



# 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 Agosto de 1906.

## DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

**HERALDO DE FERROCARRILES**

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

## VIAJANDO

### Responsabilidades.

Y dicho esto, vuelve á abandonarme. Penetra en la oficina é instantáneamente sale con un banderín rojo en la mano. Es el que sirve para señalar el cambio de cruzamiento, y esta señal ha de hacerla entre vías, ajustándose á las disposiciones reglamentarias. Para el jefe de estación familiarizado con el monstruo férreo, esto no reviste ninguna importancia; espera entre vías, con la tranquilidad que nace de la costumbre, la llegada de los dos trenes, que se aproximan á la estación en contrarias direcciones. Llega el tren descendente y vemos salir al factor con un determinado número de hojas en la mano y un libro. Se dispone á efectuar la entrega de bultos, entrega que desde el furgón presencia el jefe. Antes de terminar la entrega, abandona el jefe el furgón para colocarse en la entrevista y hacer, con el banderín desplegado, la señal de cambio de cruzamiento al tren ascendente, que anuncia su paso por agujas con el ruido que produce. Es el correo expreso, que avanza con vertiginosa velocidad. Su parada, casi instantánea, es producida por el freno automático. No puedo precisar las operaciones que practican los agentes de la estación por ocultarlos el tren que acaba de llegar. Acto seguido de la llegada del correo expreso suenan tres toques de campana, que al anunciar la próxima salida del tren primeramente llegado ponen en precipitado movimiento á los viajeros del mismo, que abandonaron sus departamentos, buscando en el cambio de postura un paréntesis en las incomodidades que produce un viaje de veinticuatro horas ó más en un tren mixto y bajo los efectos de un sol canicular. Sale, por último, el tren, no sin que antes haya ido precedida la tal salida de un gran laberinto promovido por el continuo abrir y cerrar de portezuelas y la desorientación de los viajeros, á quienes á grandes voces se les llama de sus respectivos departamentos por las familias ó amigos de viaje que continuaron ocupando sus puestos durante la parada. Seguidamente y precedido de las mismas señales reglamentarias, si bien sin tantas incidencias como el anterior, sale el segundo de los trenes llegados á la estación. Acaba de salir de agujas el último de los trenes y se nos acerca el jefe de estación, en cuyo rostro se refleja la satisfacción que naturalmente debe preceder á toda salida de trenes. La llegada de un tren á una estación produce una continua zozobra para los agentes de la misma.

Pasamos á la oficina del jefe y éste anota en el diario de trenes que tiene abierto sobre la mesa de despacho, que, á juzgar por su aspecto, parece haber sido utilizada con anterioridad para usos domésticos, las horas de llegada y salida de los dos que acaban de salir.

Terminada esta operación, le recuerdo la promesa que me hizo de comunicarme las responsabilidades que tiene cada uno de los agentes de estación. «Ciertamente—nos dice—que he prometido dar cuenta de las responsabilidades que tenemos; pero antes de dar principio al cumplimiento del ofrecimiento por mí hecho, diré que son tantas, que no podré darle cuenta de todas ellas por no recordarlas de momento. El cambio de cruzamiento que acaba de verificarse trae á mi memoria algunas responsabilidades en que podemos incurrir. Si los cálculos que de momento ha visto usted estaba haciendo para cerciorarme de si se podía ó no autorizar el cambio de cruzamiento, hubiesen sido erróneos, cosa admisible ya que no hemos admitido la falibilidad humana, hubiese sido castigado, sin que me sirviesen de nada las explicaciones que en mi descargo pudiera haber hecho. El hombre es falible considerado aisladamente, pero considerado como

agente ferroviario, no debe equivocarse nunca. Admitamos—nos dice—el castigo para el que pueda conceptuarse como apático, indolente, falto de celo y actividad; pero no debe emplearse el mismo rigor con el que, por sus contados errores, ha demostrado suficientemente poseer las cualidades antes dichas. No es justo confundir con la excepción la masa general. Y no se crea que pasa desapercibido para mí que una gran parte de esa falta de celo y actividad que en algunos se observa no tiene su origen en la desconfianza moral y material en que nos hallamos. Hay que tener formado un concepto del cumplimiento del deber bastante elevado para no hallarse contaminado de tales faltas. ¿Qué celo, qué actividad, qué interés por el cumplimiento del deber puede exigirse á un agente á quien no se le recompensa, no ya en relación con su trabajo, sino ni en relación con la recompensa que se observa se concede á quienes, teniendo menos años de servicio, suelen tener peores servicios prestados, ó teniendo mucho, tienen servicios idénticos?»

—Tiene usted razón; en su caso yo no haría más que lo más necesario para *ir tirando*, como dice un aforismo castellano que encierra un gran fondo de verdad.

Al oír esto nuestro jefe se indigna, causando mi asombro, porque yo creía que contaría mi opinión con su asentimiento.

—No, eso no—nos dice—. Debemos tener formado del cumplimiento del deber un gran concepto; debemos desplegar en el cometido de nuestra misión el mayor celo y la mayor actividad posible; debemos procurar cumplir las disposiciones reglamentarias siempre que sea posible y convenga á los intereses que nos están confiados; debemos, en suma, ser tan buenos agentes como lo seríamos si nos concediesen los derechos que reclamamos ó debíamos reclamar, que no son ni mucho menos los que corresponden al hombre que, como el ferroviario desempeña en la sociedad una alta misión. Y esto opina quien reconoce desde luego que no puede pedirse á un agente que presta servicios importantes, tanto por lo que en sí representan como por el número de horas de sujeción que lleva consigo su desempeño, el interés que podía exigírsele si se le concediese la consideración moral y material á que tiene derecho. Y si sustentó tal opinión, es porque entiendo, aun cuando no esté usted conforme con mi criterio, que de ese modo tendremos más fuerza moral para solicitar concesiones que debían ser atendidas cuando las fundamentamos en el desinterés y abnegación con que hemos venido cumpliendo con nuestros deberes, sin que de nuestros labios haya salido la menor leve protesta, sin que nos hayamos dejado conducir por las corrientes de progreso que vemos arrastrar á otras clases.

Al indicarle que muchas de las mejoras que esas otras clases á que se refiere han alcanzado se deben precisamente á haberse dejado conducir por esas corrientes de progreso, nos dice con cierta vehemencia que es muy cierto, pero que no lo es menos que precedieron á tales determinaciones las oportunas peticiones, y nosotros no hemos formulado petición alguna.

—Mucho celebraré que no sean sueños, sino realidad que considera factible.

—No lo dude usted; la razón y la justicia se imponen en más ó menos plazo, y observando la conducta que le he indicado, que es la que observa la clase en general, conseguirá concesiones que de otro modo pudieran negarse.

Pero abandonemos esta cuestión y volvamos con las responsabilidades. El jefe de estación ó el que haga sus veces está en la obligación de visitar las agujas para, personalmente, cerciorarse de que ocupan la posición que les corresponde para la entrada de los trenes. De un cambio de aguja mal hecho es responsable el

guardaagujas, cosa muy natural, pero ha de serlo también el jefe de estación. La visita á las agujas no puede llevarse á cabo en todas las ocasiones. En el mismo cruce que acaba de presenciarse no ha sido posible cumplir tal disposición, porque, de hacerlo, hubiese tenido necesidad de abandonar el despacho de billetes, que ha de estar abierto quince minutos antes de la salida del tren, que es cuando precisamente ha de hacerse la visita. El jefe de estación es responsable del retraso que por maniobras sufran los trenes, siempre que este retraso no esté debidamente justificado. Lo es de la paralización de material, y esta responsabilidad alcanza en ocasiones, aun cuando se justifique la causa de la paralización. En resumen, á una estación le exige responsabilidad en las diferentes incidencias que puedan ocurrir, muchas de ellas justificadísimas, los servicios de movimiento, intervención, reclamaciones y otros, aun cuando no sea directamente.

Termino dejando para la próxima crónica lo observado en la noche que, como dije al comenzar estos trabajos, pasé acompañando en el servicio al factor autorizado.

LUZ VERDE.

## ASUNTOS VARIOS

Con motivo del contrato establecido entre las Compañías del Mediodía y Norte por lo que respecta á las líneas sindicadas, se trató de las condiciones en que el personal de ambas Compañías debía viajar por aquellos trayectos comunes, ya que, fusionándose los intereses, natural era afectara á las personas. Nada se acordó en definitiva que sepamos acerca del particular; pero sea de ello lo que fuere, aprovechamos nosotros esta ocasión para recordar lo que varias veces hemos sustentado en estas columnas respecto á lo anómalo que es y á todas luces injusto el excesivo tesoro que viene pagando (sobre cantidades imaginarias, no efectivas) el personal y sus familias cuando viaja con autorizaciones.

Nadie, que sepamos, puso reparos á nuestras razones, antes al contrario, tenemos cartas en que se nos dice que eran perfectamente legales y útiles para las Compañías sin que hasta la fecha háyase resuelto lo que desde luego podrían resolver las Compañías facultadas para ello, como no tenemos inconveniente en afirmar después de estudiado, como hemos hecho, el asunto.

Y por si eran pocas las muchas razones expuestas, tales como la confección de una tarifa equivalente á lo que hoy pagamos á las Compañías y sólo un 10 por 100 para el Tesoro sobre la cantidad efectiva, como se hizo y viene haciéndose con los artistas y jornaleros; ahí van otras razones que desde el punto de vista legal demuestran que no está tácitamente prevenido por la ley y más que á ella obedece á una rutina.

El ferrocarril Cantábrico, según nuestros informes, cuando viajan por su línea á mitad ó á cuarta parte sólo cobra el 20 por 100 de la cantidad efectiva, no del valor nominal del precio entero. Dentro de la misma península, ¿qué criterios son estos tan diferentes? ¿Dónde está el precepto legal?

Otro botón: en una Compañía ferroviaria venía cobrándose el impuesto del Tesoro en los pases gratuitos á su personal; y dentro de una misma legislatura, de unos mismos presupuestos, lo suprimió graciosamente. Claro está, como que no había disposición alguna legal que lo exigiese, como no la hay para cobrar el actual Tesoro cuando se viaja á mitad y á cuarta parte.

La Asociación General de los Empleados de Ferrocarriles de España, la *Gaceta de los Caminos de hierro* y algún otro periódico que se ocupa de asuntos ferroviarios, podrían dar su autorizada opinión en este que tanto afecta á nuestra clase, cuyos intereses no pueden ni deben ser mirados con desdén por aquellos valiosos elementos.

Recomendamos el estudio de este asunto á los dignos jefes de tráfico de las Compañías, que se han de reunir periódicamente, á fin de que traten de aligerar ese irritante Tesoro que paga el personal injusto é ilógico á todas luces.

En los últimos días de Julio próximo pasado se hizo el depósito que marca la ley, por una

Compañía belga para la construcción del ferrocarril de Cuenca, Teruel y Utiel. Esto nos comunican desde la última de las citadas poblaciones, y, francamente, nos cuesta trabajo creer que después que atronamos el espacio censurando á las Compañías extranjeras porque nos explotan, después de las reuniones, juntas y mítins que tuvieron lugar en Valencia y otros puntos interesados en la construcción de aquel ferrocarril, demos lugar á que vengan Empresas extranjeras y con más arranques y esfuerzos que nosotros hagan lo que nosotros no supimos hacer. Nos pasalo que al perro del hortelano.

Nosotros creemos que todavía están á tiempo a aquellos elementos que hace tiempo debieron preocuparse en la construcción de ese ferrocarril; sobre todo la región valenciana, que supo arrebatarse la antigua línea de Almansa, Valencia y Tarragona, para luego criticar lo que no supieron hacer.

El unir aquella rica comarca vinícola desde Aldaya á Utiel con la capital de España, el estrechar la distancia entre Valencia, puerto más cercano á Madrid, con este último punto, es de importancia suma para la riqueza y porvenir de aquella hermosa región más atenta á las sublimidades del arte que á perforar las montañas con la constancia y férrea voluntad de los pueblos del Norte. Y tengán presente los valencianos que no deben confiar en esta cuestión con las dos grandes Compañías de España, porque no tomarán cartas en este asunto.

A. M.

## COMPAÑÍA DE M. C. P.

(Baños de mar.)

Las compañías de los ferrocarriles de Madrid á Cáceres y Portugal y del Oeste de España, Real de los Caminos de hierro portugueses, Miño y Duero, Porto á Pova y Faeslaçao y Guimarnes, han publicado un folleto indicador de los baños de mar en Portugal durante la temporada de 1906, con las tarifas de los billetes de ida y vuelta en primera, segunda y tercera clase á precios reducidos, itinerarios de los trenes y listas de los hoteles y fondas de las principales ciudades y playas portuguesas.

El folleto contiene notables fotograbados de Lisboa, Oporto, Cintra, Coimbra y Espinho.

## Principio de autoridad.

Es necesario. Hay que mantenerlo á toda costa. El respeto á las disposiciones del superior es una de las bases fundamentales de toda Empresa, sobre todo cuando ésta ha adquirido la importancia que las grandes Compañías tienen. ¿Qué sería sino de una Empresa en que no existiese esa sumisión, ese respeto? ¿Cómo iban á poder desenvolverse las continuas operaciones que en la práctica ferroviaria se presentan, si el inferior no obedeciera ciegamente, cual si fuese un autómatas las disposiciones del superior? El ordeno y mando es el que debe regir. Los criterios de los inferiores jerárquicos han de ser forzosamente inferiores en todos los conceptos. Y cuando al inferior, por conveniencias del trabajo, se le permita pensar sobre un asunto determinado, éste está en la obligación ineludible de dedicarse á pensar como piensa el superior en el asunto que va á resolver. Y si no acierta con su pensamiento, porque cansado de su condición de ser pensante por cuenta ajena, se dedica á discurrir por cuenta propia, hay que obligarle á hacerlo, hay que obligarle á resolver el asunto con arreglo al criterio del superior jerárquico, sin explicarle las causas para convencerle. Y si lo solicita correctamente, para oír la opinión del superior y convencerse del error en que puede encontrarse ó emitir la suya para justificar el criterio sustentado, no debe atenderse. Usted debe hacer lo que se le ordena—es la respuesta que deba dársele al inferior jerárquico—sin tratar de inquirir las causas que motivan tal mandato, aun cuando tal pretensión sea formulada á impulsos del deseo que siente el subordinado de adquirir el mayor número posible de cono-



cimientos para el mejor desempeño de su cometido. Entrar en discusión sobre un asunto, por correcta que ésta fuese, significaría rebajamiento del principio de autoridad. Poco importa que de no hacer esto se rebajen los principios de dignidad humana, al empeñarse constantemente la superioridad en azotar la cara del inferior haciéndole resaltar constantemente, y en todas las ocasiones, su inferioridad jerárquica, que se reconoce con harta sentimiento en una generalidad de ocasiones.

La superioridad, á la vez inferioridad de otra superioridad mayor, tiene la facultad, ó si no la tiene se la apropia, amparándose en su propia autoridad, de absorber todos los trabajos á ella encomendados y aun los que no lo son, sin duda para evitar que el que le es inferior en jerarquía, pueda demostrarle en su día su superioridad intelectual, pues no hay que negar que hay inferiores que ganan en inteligencia natural, por lo menos, á determinados superiores.

En resumen: tal cual hoy se entiende en una mayoría de casos, el principio de autoridad tiende á cortar todas las iniciativas del personal, á convertirlos en autómatas en vez de hacerlos seres conscientes, sin duda alguna para que de ese modo resulte más la superioridad del superior.

No, no es así como debe prevalecer el principio de autoridad. Nosotros somos partidarios de que exista, y no solamente somos partidarios, sino que entendemos que es de todo punto necesario, como lo es siempre que un número determinado de hombres se vean precisados á cumplir con una misión determinada regulada por un conjunto de leyes ó disposiciones, que están encargados de hacer cumplir los que se titulan de superiores.

Pero, no quiere decir, ni debe entenderse que la autoridad que se concede al superior, le faculta para esgrimir la que arma que sirva para aplastar en embrión las iniciativas del personal que bajo sus órdenes tiene; no debe servir para atropellar los derechos que se han concedido al inferior; no debe servir para faltar á los más elementales deberes de dignidad y compañerismo, que son deberes que rayan á mayor altura que los reglamentarios; no debe emplearse para faltar y herir mortalmente al bien entendido principio de autoridad amparándose en este mismo principio. El principio de autoridad que crea despotas en vez de dignos superiores, como los hay, debe anularse. La autoridad que se emplea para restar ésta al que tiene bajo sus órdenes, no debe consentirse; la autoridad que se emplea para faltar á la disciplina bien entendida, debe desterrarse la autoridad que no se inspira en un recto espíritu de razón y justicia, no debe sufrirse, si no es consintiendo el rebajamiento de dignidad humana.

Respetemos el principio de autoridad, pero siempre y cuando sea bien entendido.

ATENCIÓN.

## Para el Sr. Director de la Compañía del Norte.

El personal de lampareros nos dirige la siguiente carta que nos transmite uno de nuestros representantes, y que no dudamos será atendida, pues lo que piden estos modestos obreros es de estricta justicia:

\*Señor director del HERALDO DE FERROCARRILES. Madrid.

Muy señor mío: El personal de lampareros en el servicio del pequeño material en la Compañía del Norte, ruega á usted ordene la inserción de la presente en favor de una clase que, sin duda, por ser la más modesta, es la más sufrida.

Es el caso, señor director, que en su principio éramos empleados de plantilla y después dejamos de serlo por las exigencias del Fisco; pero la Compañía, comprendiendo con muy buen acuerdo que dadas las condiciones en que prestábamos servicio, no podía equipararse con los agentes á jornal, nos concedieron siempre los mismos derechos que á los de plantilla; pero viene una circular posterior en Octubre del año anterior y nos quitan estos derechos, quedando en las condiciones de los agentes á jornal, ocasionándonos con esto los perjuicios que usted puede suponer.

Nos dirigimos á la superioridad en respetuosa exposición, poniendo de manifiesto esos perjuicios y pidiendo que, ó quedáramos en las condiciones en que estábamos, es decir, con los derechos de los de plantilla, ó que se nos hiciera empleados en la forma indicada, y á esta exposición la superioridad nada nos contestó.

Mucho tiempo después dirigimos un segundo escrito parecido al anterior y recordando el primitivo, y nada contestan, y preguntamos de qué medio hemos de valerlos para que la superioridad se digne contestar á estas peticiones.

No se nos oculta que el señor director, al hacerse cargo de la Compañía tendría otros asuntos de que ocuparse más que de estas pequeñas, pero al transcurrir tanto tiempo sin solucionar este asunto, tememos quede en el olvido.

Le dan las gracias su seguro servidor que b. s. m., *Los lampareros del Norte*.

Por nuestra parte, rogamos al señor director de aquella Compañía haga cuanto pueda en favor de tan sufridos obreros, muy dignos de que se les atienda, siquiera sea por el silencio y humildad con que han venido pasando durante tanto tiempo.

Esperamos confiadamente en que á lo menos se contestará á sus repetidas instancias.

## NOTICIAS VARIAS

M. Leitruéz, director de la Compañía Acumulador Industries, ha hecho recientemente ensayos notables para estudiar el alumbrado eléctrico de los trenes, de acuerdo con la Administración del ferrocarril Great Western, cuyos datos tomamos de *L'Industrie Electrique*. El ensayo se hizo en el tren rápido de Londres á Penzance. La instalación de cada vagón comprendía 12 lámparas de osmio de 10 bujías en tres coches de primera clase, 10 lámparas con filamento de carbón de 12 bujías en cinco compartimientos de tercera clase, y ocho lámparas con filamento de carbón de ocho bujías en un vagón mixto; en total, 304 bujías. Las lámparas de osmio consumían de 1,7 vatios por bujía, y las de filamento de carbón de 3,5 vatios por bujía. La batería daba 23 vatios y tenía una capacidad de 180 amperios-hora, siendo la dinamo de 2,3 kilovatios. La prueba ha durado tres meses y ha obtenido un éxito notable. Al final del ensayo, el voltímetro indicaba aún una tensión normal, y las lámparas daban una buena luz. No había en el conjunto ninguna señal de deterioro, aunque no se había tocado hacia doce semanas. El vagón había efectuado más de 40.000 kilómetros. Se encontró asimismo que en los ejes haba aceite para tres meses todavía. Las escobillas de carbón se habían gastado muy poco. La batería estaba bien cargada; el ácido marcaba la densidad normal. Finalmente, el interruptor automático funcionaba bien igualmente.

La Compañía de ferrocarriles de La Robla ha tenido durante el año 1903 1.977.120,82 pesetas de productos brutos por 1.320.430,33 de gastos, quedando, por tanto, un beneficio líquido de pesetas 656.690,49.

Recomendamos á nuestros compañeros la acreditadísima fábrica de gorras de los hijos de Rubio, Jacometrezo, 50.

A ello nos obliga el esmero, economía y prontitud con que nos consta sirve los pedidos.

A instancia del Gobierno portugués, las distintas Compañías cuyas líneas están en ello interesadas, tienen en estudio el proyecto de establecer un tren sudexpreso diario entre Lisboa y Medina, enlazando en este último punto con el de Madrid á París.

Ingresos de ferrocarriles desde 1.º de Enero.		1905	1906
Norte.....	59.826.294	61.744.720	
M. Z. A.....	54.987.445	58.269.652	
Andaluces.....	11.554.747	10.767.673	
M. C. P.....	2.487.481	2.685.630	

Ha quedado abierto al público la nueva línea férrea de Peñarroya á Pozoblanco, que comprende un trayecto de 53 kilómetros, siendo siete las estaciones en todo él: Peñarroya, Pueblo Nuevo, Bélmez (ermita), Hinojosa (apeadero), El Soldado (idem), Villanueva y Alcaracejos y Pozoblanco.

Hemos recibido los Estatutos por que se rige el Centro obrero ferroviario de Valladolid, creado, como tienen conocimiento nuestros lectores, para fomentar la ilustración y cultura de los asociados é hijos de éstos, como finalidad principal, aparte de otras finalidades prácticas muy dignas de tenerse en cuenta.

## La Compañía de Madrid Zaragoza Alicante.

Lo mismo que la del Norte, también ha visto con suma satisfacción, y así lo ha participado á sus empleados en reciente circular, el celo, actividad é inteligencia con que se ha llevado á efecto el transporte de 60.000 viajeros en los trenes ordinarios, 85 especiales y 25 militares que han circulado con motivo de la boda de S. M. el Rey D. Alfonso XIII, y por ello se complace, haciendo pública su satisfacción en unas cuantas circulares que, valoradas á buen precio, suponen una cantidad de 20 ó 25 pesetas. Verdaderamente: ¿qué gratificación más económica puede dar á sus empleados una Compañía que cuenta con 3.673 kilómetros de vía en explotación? ¿Qué menos se ha de dar á sus esclavos que un papelito, que aunque barato, tiene la ventaja de exponer que su director está convencidísimo de que sus empleados saben cumplir con su deber y no temen al trabajo?

No siendo la primera vez que esto ocurre, no nos coge de sorpresa, pues ya cuando las últimas maniobras militares, al regresar á sus residencias todas las fuerzas con motivo del fallecimiento de S. A. la princesa de Asturias (q. e. d.), ocurrió lo propio, y sin duda alguna al dignísimo director de esta Compañía le ha gustado este procedimiento, y no me cabe duda que lo pondrá en práctica cuantas veces lo juzgue oportuno.

Los queridos compañeros del Norte se lamentan, con justísima razón, de que en esta ocasión no se ha visto precedida de la anulación de castigos que como en otra (en la Jura del Rey) ocurrió.

Con bien poco os conformáis, carísimos compañeros; pero y nosotros, los de M. Z. A. para los que no hay primas, para los que no hay consideraciones, ¿qué diremos cuando, ni en aquella ocasión ni en esta ha habido tal anulación, sino por el contrario continúan con más ahínco los castigos y las multas?

Y no creáis que estos castigos son sólo por descuidos posteriores á dicha algarabía, no; estoy segurísimo de que aun en el apogeo del trabajo habrán sido castigados con más severidad, si es posible, aquellos empleados que, aun teniendo que tomar buena parte de sus horas de descanso para poder dar satisfacción á su deber, hayan cometido alguna deficiencia precisamente por el excesivo trabajo.

También una comisión de empleados de esta Compañía se queja, y lo creo con sobrado motivo, á causa de la insignificante cantidad que perciben en concepto de gratificación (5 por 100).

No me cabe duda; los compañeros á que me refiero no son en la actualidad jefes ni factores, conductores ni guardafrenos ni mozos, y si empleados de los varios negociados en las oficinas del Pacífico.

Y si esos compañeros se quejan, que al fin perciben un 5 por 100, ¿qué haremos nosotros los factores, jefes de Estación, etc., etc., que no percibimos ni aun esa insignificante cantidad? ¿Qué haremos los que trabajamos catorce horas reglamentarias y algunas más extraordinarias, por no ser suficientes á llenar nuestro complicado cometido, los que no cobramos nada por este concepto y para los que hay castigos y pocas consideraciones?

Fara éstos, para nosotros, no hay más que aumento de trabajo, estadísticas complicadísimas, variaciones frecuentes de documentación y rigurosidad en el cumplimiento de nuestro deber. ¿Hasta cuando han de abusar de nuestra paciencia, queridos compañeros? ¿No ha llegado aún el día que hagamos comprender á las Compañías lo que valemos y de lo que somos capaces ya que en tan poco nos estiman?

En la unión está la fuerza, como todos sabéis, y mientras esto no ocurra, mientras 70.000 empleados no sean uno solo, nunca llegarán á comprender nuestros explotadores que sin nosotros no hay ferrocarriles que rinden grandes ganancias con el sudor de nuestro frente. Adelante, compañeros de M. Z. A., unámonos como lo hacen nuestros colegas del Norte y otras Compañías; seamos todos lo que debemos de ser y el tiempo, verdadero maestro del presente y del porvenir, será testigo de que no hemos venido al mundo para ser esclavos.

UN FACTOR DE M. Z. A.

Este artículo, que llegó á nuestras manos con algún retraso, sufrió más aún porque el excesivo original nos impidió publicarlo, y aunque el asunto está ya tratado en las columnas de este periódico, no obstante agradeceremos á su inserción, que encarecidamente se nos ruega.—(N. de la R.)

## EL ESCALAFÓN

Si el Sr. Latorre no cuenta en su apoyo con otros argumentos para rebatir el escalafón, que fundándose en el pesimismo de que surgirían antagonismos entre los diversos servicios de las Compañías y en la carencia de suficiente ilustración por parte del personal, de ser esta objeción el único obstáculo, su implantación sería un hecho.

¿Por qué dice dicho señor lo del antagonismo? ¿No beneficia por igual á todos los servicios? Estas preguntas me hago y no acierto á responder.

Los servicios de Explotación, Tracción, movimiento, Vía y obras, etc., de las Compañías, están reglamentados de modo que tienen una verdadera autonomía, no permitiéndose al personal pasar de uno á otro; unos están mejor retribuidos que los restantes, y, sin embargo, ¿hay hoy en día por esto rivalidades? Habiendo, pues, como hay la independencia de servicios, á todos beneficiaría por igual estilo, y al personal de Explotación no le implicaría lo más mínimo si en Movimiento ó Tracción se ascendía más ó menos pronto; para regular esto se compensaría en los sueldos. En el Ejército, ¿no ocurre que los de unas armas ascienden primero que los de otra, siendo de la misma promoción? ¿Se quejan por esto? El sueldo es el encargado de verificar esta compensación, pudiendo muy bien adaptarse este sistema para las Compañías.

Claro está que para Compañías donde impera la autocracia y trata á sus empleados como siervos, no sirve el escalafón, porque con él se extirpaban de raíz esos parásitos que las malean, llamados recomendación, y el favoritismo caería por el suelo, cosa que no les conviene.

Con respecto al grado insuficiente de ilustración de los empleados, salvo excepciones, estoy de acuerdo con el Sr. Latorre; pero ¿es

esto obstáculo?; creo que no, pues se remediaría muy bien exigiendo al personal que en un espacio de tiempo próximo al ascenso probase su aptitud y suficiencia para ello, y de este modo, por la cuenta que les tendría, procurarían estudiar é instruirse en aquello que necesitasen; si no pudieran probar su competencia, pasarían á la cola del escalafón en los de su clase, y así ascendería todo el que tuviese ó procurase tener condiciones, sirviendo de estímulo entre el personal para dedicarse al estudio, y que completase su instrucción aquel que tuviese alguna deficiencia.

Ahora se me ocurre preguntar: ¿Tiene la culpa el personal de estar tan falto de instrucción? No; las Compañías, á su ingreso, les ha exigido ciertos conocimientos que ellos han probado poseer; entonces la culpa será de las Compañías, por ser tan modestas en estos exámenes; si quieren tener buen personal, que den sueldos adecuados á las necesidades de la vida y que exijan lo que debieran exigir para ocupar la mayoría de los cargos, y no sucedería lo que en la actualidad, que hombres ineptos, desconocedores por completo de la organización de ferrocarriles, entren de subjes, jefes de primera y subinspectores, mientras que otros, con títulos académicos y suficiencia probada, están postegados de jefes de cuarta. ¿Por qué? Porque su amor propio y su educación les ha vedado verse de lo que ya hemos llamado «parásitos»; así es que todo empleo de estas condiciones abogará por el escalafón, sea cual fuere, pues siempre tendería á disminuir las demasías que hoy, desgraciadamente, existen.

Si el director del ferrocarril del Norte, señor Waldmann, siempre atento á las quejas de sus subordinados, quiere hacer una obra imprescindible de su nombre, implante el escalafón.

VAN DYCK.

(El anterior artículo se refiere, en contestación á otro publicado con el mismo título por D. E. Latorre en el periódico número 441 de *La Asociación*.)

## LA PRENSA

Habitamos un país en que, por desgracia, no sólo la ilustración se encuentra ajena á la gran mayoría de la población, sino que, lejos de fomentarla, se le imponen trabas insuperables á que las clases trabajadoras principalmente les es imposible subvenir, por multitud de razones.

Los estragos de la miseria impone al jefe de un hogar horas de servicios que apenas le permiten penetrar por las puertas de su casa para otro objeto que entregarse al descanso; la humilde compañera de aquél, en los más de los casos, se encuentra obligada á seguir las huellas de su esposo ó ir á buscar otra miserable peseta con que hacer más llevadera la vida económica de ese pobre rincón, donde acaso ha permanecido en sendas horas de soledad el infeliz vástago; éste, cuando apenas su débil musculatura le permite moverse por sí, ó encuentra por albergue el arroyo mientras sus padres se dedican al trabajo cotidiano, ó va á parar á esas tísicas escuelas, donde hay que empezar por entregar un pedazo de pan al tan venerable como escuálido maestro, antes que dejarle una criatura más que le devane el cerebro ó consuma su paciencia; acaso se encuentran juntos en el hogar cuatro ó cinco diablillos, para los que la república más avanzada resultaría insoportable y tiránica dictadura; seguramente, cuando apenas las fuerzas de una criatura lo permiten, el triste *realillo* ganado en un taller es un auxilio para calzarle; este infante, entregado tan prematuramente á una sociedad para cuya convivencia aún no se encuentra preparado, queda absorbido por ella é imposibilitado de otra ilustración que la que allí pueda recibir... Por si esto no fuera suficiente, aun encontrando tiempo á llenar este vacío, el jornal no alcanza á satisfacer las exigencias de la vida material, cuando más á la adquisición de libros instructivos; los centros públicos donde hojearlos gratuitamente cierran y abren sus puertas en triste coincidencia con las de los talleres; los centros educativos gratuitos son insuficientes y obligan á distraer del descanso horas que para éste son absolutamente necesarias; todo, pues, se estrellaba contra la educación del obrero, dejándole huérfano de buen elemento tan necesario á hacerle un buen padre y mejor ciudadano, sin lo que es imposible la fuerza moral de una nación en que, como la nuestra, la astucia de grandes empresas extranjeras implantan sus reales para exportar las riquezas que aún atesora la patria.

En tal situación hay que reconocer que el único medio hábil de que se descorra el denso velo de la ignorancia en que, por desgracia, permanece envuelta la gran masa trabajadora, es en la prensa.

Desde los más sabios principios de filosofía y moral hasta las más gallardas galas del inge-



nio; desde los ásperos axiomas matemáticos á los más agradables pasajes históricos ó novelescos; desde las descripciones geográficas, cosmológicas, etc., cuanto es confiable á la pluma, cuanto cabe traducir en forma literaria, cuanto encierra el arte ó la ciencia, cuanto es en sí la imaginación, el talento, el lenguaje, la traducción articulada de lo que es capaz de encerrar el cerebro de los hombres, todo, absolutamente todo, adquiere forma gráfica entre las columnas de esas hojas que se llaman prensa, y en ellas, al más ínfimo sacrificio, cabe propagar la cultura, la civilización y el progreso.

Si posible fuera hacer penetrar en esos millones de cerebros confusos la luz de la razón consciente, cual intuición natural que les hiciera ver lo que encierran los conjuntos de letras estampadas en las columnas de la prensa; si lo que ha de ser consecuencia de labor fecunda á realizar fuera causa inmediata á emborronar cuartillas; si hubiéramos de enseñar ideas, no palabras y aún letras, como es preciso realizar en esas masas tan viriles como inconscientes; si España fuera un pueblo culto é ilustrado; si esa masa popular fuera capaz, sería independiente, sería fuerte, tendría derechos, tendría vida, sería y tendría lo que ni es ni tiene.

Ese personal ferroviario, tan sufrido, tan abnegado; ese mártir ó esclavo sobre el que cae con más fuerza que en parte alguna el arma mortífera de la infamia, ese... (ser ingeniosos), ese sufre y muere, porque aún las garras de la ignorancia apenas han saltado á una ínfima parte, insuficiente á desplegar la bandera de emancipación frente al capital.

Ilustraros, ferroviarios; buscad en las columnas de la prensa la savia de vuestra inteligencia; mirad en ellas el punto de salvación; leed; cual si en ello encontrarais el más dulce placer, y... leed; la lealtad de mi conciencia, al encontrar acogida entre vosotros, os hará al fin exclamar, al cabo de algún tiempo, más ó menos lejano: ¡Ah, si la prensa me ha ilustrado! La prensa lo es todo; hagamos de nuestro periódico un diario que nos ilustre y defienda.

RAFAEL MERLO.

## Celo y honradez.

Sr. Director del HERALDO DE LOS FERROCARRILES.

Mi respetable y distinguido señor: Dos palabras le suplico me permita decir en el periódico de su digna dirección; pero no podría ha-

cerlo sin antes otorgar mi modesto, más sincero y entusiasta aplauso á esa Redacción por el trabajo que se ha impuesto con la defensa de la honrada y sufrida clase ferroviaria.

De merecido califica el aplauso que HERALDO DE LOS FERROCARRILES dirige al personal de pequeña velocidad de Madrid-Norte, por el descenso que han obtenido las reclamaciones de carnes en el primer semestre del corriente año.

Este descenso de reclamaciones, producto de la laboriosidad de los agentes, demuestra, en primer término, las ventajas que á las Empresas reporta su personal; y estas ventajas repercuten en el personal de explotación y trenes, á quienes se les habrá castigado con anterioridad por faltas que no tendrían otro origen que la forma de entender en la solución de reclamaciones faltas acaso de todo fundamento.

Son, pues, esos honradísimos y humildes empleados dignos, por muchos conceptos, de una recompensa por parte de la Compañía y de la consideración y respeto de todos sus compañeros. Es tan grande y de tal relieve el significado de las cifras que ponen de manifiesto el descenso de las reclamaciones que recaían en mercancías de una misma naturaleza, que me resisto al silencio.

El personal de trenes, que por una ley fatal es perpetuo blanco de responsabilidades ajenas, aplaude en masa á esos dignos compañeros de Madrid, pequeña velocidad, desde el subjefe y vigilante jefe hasta factores y guardaalmacenes, por ese celo que, como antes digo, no solamente favorece los intereses de la Compañía á ellos confiados, sino que también á los de humildes agentes de tren, á quienes han evitado la imposición de retenciones que se les hubiese impuesto, de haberse pagado la misma suma que en anteriores años. Las retenciones impuestas á los agentes que se señalan como responsables, sin que en muchas ocasiones se vea la tal responsabilidad por parte alguna, están en relación directa con las sumas que se pagan á mayores sumas pagadas, mayor número de retenciones.

No es, señor director, ese personal digno y merecedor solamente del aplauso sincero (al que uno el mío particular) que le envía ese periódico; es digno de una recompensa por parte de la Compañía, la cual ingresó ó no tuvo necesidad de extraer, que para el caso es lo mismo, los miles de pesetas de ese descenso de que nos habla el periódico.

Esfuerzos verdaderamente titánicos habrá tenido que realizar el personal para conseguir reducir á 7.000 las 18.000 pesetas y pico abo-

nadas en el primer semestre de 1905; de una diplomacia especial habrá tenido que revestirse para poder llevar al conocimiento de los reclamantes lo infundado de muchas de las reclamaciones que pretendían formular; poseídos de una gran calma y serenidad habrán tenido que estar para sufrir y contrarrestar las intemperancias de reclamantes de mala fe, que existen, como nadie ignora, y que perjudican grandemente los intereses de las Empresas.

En una palabra, señor director: á empleados que cumplen con su deber en forma tan laudable, deben estar agradecidos Compañías y agentes; las unas, porque les proporciona una fuente de ingresos considerable, y los otros, porque además de colocar en el puesto que corresponde el celo, interés é inteligencia del personal ferroviario, evita, á compañeros suyos que desempeñan sus cargos en el servicio de trenes, el cúmulo de retenciones que se les hubiesen impuesto como castigo de que existan reclamaciones de mala fe.

UN CONDUCTOR DEL NORTE.

Nos parece muy bien la petición de recompensa que este digno compañero nuestro hace para los que prestan servicio en las oficinas de pequeña velocidad de Madrid Norte, y nosotros hacemos, no solamente nuestra tal petición, sino que la hacemos extensiva á todo el personal de la misma Compañía. El personal de referencia ha cumplido admirablemente con su deber; velando por los intereses que le han sido confiados, se ha hecho acreedor á la recompensa que no se regatea nunca, en otras empresas ó negocios particulares. En general, el personal ferroviario cumple siempre con sus deberes, y debe, por tanto, correspondersele mejor de lo que se viene haciendo.

Nuestra opinión es que el personal debe siempre cumplir con sus deberes y que las Empresas deben dar satisfacción á su personal concediéndoles la recompensa que se merecen para alentarlos á que continúen velando por los intereses que se les recomienda.

## REGALOS MENSUALES

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

D. Angel Orejas, de la Compañía del Norte; D. Froilán Lázaro, de la de M. Z. A., y D. Mariano Rodríguez, guardaagujas del Norte, en Peña Rubia.

Rogamos á los agraciados nos comuniquen directamente, ó por conducto de nuestros re-

presentantes, cuál de los objetos (cuya lista hemos publicado en números anteriores) desean, para remitirlos.

## ADVERTENCIAS

Estando próxima á finalizar la fecha de admisión de las «Leyes de Ferrocarriles» para su encuadernación, rogamos á aquellos de nuestros compañeros que tengan propósito de remitirnoslas con el fin indicado, lo hagan á la mayor brevedad.

Como son muchos los compañeros que se nos han dirigido reclamándonos el envío del folletín encuadernado, nos vemos en la necesidad de indicar que esto no lo podemos realizar hasta dentro de muy poco tiempo, porque esperamos á tener reunidas todas las «Leyes de Ferrocarriles», cuyo envío se nos ha anunciado, para proceder á su encuadernación.

Cumpliendo con los deseos de algunos compañeros que nos piden precios de la «Ley de Ferrocarriles», les anunciamos que su valor es de 0,75 pesetas.

Se nos ha dirigido un buen número de compañeros, rogándonos publiquemos los diez y seis artículos de que consta el convenio establecido entre las Compañías del Norte y M. Z. A. Deseosos de satisfacer los deseos de nuestros compañeros, siempre que las circunstancias nos lo permitan, publicaremos tan pronto como nos sea posible dicho convenio.

## Movimiento del personal.

D. Patricio Garrido, de Palencia, á Lantueno (Santurde), de jefe Estación; Federico Soler, jefe Estación de Segovia, á Burgos con el mismo cargo; León Lobato, interventor en ruta de Coruña, á Monforte; Prudencio Romero, interventor en ruta, de Coruña á Monforte; Felipe Casas, guardafreno, de Madrid, á Zaragoza; Manuel Rodríguez, jefe, de Grajal, á Torneros; Francisco del Nozal, del ferrocarril de Lugo-Llanera, á Calzada; Antonio Blanco, mozo de Busdongo, licenciado por inutilidad originada en servicio; Juan Martín, guarda de día en Puente los Fierros, jubilado; Antonio Niño, guardafreno, de Gijón, á Oviedo; José Antón, mozo de Campomanes, dimisionario.

Permutas.

Un factor contable de las oficinas en gran velocidad de la estación de Miranda de Ebro, desea permutar con cualquier empleado de oficinas que sea de plantilla.

- 8 -

cial. Serán visadas por los jefes de división, jefes de servicio de la 1.ª división, ingenieros ó inspectores principales según los casos, y se unirán á las propuestas de ascenso para formar parte del expediente de los empleados.

Para los ascensos se atenderá con preferencia al mérito, es decir, que se concederán á los empleados que en los exámenes tengan mejor nota. (Véase *Apéndice núm. 2*, para el personal de las estaciones.)

17. Los aumentos de sueldo sin ascenso de categoría tendrán lugar en 31 de Diciembre de cada año, al presentar los cuadros del personal y los presupuestos.

18. Cuando ocurra una vacante de empleado de plantilla se proveerá la plaza en el del grado inmediato inferior que más la merezca dentro de la regla contenida en el art. 16, y que, tanto para el personal comprendido en ella, como para cualquier otro, lleve más de un año sin que haya tenido ningún castigo. Cuando el ascenso recaiga en el empleado que ocupe el primer lugar de la clase inferior inmediata, podrá ser dispensado de esta última circunstancia, siempre que el castigo sufrido durante el año consista en reconvenciones ó multas, pero no si fuere algún otro de los determinados en el art. 20. A los seis meses de estar desempeñando la nueva plaza tendrá derecho al sueldo mínimo que á ella corresponda, si ha probado la suficiente capacidad. Si no se le reconociere apto para para desempeñar el nuevo cargo, volverá á ocupar su puesto primitivo ó otro análogo de la misma categoría.

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

20. Los castigos que se impongan consistirán:

En reconvenciones.

En multas.

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

En suspensiones de sueldo con ó sin interdicción de servicio.

En apercibimientos.

En descensos de categoría y sueldo.

En la destitución.

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

- 5 -

se les cite personalmente, dando ellos con antelación conocimiento á su superior inmediato del día y hora en que deban verificarlo.

4. Los empleados de la Compañía no deberán mezclarse ni tomar parte en cuestiones políticas. Se alejarán, por el contrario, de ellas y se limitarán al ejercicio de sus derechos de ciudadanos, consagrándose con asiduidad al esmerado cumplimiento del servicio.

5. Todo empleado de la Compañía será responsable del cumplimiento de sus deberes como tal ante su superior inmediato.

Aunque en cada ramo del servicio haya empleados especiales, estarán obligados todos á ayudarse mutuamente en caso de necesidad y siempre que lo exijan las circunstancias.

6. Todos los empleados y obreros de la Compañía tendrán obligación de indicar las señas y cambios de domicilio al jefe del servicio respectivo, y en cada oficina, taller, depósito ó estación, se llevará constantemente al día una lista que contenga las referidas señas. Toda indicación inexacta dará lugar á un castigo.

7. Todo escrito de un subordinado á un superior se tramitará por la vía jerárquica, es decir, por conducto del jefe inmediato, salvo los recursos de queja contra el mismo jefe cuando hubiere fundado motivo para ello; y todos los asuntos seguirán, después de resueltos, el mismo conducto que siguieron al someterlos á la superioridad.

Queda prohibido á todo empleado de la Compañía hacerse recomendar por otra persona que sus jefes, para cualquier ascenso, cambio de residencia ó peticiones análogas. Toda recomendación que un empleado interponga infringiendo dicha prohibición y valiéndose de personas más ó menos caracterizadas, lejos de favorecerle, redundará en perjuicio suyo, registrándose sin distinción de orígenes ó motivos como mala nota en su expediente.

II

PERSONAL DE PLANTILLA Y Á JORNAL

8. El personal de la Compañía se dividirá en dos grandes grupos: personal de plantilla ó permanente, y personal á jornal ó temporero.

### I.—Personal permanente ó de plantilla.

9. Los empleados de plantilla serán nombrados por el Consejo de Administración ó por el director de la Compañía, según la importancia del empleo.



**BOLETÍN DE TRASLADO**

Suscriptor núm. ....

Envíese periódico á .....

(Firma.) .....

**Buzón administrativo.**

Robres.—Madrid.—Recibida su carta. Conformes, pero convengamos en que desde fuera se ven muchas cosas que no tan fácilmente se perciben en el interior.

Viana.—Madrid.—Procuraremos informarnos del asunto á que se refiere en su carta, y nos ocuparemos de ello.

Adamur.—Montalbán.—Recibida su carta con los 0,45 en sellos.

Van Dick.—Madrid.—Como usted ve, en este número se publica su artículo «El escalafón».

P. Garrido.—Lantueno.—Tomada nota del traslado, M. Rodríguez.—Tomada nota de su carta.

Catón.—La Robla.—En el próximo número nos ocuparemos de su carta.

M. Zaporta.—Recibimos los folletines; se le enviará encuadernada.

F. Pemán.—Móncada.—Contestaremos á usted por conducto de nuestro representante en ésa.

Carreras.—Burrum.—Lo mismo que el anterior.

F. B.—Barcelona.—El asunto que usted trata en el

trabajo que nos remite, es mejor para tratarlo como ruego, no como artículo. Díganos si lo encuentra conforme.

**BOLETÍN DE FALTA**

Suscriptor núm. ....

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

de ..... de 1906.

(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	

**Hay varias clases, 75 céntimos cuartillo. Ron superior, 1 pta. idem.**

XX

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.

XX

# HERALDO DE FERROCARRILES

Unión ferroviaria española.

DESDE EL 15 DE JULIO PUBLICA EN FORMA DE FOLLETÍN

## 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.

Liéñese 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. Alejandro Mora.

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 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 (Riebres).

Idem de Bilbao á Portugalete, D. Juan Martín Yagüez.

**BOLETÍN DE ADHESIÓN**

D. .... perteneciente á la Compañía de .....

..... en calidad de ..... se suscribe al HERALDO DE FERROCARRILES, extendiéndose 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.)

— 6 —

Se dará á cada empleado una credencial del cargo que ha de desempeñar, con la fecha de su nombramiento y sueldo anual.

El sueldo se pagará por meses vencidos.

**10.** La primera credencial ó de ingreso en plantilla se dará únicamente á los empleados mayores de diez y ocho años y menores de treinta y cinco. Estarán exceptuados los que, antes de cumplir treinta y cinco años, hayan ingresado en la Compañía como empleados á jornal ó temporeros, los cuales podrán ser nombrados de plantilla después de cumplidos los treinta y cinco años, si reúnen las condiciones necesarias, con tal que tengan menos de cuarenta y cinco años.

**11.** Todo aspirante á un empleo de plantilla, además de saber leer y escribir, deberá presentar, en apoyo de su solicitud, escrita de su puño y letra:

1.º Una nota que indique cuáles han sido sus ocupaciones desde la edad de diez y ocho años hasta la fecha en que solicite el empleo, acompañándola de la licencia absoluta y de la hoja de servicios, si hubiese sido militar.

Si no hubiese sido militar, ó si hiciere más de seis meses que dejó de serlo, presentará certificados expedidos por las Administraciones, casas de comercio ó particulares que acrediten su no interrumpida honradez y buen comportamiento.

2.º La fe de bautismo.

3.º Una certificación de buena conducta dada por el alcalde del punto donde resida y la cédula personal.

4.º Una certificación expedida por uno de los médicos de la Compañía, acreditando que el aspirante no padece enfermedad ni dolencia alguna que le incapacite para el servicio.

5.º El compromiso escrito de prestar una fianza, si la requiere el empleo en que se le coloque.

6.º El compromiso escrito de subscribirse á la Caja de previsión.

**12.** No podrá presentarse al director de la Compañía ninguna propuesta de empleo, si no va acompañada de todos los documentos que se acaban de indicar y de una hoja de examen en que el aspirante haya probado suficiente aptitud en lo relativo á escritura y ortografía y poseer conocimientos de aritmética, sabiendo por lo menos operar bien y rápidamente con las cuatro primeras reglas por el sistema decimal.

Los empleos vacantes se proveerán con preferencia en los que en el examen obtengan mejores calificaciones.

— 7 —

**13.** El que sea admitido como empleado deberá, antes de tomar posesión, depositar la fianza entera ó la parte de ella á que se hubiere comprometido. Si careciere de recursos para depositarla desde luego, deberá manifestarlo y se le podrá conceder que la haga efectiva mediante un descuento de 5 por 100 mensual sobre su sueldo. Cuando el empleado ingrese en un cargo que no requiera fianza y pase después á otro que la requiera, deberá entonces prestarla en las condiciones indicadas.

Al ingresar deberá firmar además un documento en que declare que, siéndole conocidas las Instrucciones y Reglamentos de la Compañía, se somete sin reserva á su observancia y se conforma especialmente con las prescripciones relativas á suspensiones de sueldo, multas, retenciones y cualesquiera descuentos que del sueldo pudieran hacersele por razón de sus funciones.

**14.** Ningún empleado de nueva entrada será admitido en la Compañía sino en los últimos puestos (mozo auxiliar ó suplementario de estación, meritorio, factor al estudio, auxiliar de oficina, fogonero auxiliar, etc.).

Podrán también, por resoluciones especiales del Consejo de Administración, entrar al servicio de la Compañía en puestos de más importancia, y muy particularmente en los destinos técnicos, los individuos que acrediten con sus títulos profesionales reunir los conocimientos y categorías adecuados para desempeñar el puesto que se les confie.

**RECOMPENSAS Y CASTIGOS**

**15.** Las recompensas para los empleados de plantilla consistirán:

En felicitaciones por razón de servicio.

En gratificaciones.

En aumentos de sueldo dentro de su empleo ó por ascenso á otro de más categoría.

En premios anuales especiales por buen servicio. (Véase Apéndice número 1.)

En la distinción de darles á conocer en una Orden del día por actos de celo y probidad ó servicios excepcionales.

**16.** Los empleados del servicio activo, Explotación, Material y Tracción, Vía y Obras, hasta el sueldo de 2.400 pesetas, no podrán ser ascendidos sin previo examen de todos los ramos de su servicio.

Los exámenes se harán constar en actas extendidas en un modelo espe-