de la importancia que estos trabajos tienen, del número de horas de sujeción que su desempeño acarrea y finalmente, de averiguar si existe la necesaria relación entre el trabajo realizado y la retribución que se obtiene por tal trabajo.

Pero la verdad es que se dicen tonterías cuando se escribe: hemos dicho que nuestro objeto final era cerciorarnos de si existe la necesaria relación entre el trabajo realizado y la retribución que se obtiene por tal trabajo, y en verdad que no merecía la pena molestarse ni emprender viaje alguno para cerciorarse de algo que todos conocemos perfectamente: todos sabemos que, no solo en ferrocarriles, sino en todos los órdenes de la vida, el trabajo hoy por hoy, no tiene nunca la recompensa que le corresponde, pues es innegable que si así ocurriese, si se diese al trabajador todo el producto de su trabajo, los que no trabajasen no podrían vivir, y sin embargo podemos observar, por poco observadores que seamos, que existe un número muy considerable de seres privilegiados que viven y triunfan sin que tengan necesidad de emplear una parte del tiempo de su existencia en trabajo alguno.

Pero las cosas están bien ó mal en la forma que están, y pensar en cómo debían estar, es soñar y esto no cuadra con el deber que te han encomendado, que es observar la vida práctica; así pues, pluma, te recomiendo que no divagues, porque no es la misión que tú has aceptado sin hacer observación alguna respecto a si el pago de tus servicios estaba ó no relacionado con tu trabajo.

Nos preocupamos poco del paisaje que se presenta a la vista del viajero que, cómodamente sentado en el departamento que le corresponde efectúa su viaje a una velocidad que media entre 45 y 60 kilómetros por hora.

La humanidad, en su continuo deseo de prosperar en todo, nunca se halla satisfecha con lo que tiene a su alcance, y así observamos, que este viajero que hace su recorrido en condiciones de comodidad relativa y a la velocidad indicada que causaría el asombro de sus antepasados, se lamenta muy amargamente de la poca velocidad de los ferrocarriles.

Y al observador no deja de parecerle bien esta lamentación, porque a través de ella se divisa claramente la continua aspiración humana que tiende a alcanzar mejoras en todos los órdenes, que le permitan llenar todas las necesidades de la vida y hasta lo que no puedan conceptuarse como necesidades, en condiciones de comodidad lo más ventajosas posibles, sin perder de vista tampoco las condiciones de baratura.

Pero al mismo tiempo que el observador escucha con satisfacción tales lamentaciones por lo que en sí representan, se lamenta de que estos pequeños ó grandes burgueses que arrellanados en sus departamentos, se trasladan a puntos donde acaso les reclama sus negocios, no encuentran asimismo justificadas las aspiraciones de sus obreros, base y fundamento del acrecentamiento de sus capitales, que al igual que ellos, sino que en otro orden de consideraciones, a nuestro juicio, mucho más dignas de tenerse en cuenta, tiendan a alcanzar su mejoramiento, en forma tal, que les

permita poder subvenir un poco mejor que medianamente, a sus primeras necesidades.

Y haciendo estas y otras consideraciones que me reservo para no cansar al amigo lector, llego al punto de destino.

Saludo a los cuatro empleados que constituyen la dotación del personal de la estación, y les explico el objeto de mi visita. Los cuatro empleados son: jefe, factor autorizado y dos guardaaguas.

Hablo con el jefe de estación, quien detallada y minuciosamente me va explicando los variados trabajos que hay que realizar en una estación. Son tan complejos, es tal su variedad, que por más esfuerzos imaginativos que hago, no puedo conseguir que se queden grabados en mi memoria ni uno solo de los muchos que me señala.

Pero como la misión que se me ha confiado es precisamente la de enterarme de esos trabajos, ruego al cariñoso empleado que con tanta solicitud se presta a darme facilidades para el mejor cometido del encargo que traigo, suspenda toda narración y me permita ver todas las operaciones que me relata, a medida que las vaya practicando.

Entre tanto se presenta la ocasión que me permita cerciorarme muy a la ligera de las múltiples operaciones que hay que realizar en una estación, versa nuestra conversación sobre las condiciones de vida que la misma reúne.

No pueden ser peores. Enclavada la estación en una gran planicie, falta de toda vegetación, tiene por uno de sus lados un paso a nivel que corresponde a la carretera que conduce al pueblo cuyo nombre ostenta a su frente en un gran rótulo de madera con letras pintadas de negro, de grandes caracteres, el edificio ferroviario.

A la vista del espectador y a una gran distancia, aparece como esfumado, el pueblo que dista unos seis kilómetros próximamente, según se me indica. Colindando con la carretera existe un muelle cubierto, en el que, sin tener dimensiones extraordinarias, aparecen holgadamente almacenadas mercancías de diferentes naturalezas.

Al otro lado de la estación, y a poca distancia de ésta, se halla enclavado otro cuerpo de edificio que constituyen las viviendas del factor y guardaaguas.

Como se comprenderá fácilmente, los artículos de primera necesidad les son facilitados a los empleados por los conductores de coches que salen a la estación a la hora de los trenes correos, ó por los compañeros de las estaciones inmediatas más afortunados que éstos en las facilidades para la adquisición de tales artículos.

De la educación é instrucción de los hijos quedan forzosamente encargados sus respectivos padres, pues aun cuando la Empresa les facilita pases gratuitos a fin de que puedan asistir a las escuelas de la capital próxima, ésta se encuentra bastante distante, y no existe la necesaria combinación de trenes que les permita poder hacer uso de tan plausible medio.

Y como observo que en relatar los medios de que disponen estos dignos y sufridos empleados para atender a sus necesidades físicas y atender a la educación de sus pequeñuelos, me he extendido acaso más de lo necesario, suspendo la narración, dejando para sucesivos artículos lo mucho que he observado en la mala noche que pasé é hice pasar al factor que le tocaba de servicio.

LUZ VERDE.

## Asuntos varios.

Sabido es que un principio de moralidad, en armonía con los intereses de las Compañías, fué el fundamento para suprimir las retencio-

nes judiciales a sus agentes, puesto que el empleado que recibe merced su paga por las retenciones acude a toda clase de medios ilícitos é ilegales para atender a las necesidades de la vida que se hace imposible con sueldo intervenido.

Pues bien; a pesar de ese espíritu, hay algunas Compañías que en contradicción consigo mismas, al lado de aquella disposición tienen establecida la retención sobre el sueldo de sus agentes por pérdidas ó averías de las mercancías, haciendo ellas lo que no quieren que hagan elementos extraños, como si no existieran las mismas razones de moralidad y prudencia para un particular como para las Compañías.

Sepárese de éstas y llévase a los tribunales de justicia, si es preciso, al agente que defraude los intereses de aquéllas; y si se trata simplemente de un error ó omisión cometido por el agente, castigos bastantes tienen establecidos las Empresas para estos casos sin necesidad de verse privados sus empleados de un sueldo que necesitan para vivir.

Una de dos: ó el agente es culpable de fraude y debe ser eliminado, ó basta una pena para castigar el error cometido, antes que una retención de las que, por otro lado tratan de suprimir en nombre de la moralidad.

Tan lógico nos parece esto, que esperamos confiadamente ha de tenerse en cuenta por quienes tienen el deber de administrar y dirigir acertadamente los distintos intereses ferroviarios.

En algunas Compañías es costumbre que los jefes de algunos servicios se abroguen la facultad de castigar a agentes que pertenecen a otros especialmente a Explotación, en donde llueven castigos que es una bendición, sin que haya ley, orden ó disposición en virtud de la cual un jefe de servicio pueda imponer castigos a un agente extraño, cuyo comportamiento, suficiencia y pericia desconoce. Esto es expuesto a errores é injusticias que podrían originar serios disgustos a las empresas si no resuelven de una manera reglamentaria y definitiva la cuestión de los castigos que deben ser impuestos solamente por los jefes natos y después de oír los descargos del interesado.

A dignos é inteligentes jefes nos consta que ha llamado la atención esta anomalía procurando hacerla desaparecer de sus servicios respectivos por obedecer más que a disposiciones, a vicios y rutinas perniciosas.

¿Es mérito ó desmérito verse recargado de trabajo y ocupar un puesto cuyas horas de servicio no son bastantes para desempeñarlos? Decimos esto porque suele suceder con harta frecuencia, que mejor se concede permiso ó licencia a quien está exento de mucho trabajo por aquello de que no se nota su ausencia, que a aquel que no tiene un minuto de descanso por faltarle tiempo para desempeñarlo. A este último se le ponen más inconvenientes. Claro está: «hay que hacer el trabajo, tiene usted que responder de él busque quien se lo haga en su ausencia», etc., etc., es lo que le dicen, y hete aquí que el cumplimiento del deber y el mucho servicio que usted presta, le sirven de estorbo, de carga pesada para disfrutar las franquicias y asuetos que conceden las Compañías. Y menos mal que no le estén a uno amenazando constantemente con una multa si debido al exceso de trabajo se tiene algún descuido, cuya probabilidad es más remota en el que trabaja menos.

Cualquiera comprenderá fácilmente que no inventaría mejores procedimientos el que tuviera interés en desmoralizar y corromper al personal, puesto que como corolario de aquel sistema que practican algunos jefes que confunden su misión con la del cabo de vara, surgen las comparaciones en las que lleva la peor parte el que más trabaja, que llega a considerarse axiomática la frase vulgar: «No se puede ser bueno en este mundo»; ó esta otra estereotipada entre el personal: «El que más pone más pierde», frase primera, como principio de lección que oí de boca del empleado a cuyas órdenes me pusieron el primer día que entré a prestar mis servicios en ferrocarriles.

## Capataces y delineantes.

Dos palabras que nos habíamos reservado para cuando quedase terminada la discusión que en las columnas de este periódico han entablado un capataz y un delineante. Por imparcialidad, porque no queremos que ni unos ni otros pue-

dan juzgar de nosotros con apasionamientos, hemos venido publicando aquellos artículos en los que no quedaba muy bien parado el compañerismo.

Dicho esto hásenos de permitir decir que el capataz tenía razón, que la tenía el delineante y la teníamos nosotros, pues si en un principio no la hubiéramos tenido, nos habrían bastado para ello los artículos distintos que hemos publicado y los que, por considerar suficientemente discutido el asunto, hemos dejado en carpeta, según decíamos en nuestro número anterior.

Decíamos nosotros, y en el fondo eso mismo decían nuestros comunicantes, que los capataces debían ser sobrestantes, y en este sentido abogaba el querido compañero capataz, y el no menos estinado delineante entendía que dichos ascensos correspondían a los delineantes. Por nuestra parte creemos que los unos y otros pueden ser perfectamente sobrestantes siempre que reúnan los necesarios conocimientos que se requieren para el buen desempeño de tan importante cargo. Decimos, pues, ahora lo mismo que dijimos en nuestro primer artículo:

«Por nuestra parte, diremos que nos parece muy bien se les conceda el ascenso que solicitan, dejándoles abierto el campo de las ilusiones, porque de otro modo cundirá el desaliento natural que origina la falta de futura recompensa.

No nos oponemos, ni los delineantes tampoco, a que las plazas que a éstos les eran concedidas, puedan ser ocupadas por capataces; pero debe hacerse cuando posean aquellos conocimientos técnicos que se requieren para ocupar tal cargo, procurando establecer la relación necesaria para que no se perjudiquen las aspiraciones de ninguna de las dos clases.

Al Sr. Waldman rogamos, en la seguridad de ser atendidos, dicte aquellas disposiciones necesarias para llenar las justas aspiraciones de los delineantes, tan precisas para llevar con agrado los trabajos encomendados a tan importante clase.»

Esto que dijimos diremos siempre en bien de todos.

## EL IMPUESTO DE UTILIDADES

No hace aun mucho tiempo, en el número de 1.º de Mayo, anunciábamos a nuestros compañeros el propósito que teníamos de emprender nuevamente la campaña para gestionar de los Poderes públicos la modificación del impuesto de Utilidades.

Pero cuando nos enteramos por la prensa diaria del continuo ajitre político que existía con motivo de si Moret tenía ó no el decreto de disolución de Cortes, de si era ó no constitucional la tal disolución, de si con las Cortes actuales se podía ó no realizar la obra liberal proyectada por el Sr. Moret, de si el Sr. Maura oponía su más enérgico veto al *cerrojo* y otro sinnúmero de incidencias promovido con el tan cacareado y discutido decreto de disolución que ha venido ocupando columnas y más columnas de los rotativos, cundió en nosotros el desaliento y desistimos de nuestro propósito.

Desistimos de nuestro propósito, decimos, y hoy creemos que habrá que desistir definitivamente para siempre, porque dado el camino que nuestra política nacional sigue, serán estériles é infructuosas todas las campañas que se pretendan realizar.

Allá donde la política se entiende y se practica cual corresponde; allá donde los políticos se percatan de los deberes que como tales tienen que cumplir, es donde los pueblos progresan y donde, como consecuencia lógica, reina un mayor estado de bienestar y donde se cuenta con mayores medios de vida; pero aquí donde los políticos, desde el momento en que llegan a tener en sus manos las riendas del Poder, se olvidan de los ofrecimientos que al pueblo hicieran para conseguir llegar a sentarse en las poltronas presidenciales, y no tienen otra preocupación que la de su madre personal, importándoles poco la situación por que la nación que han de gobernar atraviesa, se hace imposible todo progreso y todo bienestar.



## ESCALAFÓN

Nuevamente se ha vuelto á tratar desde las columnas de HERALDO DE FERROCARRILES, del asunto que más preocupado trae á nuestra clase. Es sin duda alguna uno de los puntos más importantes del programa, y al que en opinión mía debemos dedicar el mayor tiempo posible, para procurar que su implantación no se haga esperar mucho tiempo.

Ya sé que por mucha prisa que nos quisiéramos dar y por muy pronto que se implantase, tardaría aún un tiempo más que prudencial; pero esto no debe desanimarnos, sino que, por el contrario, deben las dificultades servirnos de incitativos y deben alentarnos para trabajar con grandes aciertos y energías, sin descanso, si indispensable fuese, para conseguir algo que regule nuestra situación de hoy y la de mañana, esta última dejada en manos de alguien que nos recomiende, ó en espera de encontrar á ese alguien que nos saque de la postergación en que la influencia de los pocos nos ha sumido.

Las pequeñas empresas son las que se consiguen por sí solas, ó bien con un pequeño esfuerzo; las grandes, son las que requieren mayor esfuerzo y una tenaz y empeñada constancia.

Pues si es ardua y costosa la consecución del escalafón, más que por la oposición que las Empresas nos harían, cosa que no podemos hacer más que suponer, puesto que aún no se ha hecho ninguna petición en este sentido, por las dificultades que nosotros mismos apreciamos se presentan para su implantación, debemos desplegar una actividad y un interés grande, emitiendo opiniones diferentes sobre asunto de tan vital interés para la clase, á fin de hacer un concienzudo estudio que asegure la creación del escalafón, medio único de conocer con más aproximación que hoy si podrían ó no lograrse las aspiraciones que al ingresar en ferrocarriles teníamos.

En este asunto, como en tantos otros, existen multitud de opiniones, y este asunto, como tantos otros, tiene su clase neutra, que en nada le preocupa la creación ó no creación.

No nos ocuparemos de los neutros por ahora. Se sustentan diferentes opiniones, digo, y voy á procurar tratar las más importantes.

Pero antes de nada voy á decir cuatro palabras, á fin de demostrar que si nosotros como perjudicados por la falta de escalafón, debemos querer su consecución, las Empresas no deben querer menos, porque los beneficios que su implantación acarrearía, serían ellas las primeras en sentirlos.

Explicarémonos un poco.

Ya se sabe cómo se hace el ingreso en ferrocarriles.

No quiero referirme ahora á las influencias; me refiero á los conocimientos que se exigen para su ingreso. Las Compañías más importantes no exigen al personal á su ingreso otros conocimientos que, la adición, sustracción, multiplicación y división de números enteros y decimales y escritura al dictado, que en un considerable número de casos no es otra cosa que copiar un determinado párrafo de un libro cualquiera que el examinante señala al examinado.

El examen, pues, no puede ser más fácil de lo que es, y siendo así es lógico que al ingresar nos hallemos tan conformes y satisfechos desempeñando el cargo de meritorios, conformidad y satisfacción que va desapareciendo á medida que nuestro meritoriaje se prolonga más de lo que nos suponíamos, porque ocurre que aun cuando conocemos por referencias que nuestros méritos deben hacerse durante tres, cuatro ó más años, para conseguir el nombramiento inmediato, nos empeñamos en no creérselo y nos engañamos á nosotros mismos á sabiendas.

El agente que ingresa en estas condiciones, es trabajador y asiduo durante el primer período de tiempo, que muy bien podía calcularse en un año. Verdaderamente, no puede pedirse más; el agente que ingresa en una Compañía como meritorio y en tal situación y sin esperanzas, transcurre un año sin que sus entusiasmos hayan decaído, puede afirmarse que es un buen empleado y que continuaría siendo bueno en los sucesivos cargos que, por los conocimientos adquiridos y antigüedad, deberían corresponderle.

Transcurre el año y observa que su condición de meritorio va á alcanzar todo el tiempo que á su ingreso le indicaron; ve como estímulo á sus desvelos, á su actividad, á su interés en dominar los servicios para honrosa y dignamente ocupar el cargo siguiente con conoci-

mientos suficientes, si no queremos decir con superiores, dos tres ó más años de meritoriaje y ante tan halagüeño porvenir, los entusiasmos de que en principio estaba poseído, comienzan á decaer y ya no es este el agente de antes que se esforzaba por llenar bien su cometido; la pequeña desilusión que su situación presente y futura le ha causado, ha metamorfoseado al agente, convirtiéndole de activo, trabajador entusiasta en un agente cuya actividad, trabajo y entusiasmo se reduce al pequeño círculo que corresponde al desempeño de su misión.

Y relacionando con la clase de meritorios lo que con las demás clases de agentes ocurre, sacaremos siempre la consecuencia apuntada: que de la falta de estímulos, de la falta de respeto á los derechos imaginativos (ya que reglamentados no tenemos ninguno), surge potente la desilusión y con ella la apatía y falta de entusiasmos en el cumplimiento del deber, cumplimiento que se hace penoso por no estar en relación tal cumplimiento con la recompensa que se recibe.

Y esta falta de recompensa, ó mejor dicho, esta recompensa concedida faltando á la justicia y equidad, ¿á quién perjudica?

Materialmente considerados los perjuicios, á la clase, pero considerados desde el punto de vista moral, á las Empresas, ya que en general y por causas en que ellas no tienen toda la culpa, no cuentan con un personal animado de los buenos propósitos que anidan en todo ser humano á quien se les respetan sus derechos, que existen siempre aun cuando no estén legislados ó determinados en disposiciones reglamentarias.

Más había que escribir para que aclarase debidamente lo que no hago más que esbozar; pero como el artículo se está haciendo demasiado extenso, lo dejaré para el próximo número.

ATENEA.

## APLAUSO MERECIDO

No podemos menos de ocuparnos de un asunto que ha llegado á nuestro conocimiento por autorizados informes, y en este caso hemos de dar un merecido aplauso al subjefe de la estación de P. V. del Norte, D. José Carbi, y personal á sus órdenes, que le ha prestado una ayuda valiosa, contribuyendo á hacer desaparecer las reclamaciones que por carnes venían haciéndose.

El año pasado pagó la Compañía del Norte 18.000 pesetas, y este año no ha abonado, por reclamaciones de esta naturaleza, más que 7.000 pesetas, debido á la diplomacia y tacto de aquellos funcionarios, que han rivalizado en celo y actividad.

Nuestro aplauso al Sr. Carbi, así como al vigilante Sr. Guerra y demás factores cuyos nombres no conocemos, y de esperar es que la Compañía, por su parte, tenga en cuenta estos trabajos para premiarlos en su día.

## NOTICIAS VARIAS

En la tarde del jueves pasado, el tren que va de Alcañiz á la Puebla de Híjar, al llegar al kilómetro 17, ya en término de Samper, hizo sonar su sirena avisando á un pastor que tenía el ganado dividido á los dos lados de la vía.

Sin duda, al pasar dicho tren por el mencionado sitio, el encargado de su custodia debía de estar durmiendo, porque al llamarle la atención no se le vió aparecer por ninguna parte de aquellos alrededores, no teniendo que lamentar una catástrofe gracias al arrojo y serenidad del maquinista que consiguió detener el convoy, no sin arrollar algunas reses.

El Gobierno, reconociendo la justicia de las reclamaciones de las cuatro Compañías de ferrocarriles que redactaron la memoria expresando los débitos que por servicios del Estado tenía, éste ha acordado en Consejo de ministros celebrado el 23 de Junio último, satisfacer aquellos débitos.

Ingresos de los ferrocarriles desde 1.º de Enero del año actual.

	1905	1906
Norte.....	50.833.854	52.570.490
M. Z. A.....	45.462.940	47.425.388
Andaluces.....	9.962.949	9.338.078
M. C. P.....	2.129.150	2.257.359

El depósito de 200.000 libras esterlinas que debía haber efectuado un grupo de banqueros extranjeros antes del 31 del pasado Mayo, pa-

ra continuación del ferrocarril Vasco Castellano, no se ha llevado á efecto por haber éstos desistido del concurso ofrecido.

Una estadística hecha por el Municipio de Londres, nos facilita algunos detalles curiosos acerca del pauperismo en la gran metrópoli inglesa.

En Marzo de 1905, el número de pobres en Inglaterra y el País de Gales, ascendía á 758.046, ó sea en una proporción de 22 por cada cien habitantes. Sólo en Londres estaban registrados oficialmente 105.918 pobres, en la proporción de un 29 por 100.

Hay que advertir que, si bien en Londres existe tan elevado número de desheredados, no se conoce allí el mendigo profesional, pues la policía no tolera la mendicidad.

Los pobres se dedican á vender flores, cerillas ó objetos de bisutería menuda, ó bien á barrer los pasos de las calles.

Cuando quieren llevar vida menos apreciada, tienen el recurso de acogerse á los «avosk houses» ó hospicios.

Desde entonces, el pauperismo ha aumentado considerablemente en Inglaterra.

Continúa alcanzando gran renombre la acreditadísima fábrica de gorras de los hijos de Rubio, Jacometrezo, 50. Recomendamos la citada casa por su prontitud, esmero y economía.

Nuestro querido amigo y compañero, D. Matías Torres, que desempeña el cargo de Revisor suplementario en la Compañía del Norte, tuvo la desgracia de caerse del tren, en el kilómetro 1.400 de la línea Madrid á Irún. Afortunadamente las heridas que en un principio fueron de pronóstico reservado, no presentan gravedad, hasta el extremo de que según nuestras últimas noticias, está fuera de peligro.

Sentimos el percance y deseamos muy de veras el total y pronto restablecimiento de nuestro compañero.

## A nuestros suscriptores.

A fin de que aquellos de nuestros adheridos que lo deseen puedan poseer, encuadrada, la *Ley de Ferrocarriles*, hemos establecido un convenio con la casa Marzo, á precios muy económicos, siendo necesario, para disfrutar de esta rebaja, acompañar el cupón siguiente:

CUPÓN PRIMA	
D. ....	
residente en .....	

Los precios serán: 0,30 en rústica. En aquellos puntos donde exista representante, bastará que entreguen á éste los folletines, en unión del citado cupón, y el importe, el cual les devolverá la obra encuadrada. Aquellos de nuestros compañeros que no tengan completo el total de los folletines, indicarán los que les faltan, abonando cinco céntimos por cada uno al representante al tiempo de entregarles el libro. En aquellos puntos donde no hubiese representante, pueden hacerlo directamente á esta Administración, debiendo advertir que, cuantos pedidos de esta clase se nos hagan, rogamos sea á la mayor brevedad.

Asimismo, y deseando demostrar, por todos los medios posibles, nuestro deseo de que los adheridos se vayan haciendo con una biblioteca que les sea útil, empezamos á publicar, alternadamente, dos libros á la vez:

## LEY DE ACCIDENTES DEL TRABAJO

Y LA

## INSTRUCCION GENERAL NUM. 2

DE LA COMPAÑIA DEL NORTE

Como verán nuestros compañeros, son dos obras las que hemos de publicar á un mismo tiempo, y esto obedece á que de esta forma aquellos de nuestros suscriptores que no pertenezcan á la Compañía del Norte y no tengan interés en poseer la citada *Instrucción*, pueden hacerse con la *Ley de Accidentes del Trabajo*, y este mismo procedimiento seguiremos cuando publiquemos las «Instrucciones» de otras Compañías.

La importancia que para todos tienen las obras citadas nos asegura una gran acogida por parte de nuestros compañeros, á los que damos las gracias por la ayuda que nos vienen prestando y la que nos es precisa para continuar con éxito.

Poco importa, para los dos partidos turnantes, que los montes estén despoblados; que las tierras continúen siendo infecundas, por falta de agua que las dé fuerza fecundante; poco, que estas aguas sigan el camino que á impulsos de su fuerza propia se abrieron, perdiéndose en los mares, sin haberse convertido en grandes manantiales de producción, como hubiese sucedido al canalizarlas y emplearlas en riego de tanta y tanta tierra virgen como tenemos en la península; poco, que la enseñanza de nuestros hijos esté encomendada á maestros que, á pesar de tener tan alta misión, cobran una retribución irrisoria; poco, que el hambre y la miseria se cierne sobre un considerable número de hogares españoles, lo importante es disolver las Cortes, para crearse, por lo visto, otras á gusto del jefe de Gobierno, dando á entender con ello que las tales Cortes, en su generalidad, y tal cual hoy se forman, no son más que una paparrucha, ya que con ello se demuestra, y que el pueblo no tiene voluntad propia al elegir sus representantes, ó que si la tiene, no se la deja ejercer, dada la volubilidad de ideas que demuestra al elegir mayorías liberales (más ó menos radicales) ó conservadoras, según el personaje que ocupe la Presidencia del Consejo.

Para evitar estos grandes males se requieren grandes remedios, y como estos remedios no somos nosotros los llamados á ponerlos en práctica, no tendremos más solución que esperar, ó un nuevo impuesto (bajo otro título) que permita continuar la política como hasta aquí, con crisis cada mes, poco más, ó esperar á que el pueblo, cansado de sufrir calamidades políticas, adopte determinaciones que rápida y radicalmente ponga fin á situaciones como las por que venimos atravesando.

## Trabajemos.

Si hubieran tenido para nosotros algún valor los inconvenientes y obstáculos con que hemos ido tropezando, hace ya mucho tiempo que á todos habríamos dicho: «Basta; no queremos actuar más de defensores improvisados, el que quiera que se defienda él solo.» Pero esto hubiera equivalido á una retirada vergonzosa á la que jamás ha de obligarnos ni el temor á los de arriba, ni la condescendencia á las exigencias de los de abajo. Estando en nuestro puesto, siguiendo nuestra política, entendemos cumplir con nuestro deber, y por eso nos hallamos dispuestos siempre á ratificar cuanto de un año á esta parte se ha impreso en este periódico.

Y en esta labor honrada y penosa hemos llegado adonde no han llegado otros que acaso con tan buena voluntad, pero con poco sentido práctico, emprendieron empresas de esta índole. Nos acompañan unos cuantos miles de entusiastas compañeros y estamos representados en las líneas por hombres que desde el primer momento se pusieron á nuestro lado con un altruismo que debe agradecer el personal todo.

Defensores improvisados que si algún delito hemos cometido es el de habernos conducido con miras desinteresadas y el de habernos guiado una noble intención. Porque queremos crear espíritu de clase; porque pretendemos formar un Cuerpo debidamente organizado y robusto desechando esta anemia y raquitismo que nos aniquila; porque queremos enseñarle á la sociedad que tiene más valor el maquinista que espera el choque sabiendo que su heroísmo le ha de costar la vida, que el que para dar pruebas de su valor espera que una bala le atraviese el cráneo en un duelo que no reportó bienes algunos á la humanidad; porque queremos, finalmente, dejar de oír esos calificativos que nos dispensa el público á los mismos que mueren muchas veces aplastados en el tender, en la garita y en el furgón en cumplimiento de un deber que les exige dar su vida á cambio de la de los viajeros; porque deseamos con todas ansias ocupar en la sociedad el puesto que nos corresponde, es por lo que ocupamos este sitio dispuestos á cederlo siempre, porque no queremos que nuestras personas sean obstáculo para la consecución de nuestros ideales; pero dispuestos á hacer cuanto humanamente sea posible para que las Empresas y el público nos tengan el respeto que se debe á quienes son la base de la industria y el comercio.

En nuestro constante deseo de hacernos eco, lo más exactamente posible, de la situación y aspiraciones del personal ferroviario español, hemos recomendado á un estimado amigo é ilustrado periodista efectúe algunos viajes con el fin indicado. En este número comenzamos á publicar la primera crónica que nos remite, cuya lectura no tenemos necesidad de recomendar.

No sabemos hasta cuándo podremos sostener este sacrificio que nos hemos impuesto; pero nuestro deseo es bueno, y si las circunstancias no nos permiten llegar hasta donde aquél alcanza, nuestra no será la culpa.



## DE BARCELONA

En nuestro estimado colega *El Progreso*, que se publica en Barcelona, vemos que en la sesión que celebró el Ayuntamiento el día 4 del actual, se puso á discusión, á petición del concejal del 10.º distrito, D. Luis Zurdo Olivares, un dictamen de Fomento, en donde se propone que, en vista de lo interesado por la Cámara de Comercio francesa de Barcelona, se secunde y apoye por el Municipio la petición para que por los Gobiernos español y francés se establezcan las negociaciones convenientes para el establecimiento de un tercer riel entre Port-Bou y Barcelona, que permita á los viajeros y mercancías atravesar la frontera y llegar á esta ciudad sin transbordo, mejora ya implantada en la frontera de Irún.

Pronunció un breve discurso en apoyo de este dictamen el Sr. Zurdo, diciendo, entre otras cosas, que la mejora había sido solicitada el año 1905 por el Instituto Agrícola de San Isidro; que en la actualidad no existían dificultades de defensa militar de la frontera que se opusieran á ella, y que el Ayuntamiento debía designar una Comisión gestora que en unión de los delegados por la Cámara de Comercio francesa, por el Instituto Agrícola y por las entidades interesadas, recaben del Gobierno la expresada mejora.

Mostróse conforme con este criterio el señor Ventosa.

El Sr. Bastardas propuso que los diputados y senadores catalanes gestionen la solución del asunto cerca del Gobierno.

El alcalde ofreció su concurso para cuantas gestiones se realicen.

En la misma sesión, y en forma de proposición de carácter urgente, reprodujo el Sr. Zurdo la petición de que se designase una Comisión compuesta de tres concejales, bajo la presidencia del alcalde, para que gestionase del Gobierno el establecimiento de un tercer riel desde Port-Bou á Barcelona.

Esta proposición fué aceptada unánimemente por el Consistorio, que, en virtud del acuerdo que acababa de adoptar, procedió á la designación de los comisionados en la forma reglamentaria.

El escrutinio dió el siguiente resultado: señor Zurdo, 22 votos; Sr. Jiménez, 16; Sr. Durán, 17.

## Regalos mensuales.

Los adheridos á quienes han correspondido los tres regalos que mensualmente concedemos á nuestros compañeros, son:

D. Lucas López de la Compañía del Norte; D. Fernando Avilés, de la misma Compañía, y D. Valentín Sanz, empleado del Norte en Valladolid.

Rogamos á los agraciados nos comuniquen directamente ó por conducto de nuestros representantes cuál de los objetos (cuya lista hemos publicado en números anteriores) desean, para remitirlos.

## De M. Z. A.

Una comisión de empleados de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante se ha acercado á esta Redacción rogándonos digamos algo respecto á la anomalía que viene sucediendo en aquella Empresa, por lo que respecta al abono de primas al personal, si es que primas pueden llamarse á la insignificante gratificación que anualmente otorga á sus empleados.

Tienen razón sobrada aquellos compañeros. En la citada Compañía se concede al personal la escasa gratificación de un 5 por 100, con la particularidad de que del indicado beneficio no disfrutaban aquellos agentes á quienes se ha propuesto para el ascenso.

Es decir, que á aquellos empleados que por sus méritos son ascendidos, concediéndoles de este modo el premio á que se han hecho acreedores se les castiga; en cambio, privándoles de aquella gratificación. Estamos acostumbrados á ver anomalías y absurdos, hijas unas y otros del régimen en que el personal vive, pero á decir verdad, la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante es la que más sobresale y se distingue. La Compañía del Norte concede á su personal primas anuales que han alcanzado en algunas ocasiones á un 20 por 100, y que cuando menos han llegado á un quince, y en la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, en donde se reparte un crecido dividendo, donde el personal es verdadero mártir, la única participación de los productos que se concede es la ridícula gratificación de un 5 por 100, la misma que podría otorgar una Compañía de vía estrecha de 20 kilómetros de recorrido.

Nuestros compañeros se lamentaban y decían que mucha parte de culpa tenía el personal, puesto que acaso por los castigos y tiranía á que se le tiene sometido no se atreve á unirse.

Mucho de esto sucede; nuestros representantes de aquella Compañía nos manifiestan lo difícil de su tarea, el impropio trabajo que les cuesta convencerlos, puesto que son pocos, por desgracia, los que se han compenetrado

de lo que seguramente mil veces habrán oído: «La unión es la fuerza.»

¿Y qué hemos de decir nosotros? Mientras no se convengan todos de la necesidad de unir nuestras fuerzas y de usar éstas con la prudencia y sensatez de que siempre debemos dar pruebas, aquella Compañía y todas harán lo que quieran, y les darán un 5 por 100, un 2 por 100, un 1 por 100 ó nada.

No hay más que dos cosas: O están contentos y satisfechos de la forma en que viven ó no. En el primer caso, hacen bien en abstenerse de cuanto represente unión y solidaridad; en el segundo deben unirse á nosotros, dejando tiquis miquis y pensando sólo en lo importante, en la base de todo, en ser compañeros.

Tienen, pues, la palabra los agentes de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante.

## LA CIRCULAR

La Compañía del Norte, por medio de una circular ha puesto en conocimiento de su personal «la satisfacción con que ha visto el celo, actividad é inteligencia que ha desplegado para asegurar el buen servicio del extraordinario número de trenes puesto en circulación con motivo de las últimas fiestas celebradas por la boda de S. M. el Rey, contribuyendo eficazmente á que dicho servicio se haya llevado á cabo de una manera satisfactoria.»

Esta circular hubiera venido que ni pintada, al haber sido precedida de otras análogas á aquellas publicadas con motivo de la Jura del Rey, en una de las cuales, para «conmemorar tan solemne acontecimiento», se anulaban todos los castigos impuestos al personal desde 1.º de Enero hasta el 17 de Mayo, fecha de la publicación de la circular, siempre que éstos no hubieran sido ocasionados por motivos que afectaran á la honradez ó probidad de los agentes, ni á las condiciones de necesaria aptitud requeridas para sus cargos; en la otra se indicaba que en compensación á la consiguiente carestía de los artículos de primera necesidad que consigo haba traído la aglomeración de forasteros, se haría un abono especial del 10 por 100 de sus haberes correspondientes al citado mes de Mayo, á todo el personal de plantilla, y en segundo lugar anunciaba la concesión de gratificaciones á los agentes de la línea á ella pertenecientes, que hubieran tenido exceso de trabajo á causa del movimiento extraordinario de viajeros.

Pues bien; ahora se limita sencillamente á dar las gracias al personal «por el celo, actividad, etc., etc.»

¿Es que á causa de la boda regia no se han reunido en la corte mayor número de forasteros que cuando la Coronación y por consecuencia que los artículos de primera necesidad no han sufrido alteración en sus precios?

¿Es que la boda regia no ha sido «un solemne acontecimiento» tan señalado como la Jura, y por tanto tan digno de conmemorarse con algún acto como los anteriormente señalados?

¿Es que le parece á la Compañía del Norte que no hubiera sido mucho más práctico para sus empleados una circular como las de 1902 que no la que nos ocupa?

Así lo ha debido de creer, aunque á nadie se le oculta lo contrario, pues del mismo modo que cundió la alegría por toda la línea al saber unos que sus multas, y demás castigos iban á ser condonados con motivo de la Coronación del Rey, y los más que se les iba á gratificar por el exceso de trabajo que había pesado sobre ellos; del mismo modo debía, ha corrido el descontento tanto más por cuanto que otras Empresas han otorgado el citado 10 por 100 sin que se haya acordado la Compañía del personal más que para dirigirla la circular que ha originado este escrito.

UN SUSCRIPTOR.

## Movimiento de personal.

D. Fernando Jimeno, interventor de Valencia, á Tarragona; D. Salvador Navarro, interventor de Valencia, á Tarragona; D. Simón Jubera, interventor de Madrid, á Barcelona; D. Adolfo Latorre, subinspector de Burgos, de inspector á Valencia; D. Rigoberto García, inspector de Valencia, á Barcelona; D. Enrique Sureda, ascendido á inspector; D. Gaspar Vega, interventor de Madrid, á Irún; D. Modesto Cubillas, inspector de Zaragoza, á Burgos; D. Miguel Soto, jefe de Maivado, trasladado á Las Franquesas; D. Ponciano Gómez, guardafreno autorizado de Pola de Lena, á Orduña; D. Toribio Portal, idem id. de Oviedo, á Bilbao; D. Victoriano Bueno, mozo de tren de Pola de Lena á Bilbao; D. Santiago García, guardafreno de Gijón, á Madrid; D. Agapito Lucas, idem id. de Gijón, á Oviedo; D. Bonifacio Sánchez, interventor en ruta de Oviedo, á Gijón; D. Mariano G. Cano, idem id. de Oviedo á Gijón; D. José María Banz, idem id. de Avilés, á Gijón; D. Julián Martín, mozo de tren de Gijón á Bilbao; D. Enrique Isbres, guardafreno autorizado de Gijón, á Madrid; D. Francisco Panadero, agente de tracción de Avilés, á Tarragona; D. Manuel Avila, interventor de Madrid, á Palencia; D. Ramón López, conductor de Pola de Lena, á Madrid; Ponciano Gómez, idem de id., á Orduña; Beltrán Casamayor, mozo de tren de Pola de Lena, á Bilbao; don Mariano Arconada, interventor de Madrid, á Miranda; D. Rafael Alcaire, de Monistrol, á Raymat.

## Las grandes Empresas ferroviarias españolas.

El constante afán de censurar en España á las grandes Empresas, dedicadas á explotar varios servicios públicos poniendo siempre de

- 4 -

torización escrita, á la que deberá preceder el asentimiento del jefe de lo Contencioso.

Quedan exceptuados de esta prescripción los datos referentes á tarifas, horas de salida y llegada de los trenes, retrasos ú otros análogos, consignados en los Reglamentos, para lo cual no se necesitará orden de ninguna especie.

3. Cuando algún empleado reciba una orden de un Juzgado, ó de otra autoridad, reclamando datos que no sean de los indicados en el anterior artículo, y cuyo cumplimiento no esté dentro de los límites de sus atribuciones, deberá contestar sin demora que, no estando facultado por la Compañía para hacer lo que se le previene, da conocimiento á sus jefes para que la Dirección de la misma resuelva lo procedente. El conocimiento á sus jefes, de que se habla, será dado inmediatamente por la vía más rápida posible.

Si, á pesar de tal contestación se insistiese por el juez ó autoridad en apremiarle al cumplimiento de lo mandado con amenazas ó por otros medios, sólo entonces deberá obedecer, consignando la oportuna y reverente protesta por escrito, caso de no haber recibido aún la autorización de sus jefes, haciendo dicha protesta ante la misma autoridad que le apremie, y de no serle admitida por ésta, ante la Inspección del Gobierno, si fuere posible, ó, en su defecto, ante testigos.

Si la orden que reciba es para que comparezca ante el tribunal ó autoridad, tendrá en cuenta que esta clase de órdenes ó citaciones deben hacerse por conducto de su jefe inmediato (1), según las disposiciones legales vigentes, á fin de que el empleado pueda ser debidamente reemplazado para dejar asegurado el servicio, y así lo hará presente por escrito al juez ó autoridad de quien reciba la orden; pero si, á pesar de todo, se le apremia directamente para que comparezca, lo verificará, protestando en la forma antes expresada y por obediencia debida; mas, una vez en la presencia judicial, no podrá nunca negarse á declarar sobre lo que sepa ciertamente y sea preguntado.

Cuando se trate de la presentación de agentes para celebrar los juicios de faltas que procedan por efecto de denuncias que ellos mismos hayan presentado á los Juzgados en cumplimiento de sus deberes, no será necesario que la citación se les haga en dicha forma, sino que podrán comparecer cuando

(1) Este es: para los empleados de estaciones y trenes, el inspector principal de la explotación respectiva; para los agentes de la Vía, el respectivo jefe de Sección de la misma; para los empleados y obreros de los talleres de Valladolid y San Andrés y de la conservación del material móvil, el jefe de tracción ó el ingeniero de talleres, según de quien dependan; para los empleados y obreros de los depósitos, reservas, maquinistas y fogoneros, el jefe de tracción; para los empleados y agentes de los almacenes generales, el jefe de los mismos; para los agentes del pequeño material, el inspector principal del mismo.

BIBLIOTECA DEL HERALDO DE FERROCARRILES

## CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE

### DIRECCIÓN

## INSTRUCCIÓN GENERAL NÚMERO 2

SOBRE EL

### PERSONAL DE LOS SERVICIOS DE LA COMPAÑÍA

30 DE SEPTIEMBRE DE 1900

MADRID

Establecimiento tipográfico de A. Marzo, San Hermenegildo, 32 dupdo.

TELÉFONO 1.977



manifiesto su detestable servicio cuando ocurre algún accidente, motivado la mayor parte de las veces por causas de fuerza mayor, y la costumbre inveterada de comparar nuestras líneas férreas con las del extranjero, acusa un gran desconocimiento de lo que es la explotación de los caminos de hierro en la península Ibérica.

Dado lo accidentado del terreno en la mayor parte de las comarcas que atraviesa el ferrocarril, los gastos de construcción han sido cuantiosos, y el perfil de vía es muy desigual con sus contantes subidas y bajadas: de ahí que la tracción á vapor que se emplea para el arrastre de los productos es de tanto coste, que muchas de las veces, y en determinadas secciones, no cubra gastos el valor de los transportes remolcados, con la desventaja, por regla general que en las regiones de extensas planicies donde la conducción es económica, allí puede decirse (dado lo reducido de los productos) que no hay mercancías que exportar, mientras que en aquellas otras tortuosas y montañosas como Asturias, por ejemplo, la riqueza de su suelo y el engrandecimiento de su industria, dan plétora de transportes, muchos de los cuales tienen necesidad de utilizar la vía marítima, por la imposibilidad de conducirlos al interior por la terrestre, dentro de los plazos legales establecidos.

Lo mismo el comercio que las demás clases sociales en general, piden á voz en grito la reducción de las tarifas de transportes sin tener en cuenta las circunstancias expuestas: caso de obtener su rebaja en muchas de las líneas, no cubrirían las Empresas los más pequeños

gastos, por los escasos beneficios que en la actualidad reportan determinadas mercancías.  
(Continuará.) A. E. R.

## BOLETÍN DE TRASLADO

Suscriptor núm.

Envíese periódico á

(Firma.)

## LA BOHEMIA

GRAN BODEGA

14, San Vicente Alta, 14. Madrid.

VINO DE MESA, A 25 CÉNTIMOS BOTELLA

## NOTA DE PRECIOS

	Botella	Arroba.
Vino de Mérida.....	0,30	6,00
Noblejas.....	0,35	7,00
Valdepeñas.....	0,40	8,00
Aragón y Alicante.....	0,40	8,00
Vino Cariñena.....	0,75	
Idem añejo.....	0,75	

Añis varias clases, 75 céntimos cuartillo. Ron superior, 1 pta. ídem.

GRAN FABRICA DE GORRAS DE UNIFORME

DE LOS

HIJOS DE RUBIO

CALLE DE JACOMETREZO, NUMERO 50  
MADRID

Primera y única casa en gorras para empleados de ferrocarriles, según de antiguo lo tiene acreditado.

Sin igual en su clase.

Prontitud en el servicio de todos los pedidos.

## HERALDO DE FERROCARRILES

Unión ferroviaria española.

DESDE EL 15 DE JULIO PUBLICARÁ EN FORMA DE FOLLETO

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

TRES PREMIOS MENSUALES

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

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

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

Envíese la adjunta adhesión y envíese á la dirección siguiente: HERALDO DE FERROCARRILES, Madera Alta, 22, principal izquierda.—MADRID, ó entregándola á los señores representantes siguientes:

## Madrid.

Intervención y Estadística, Norte, D. León Hernández de León y D. Ricardo Díaz Guerra. Reclamaciones, Norte, D. Enrique Gordo y D. Daniel Anguiano. Oficinas enclavadas en la Estación, Norte, D. Victorio Sacristán. Oficinas de M. Z. A., D. Emilio Garrigós y D. Emilio Besteiro, en Intervención. Oficinas y Estación de M. C. P., D. Rafael de los Santos (almacenes).

## Provincias.

Sección de Asturias, D. José María Carvajal, Independencia, 16 4.º, ú oficina de la Inspección principal de explotación.

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

Sección de Sevilla, D. Domingo García Tallón.

Sección de Madrid á Burgos por Avila y Segovia, D. Simón Jubera.

Idem Bilbao, D. Benjamín Simó.

Idem de Venta de Baños á Santander (Norte), D. Andrés Roca.

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

Idem de Burgos á Irún, D. Daniel Alonso.

Idem de León á Monforte, D. Manuel Echevarría.

Idem de Madrid á Espeluy, D. Antonio Queipo Mesa.

Idem de Santander á Bilbao, D. Julián Sánchez.

Idem de Alsasua á Castejón, D. Antonio Merseguer.

Idem de Valencia á Barcelona, D. Fermín Calvo Biel.

Idem de Valencia á Encina y ramales, D. Juan Castro.

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 Lérida á Tarragona, D. Vicente Martínez.

Idem de Monforte á Coruña, D. José Allonca.

Idem de Valladolid á Ariza, D. Ponciano Velasco.

Idem de Medina á la Frontera de Portugal, D. José Fernández (Salamanca).

Idem de Madrid á Badajoz, D. Antonio Fernández (Manzanares).

Idem de Espeluy á Tocina, D. Agustín Simón (Marmolejo).

Idem de Madrid á Talavera de la Reina, D. Antonio Rodríguez (Riebles).

## BOLETÍN DE ADHESIÓN

D. .... perteneciente á la Compañía de .....  
en calidad de ..... se suscribe al HERALDO DE FERROCARRILES, extendiéndosele recibo por ..... meses y deseando se le sirva el periódico á (1)  
(1) Domicilio particular ó dependencia donde presta sus servicios.

Imp. de A. Marzo, San Hermenegildo, 32 dup

## CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE

DIRECCION

## INSTRUCCION GENERAL NUM. 2

SOBRE EL

PERSONAL DE LOS SERVICIOS DE LA COMPAÑIA

Prevenciones generales al personal de la Compañía.—Personal de plantilla y á jornal.—Gratificaciones.—Fianzas.—Embargos.—Enfermedades, heridas, defunciones.—Suscripciones.—Licencias y ausencias no autorizadas.—Gastos de oficina.—Indemnizaciones de gastos de viaje.—Gastos de cambio de residencia.—Habitación, alumbrado y calefacción para ciertos empleados.—Pases de circulación.—Billetes de favor.—Vestuario.—Almacén de comestibles.—Documentos de pago al personal.—Manera de hacer los pagos al personal.—Caja de Previsión.—Caja de Retiros.

I

PREVENCIONES GENERALES AL PERSONAL DE LA COMPAÑIA

1. Todo empleado al servicio de la Compañía contraerá, por el hecho de su ingreso en la misma, el compromiso de desempeñar con exactitud y fidelidad el cargo que se le confíe; el de conformarse escrupulosamente, en el ejercicio de sus funciones, á las instrucciones de servicio que se le den, y el de no pretestar jamás ignorancia de su deber para excusar sus faltas.

2. Todo empleado deberá, en el desempeño de su servicio, dar pruebas de moralidad, comedimiento, orden, aseo, buen carácter y particularmente de cortesía y atención para con el público.

En las relaciones y trato de los empleados entre sí deberá siempre observarse la mayor moderación, no dando gritos y evitando conversaciones é interpelaciones á distancia y en alta voz.

Los empleados de la Compañía no hablarán en público de asuntos de servicio, ni suministrarán á personas extrañas á ella datos de lo que en la misma ocurra, sin recibir previamente del jefe del servicio respectivo orden ó au-