

# Heraldo de Ferrocarriles.

PERIODICO QUINCENAL, ORGANO DE LA CLASE FERROVIARIA EN GENERAL

## PRECIOS DE SUSCRIPCION:

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

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

Madrid 1.º Junio de de 1907.

DIRIJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

**HERALDO DE FERROCARRILES**

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

## DE ESCALAFÓN

### ESCALAFÓN

Recibimos una infinidad de cartas, en las que se trata del escalafón, aludiéndose en ellas á los dos artículos que con la firma de «Un Inspector» han aparecido en los dos últimos números de este periódico. Por falta de espacio no podemos publicarlas todas, concretándonos á hacerlo con las que insertamos.

No nos cabía antes duda alguna; pero si alguna hubiéramos tenido se habría desechado en esta ocasión, en que nos hemos convencido de que lo que verdaderamente ansía el personal de ferrocarriles es el escalafón, es una ley (á semejanza de lo que sucede en otras colectividades, cuyo número es más reducido y cuyos servicios al país no llegan á ser tan importantes) que regule sus ascensos, poniendo coto al favor y á la influencia que nos mina, que nos hace ser egoístas, envidiosos, que crea rencores y odios, que hace perder los estímulos al empleado probo y hace que el influyente se coloque en situaciones que jamás hubiera soñado.

En todas las cartas se nos anima, se nos obliga más bien, á que, cumpliendo nuestro programa y las repetidas promesas hechas, nos hagamos eco de la fórmula que propone «Un Inspector», y por si algo nos faltaba ó alguna evasiva pudiéramos poner, se nos ofrecen medios pecuniarios y se nos indica que todo el personal contribuirá á los gastos que puedan ocasionar los trabajos que realicemos.

Lo repetimos: vemos claramente que es el ansia del personal, que es lo que, á su sentir, ha de garantizar su carrera. Alguno, con mal entendido espíritu de egoísmo, presenta inconvenientes y obstáculos; es que así como el criminal, el que tiene deudas con la justicia confunde los paraguas con los bastones, y cree ver en todos aquellos borlas representativas de la justicia, enemigos que estropean sus planes; así éstos creen ver en estos artículos la ley que ha de impedirles prosperar, subir, escalar puestos, que sólo consiguen á fuerza de servilismos unos, de osadía y de adulación otros y de méritos indiscutibles los menos.

Contarse podrían estos últimos; los otros todos los conocéis, los tenéis á vuestro lado y los conocéis más porque os traicionan, y en su afán inmoderado de subir os adulan á vosotros mismos, porque tienen miedo, miedo de que llegue un momento en que los conozcáis á fondo y los escupáis, porque sus amañes dan náuseas, sus entrometimientos dan asco, sus artimañas producen ira.

Hemos visto que escalafón se quiere, hemos visto que las ideas presentadas por «Un Inspector» han sido acogidas, más que con agrado con mucho entusiasmo; pues bien, no desanimaremos nosotros, ni queremos que nadie desanime, adelante.

### EL ESCALAFÓN

A «Un Inspector».

Completamente conforme con el compañero que en el núm. 41 de este periódico pone como ejemplo para el escalafón las agrupaciones por sueldos; pero me he de permitir hacer algunas objeciones.

En la Compañía del Norte, y acaso en otras Compañías, no es raro pasar de un servicio á otro, verbi gracia, de Explotación á Intervención, de Tracción á Explotación, etc.; ¿qué lugar ocuparía en el escalafón especial del Servicio el que viniera de otro?

Yo creo que el escalafón debe ser general en la Compañía por orden de antigüedad, sin tener en cuenta para nada el sueldo y categoría del agente, y cada Servicio tener el suyo especial por clases (escalafón de jefes de 4.ª, 3.ª, 2.ª y 1.ª, escalafón de subinspectores, de inspectores, etc.), y es natural que el último ingresado en una de estas clases, ocupe el último lugar del escalafón. Esta manera de formarlo podría, por el pronto, lesionar derechos de antigüedad; pero de algún modo hay que empezar. Resultará que agentes modernos ocuparán puestos elevados en el escalafón por tener relativa antigüedad en el cargo con relación á otros más antiguos en la Compañía; pero para esto se forma el escalafón general, y, llegada la hora del ascenso, á nadie debe extrañar se ascienda con preferencia al más antiguo en la Compañía, aun siendo más moderno en el escalafón especial de su clase.

Esta manera de formar el escalafón la creo justa y lógica; pero existe un gravísimo inconveniente para llevarla á la práctica. Recuerdo de mis tiempos en la Universidad que un catedrático de una asignatura, que no hace al caso, nos decía: «Los bancos asisten puntualmente todo el curso á clase, y no saben una palabra»; ciertos agentes tienen cuarenta años de antigüedad y no sirven más que para el cargo que desempeñan, y muchas veces con dificultad. Esto no es, desgraciadamente, una apreciación gratuita; esto es exacto, y hartos casos tendrán en su práctica mis compañeros.

Pongamos un agente de estos en el escalafón, y llegará un momento en que por rigurosa antigüedad en el general y especial de su clase, habrá que ascenderle. ¿Se le ha de postergar sistemáticamente? No debe ser. ¿Se le ha de ascender no teniendo condiciones para ello? Tampoco debe ser. ¿Cómo se resuelve en justicia esta dificultad? Si se atiende al mal llamado turno de méritos, se abre la puerta al favoritismo.

Antes de organizar el escalafón debieran las Compañías crear premios de constancia, que podrían comenzar á los veinte años de servicios, premios equivalentes al importe de un ascenso ordinario y que se adjudicarían cada seis años á los agentes cuyas aptitudes no les permitieran ascender á la categoría inmediata, considerándolos como sueldo efectivo para la jubilación. En esta forma ascenderían los llamados por sus méritos y serían premiados los servicios de los que sin aptitudes, por diferentes causas, pasan su vida actualmente en el máximo de su clase sin esperanzas de mejorar su situación económica.

Como sobradamente apreciará mi compañero, es muy complejo el asunto del escalafón y se han de ofrecer muchísimas dificultades á las Compañías

para formarlo. Todos debemos coadyuvar con nuestro esfuerzo á que vean nuestros directores que nos ocupamos de este asunto estudiando sus dificultades y acaso logremos, aunque lo dudo, tan deseada mejora.

OTRO INSPECTOR.

Mayo 1907.

Señor director de HERALDO DE FERROCARRILES.

Muy señor mío: Bien, muy bien; la campaña que emprende esa publicación en pro del escalafón merece toda clase de plácemes, toda clase de enhorabuena.

Permítame usted que le diga, interpretando fielmente el sentir de mis compañeros, que ese es el camino que debe seguir usted.

Los empleados que tienen sentido común, quieren como usted, mejorar, pidiendo con respeto, sin imposición, aquello que á nuestro mejoramiento respecta.

No olvide usted nunca, mi querido director, que esos que más blasonan de igualdad y de anarquismo, son los que nos venden, ora con sus adulaciones y servilismos, ora con las influencias y padrinazgos.

Predican una cosa y practican otra, con la particularidad de que tratan de convencernos con sus teorías ridículas.

Afortunadamente son los menos; prescindamos de ellos y tenga usted en cuenta que esos *sabidillos* son los que algún tanto de culpa tienen en la situación que atravesamos.

Los que no sabemos, y por no saber no podemos ni queremos adular ni ser serviles; los que no tenemos otra influencia que nuestro trabajo grande ó pequeño, pero siempre fiel, leal, honrado, ansiamos el escalafón.

Pidámoslo, acerquémonos á la superioridad, que yo tengo—sentiría equivocarme—la absoluta seguridad de que han de escucharnos y atendernos.

Si los trabajos que esto origine requieren dinero, dinero habrá; lo que hace falta es que les digamos á los que mandan necesitamos escalafón.

Suyo agradecido,

P. LÓPEZ SURA.

Madrid.

## ESBOZO

Uno de los temas más discutidos por todos los empleados ferroviarios es, sin duda alguna, el *escalafón*. Pero como quiera que por mucho que se busque una solución favorable no hemos de llegar á encontrarla, por lo mismo que «nunca llueve á gusto de todos», me limitaré á aportar mi opinión al firmante del artículo «Un estudio», inserto en el HERALDO DE FERROCARRILES del 16 de los corrientes, esto es, llevando una piedrecita á la grandiosa obra que entre todos podríamos construir.

Y ahora pregunto al susodicho señor y á todos mis compañeros en general: ¿por qué no unir el examen al escalafón? ¿No sería más lisonjero que al ascender un empleado por riguroso turno aquilatará su saber al número de orden que le correspondiese en el escalafón?

Claro está, que los que no valemos más que para mal desempeñar el cargo que milagrosamente nos han confiado (y desgraciadamente somos muchísimos), veríamos con muy buenos ojos la implanta-



ción del escalafón riguroso, pues sería de la única manera que podríamos trepar, sin dificultad, por la escalera del ascenso, ahora tan resbaladiza para nosotros; pero esto, que nos beneficiaría á algunos, sería mucho peor para los estudiosos y aplicados, quienes tendrían necesariamente que esperar á que les tocara su turno, viendo, con gran pesar, el ascenso de otros compañeros, cuyo único mérito consistiría en haber ingresado unos días antes al servicio de la Compañía. Y tendríamos las cosas como ahora, ó peor que ahora.

En mi humilde juicio, no caben las grandes ideas, puesto que éstas suelen ser el resultado de profundos estudios, y yo, por desgracia, carezco de ellos por completo; pero creo, con el señor antes citado, que deberían establecerse tantos escalafones como servicios distintos tiene cada Compañía, divididos cada uno en tantos otros como categorías tiene cada servicio. Hagamos, pues, el escalafón de un servicio, el del Movimiento, por ejemplo, en esta forma:

Conductores...	De 1. <sup>a</sup> { 2 3 etc.	Guardafrenos...	De 1. <sup>a</sup> { 2 3 etc.
	De 2. <sup>a</sup> { 2 3 etc.		De 2. <sup>a</sup> { 2 3 etc.
	De 3. <sup>a</sup> { 2 3 etc.		De 3. <sup>a</sup> { 2 3 etc.

y así sucesivamente para los mozos de tren y suplementarios, escribientes y demás personal de oficina, etc., etc. Una vez determinado el número de plazas que de cada categoría deben estar cubiertas, á cada vacante de éstas un Tribunal compuesto de un jefe ó inspector como presidente, un inspector de Explotación y otro de Tracción, procedería á examinar los primeros de la clase inmediata inferior, teniendo entendido que los que no saliesen airoso de dicho examen, serían eliminados, siguiéndoles los que por el mismo orden les correspondiese. Una vez cubiertas las vacantes, los eliminados continuarían ocupando los primeros puestos en la lista de los de su clase, hasta que, de no salir aptos para el ascenso al tercer examen (siempre que hubiese transcurrido un año desde el primero), quedarían postergados para siempre, borrándoseles del escalafón. Estos actos deberían ser públicos para que pudiera presenciarnos el personal libre de servicio, donde aprendería mucho, pues sabido es que en ninguna parte se recogen tantos datos como en unos buenos exámenes.

En cuanto al personal antiguo, la Compañía podría optar entre dejarles en sus puestos ó avisarles con un año de anticipación, á fin de que ratificaran sus méritos en el lugar que ahora ocupan por medio del examen antes expuesto.

Tal es mi opinión; y aun cuando resulte una quimera su realización, no dejaremos de comprender que, de poderse llevar á cabo, habría mejores empleados, con lo cual las Compañías ferroviarias serían las primeras en recoger sus frutos.

ENRIQUE BOSCH.

Manresa 25-5-907.

Milagro y Mayo 19 de 1907.

Señor Director del HERALDO DE FERROCARRILES.  
Madrid.

Muy señor mío y de toda mi consideración: Con sumo gusto he leído los artículos firmados por «Un Inspector» en sus números de fecha 1.º y 16 del corriente, referentes á la necesidad del escalafón en nuestra clase de empleados de ferrocarriles, á cuya opinión y deseo de que cuanto antes se lleve á efecto me adhiero, pues hace ya muchos años que se deja sentir esa necesidad, y creo estar seguro al afirmar que, excepto algunos privilegiados, según expresa muy bien en su artículo del 16, casi todos lo desean; pero para que este deseo se manifieste cual se siente, y tal estado de opinión pueda exteriorizarse y llegar á donde sea preciso, me parece indispensable se prescindiera de adhesiones individuales ó aisladas, porque muchos no son suscriptores y, por lo tanto, ignoran estas iniciativas y los medios de expresar su voluntad y conformidad.

Sin ánimo ni pretensión de menoscabar en lo más mínimo iniciativas de mis dignos compañeros, creo sería más práctico para el objeto que los representantes del periódico en las diferentes secciones de su cargo, se encargaran de recoger las firmas de

todo el personal que esté conforme con el escalafón, exponiendo en la primera cara ó cubierta de las relaciones, de un modo breve y sencillo, el objeto que se persigue, y de este modo se demostrará cuál es el sentir de la mayoría del personal ferroviario.

¿Cómo no estar conforme en que tal idea pase á ser una realidad cuanto antes, cuando al cabo de veintisiete años de efectivos servicios en la Compañía del Norte pertenezco á la laboriosa y sufrida clase de jefes de estación de cuarta clase, donde vivimos postergados y con iguales sueldos que tenían los jefes de esta categoría á mi ingreso como meritario, y lo que es más doloroso aún, sin caberme la suerte de alcanzar una estación que tenga un pueblo regular siquiera donde poder educar á mis hijos?

Muchísimos serán los que se encuentren en tales condiciones, y otros con muy escasa diferencia, viendo pasar los días y años sin adelantar un paso y previendo el mismo ó peor porvenir para nuestros hijos, si al remedio de ello no nos aprestamos todos.

Soy de usted afectísimo y atento s. s. q. b. s. m.,  
NICASIO GARCÍA DE VICUÑA,  
Jefe de Estación.

## UNA OPINION

En el número 41, y bajo el título de «Un estudio», se nos pide por «Un Inspector» una opinión sobre el escalafón, por lo cual me creo en el deber exponer la mía por si tiene algún valor.

El escalafón, no sólo sería conveniente para el personal falto de influencia, sino también para las Compañías y jefes superiores de cada servicio. Para los primeros, porque podrían algún día llegar á conseguir un sueldo, adecuado á sus años de servicio; para las Compañías, porque tendrían personal que se esmeraría en cumplir con su deber, para poder llegar á ocupar dignamente los puestos que por su turno le habían de corresponder, y para los últimos porque no se verían á diario molestados por paniaguados y personas que van recomendando á aquellos que, validos de su influencia, no necesitan hacer méritos para conseguir altos puestos; claro está que con éstos no tenemos que contar para poder llegar á conseguir lo que tanto deseamos; pero siendo los más quienes queremos el escalafón, lo debemos demostrar mandando nuestro parecer, para saber con qué fuerza se cuenta antes de pedir una cosa tan justa, y si así no lo hacemos y no tenemos unión, nuestra, y no de otros, será la culpa, y el escalafón seguirá en el actual estado.

Adelante, pues, en empresa que tan poco nos cuesta y tanta alegría puede aportar á nuestras familias, demos todos nuestro parecer para poder conseguir algún día lo que pedimos, que si no lo hacemos y nos estamos callados é impasibles, nada podrá sin nuestro apoyo hacer HERALDO DE FERROCARRILES.

MARIANO GÓMEZ MARTÍNEZ.

Ormaiztegui, 20 Mayo 1907.

## Egoísmo.

Al igual que las ambiciones, las envidias y las venganzas dominan á los hombres, las ideas dominan á los tiempos.

Será de absoluta necesidad, para que la Humanidad se salve, que la bondad de las ideas sirva de dique, de frontera, á aquellas venganzas y á aquellos odios.

Acaso está lejano el día de tal transformación, pero es innegable que los hombres van poco á poco, tal vez demasiado despacio, cediendo de sus egoísmos, dejando á un lado el San Yo para que tengan cabida las ideas que muchos hombres verdaderos redentores de la humanidad vienen predicando.

Pero es desconsolador y hasta risible que hombres que por su cultura se distinguen, plumas bien cortadas se enristren para poner de manifiesto la incultura en que según ellos está el personal de ferrocarriles.

Es triste, repetimos, que tales hombres pongan tenaz resistencia á nuestros propósitos que tienden precisamente á evitar esa misma incultura que ellos ridiculizan.

Si á los que en tal forma escriben no les cegara el egoísmo; si los que se ponen enfrente de nuestros ideales cuya principal base está en hacer desaparecer el favoritismo y la influencia para que cada cual disfrute lo que se merezca y no lo que graciosamente y con evidente perjuicio de un tercero quiere dársele; si los que se ponen enfrente, repetimos, no estuvieran obcecados, acaso tuviéramos la esperanza de que reconocieran su error;

pero tenemos la convicción de que la pluma que escribe lo que dice la cabeza, sin tener en cuenta, sin escuchar las observaciones del corazón, no es fácil que retracte sus errores, no, eso no suelen ser equivocaciones es obcecación generada por el egoísmo, que no deja ver la luz de la verdad.

## NOTICIAS VARIAS

### Una circular.

Por la Dirección general de Correos se ha dictado una circular autorizando á los oficiales del ramo para que, en caso de duda ó sospecha acerca del contenido de un paquete postal, exijan, antes de admitir su envío ó antes de entregarlo, se abra en su presencia, dando cuenta á la Superioridad.

### Periódico.

Hemos recibido en esta redacción un ejemplar de *El Ferrocarrilico*, periódico que se publica en Cuevas.

Agradecemos la atención y gustosos correspondemos al cambio.

### Desinfección.

Las Compañías de ferrocarriles han comunicado á las dependencias de su red las órdenes necesarias para la desinfección del material que se utiliza en el transporte de ganados, en cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento de Policía Sanitaria de los animales domésticos.

### La Vasco-Catalana.

El *Boletín oficial* de la provincia de Vizcaya del 16 del pasado Mayo, publica el siguiente anuncio:

«En virtud de lo dispuesto por el señor juez de instrucción del distrito del Ensanche de esta villa, en providencia de hoy, dictada en el sumario número 104 del año corriente, sobre estafa, se cita por la presente á todos los obligacionistas hipotecarios de Julio de 1902 de la Compañía ferroviaria Vasco-Castellana, cuyos nombres y domicilios se ignoran, para que dentro de veinte días, á contar desde la inserción de esta cédula en la *Gaceta de Madrid*, comparezcan en este Juzgado, á fin de recibirles declaración y enterarles, en su caso, del derecho que les concede el art. 109 de la ley de Enjuiciamiento criminal; apercibiéndoles que de no verificarlo, les parará el perjuicio que hubiere lugar.»

Recomendamos la gran fábrica de gorras de los señores hijos de Rubio (Jacometrezo, núm. 50), cuyo anuncio va inserto en la cuarta plana.

### Leemos en Los Negocios:

«La junta de accionistas del Norte tuvo lugar el día 11 y en ella se adoptó el acuerdo ya conocido de no distribuir dividendo este año á pesar de que realizó 7.200.000 pesetas de utilidades ó 676.000 pesetas más que en 1905, que habrían permitido repartir 13 pesetas por título, por la razón de las convenciones con sus obligacionistas. Para una de las vacantes del Consejo, fué nombrado el señor marqués de Robert.

### Reparto de primas.

Cuando este número llegue á poder de nuestros suscriptores se habrán repartido las primas entre el personal de la Compañía del Norte.

### Necrología.

A los catorce años de edad ha fallecido en esta corte la señorita doña Concepción Iglesias Pérez, hija de nuestro querido compañero y suscriptor entusiasta don Francisco, guardafreno de la Compañía del Norte.

De todas veras acompañamos en el sentimiento á nuestro querido amigo y familia.

En Monforte ha fallecido el Sr. D. Estanislao Holtzer, maquinista de reserva de la Compañía de Medina-Zamora-Orense-Vigo, cuya muerte ha sido muy sentida por el personal de aquella línea, en la que era muy estimado.

Descanse en paz y reciba su familia nuestro más sentido pésame.

## Las cédulas personales.

### Leemos:

«La Administración de Hacienda en la provincia de Madrid, ha fijado el término hasta el 5 de Junio



próximo para que estén expuestas al público, en los días hábiles y horas de diez de la mañana á una de la tarde, en la Administración de Hacienda de la provincia, los padrones de cédulas personales, formados para la cobranza del impuesto en el año corriente.

Las reclamaciones que se produzcan contra las categorías de las cédulas asignadas serán resueltas acto continuo por la Administración, previa justificación por los reclamantes.

¿Y la promesa hecha por el Gobierno de someter el asunto á la resolución de las nuevas Cortes?

Piadosamente pensando, debemos suponer que la disposición transcrita no supone en el Sr. Maura un arrepentimiento tardío, que no puede ser más inoportuno en los momentos actuales, cuando las Cortes están reunidas, y próximo el Congreso á constituirse.

Pero como ya es muy antiguo el proverbio peculiar de nuestra nación, según el que no hay que fiar en palabras de ministro, por si ha variado, que todo es de temer en los tiempos que corren, bueno será traer á cuento las exigencias de la opinión pública, claramente expresadas en la campaña suspendida en virtud de la formal y solemne promesa que se hizo por el Gobierno de que las cédulas personales no se cobrarían por las tarifas vigentes, sino por las antiguas. La Administración de Hacienda de la provincia de Madrid, como las demás provincias de España deben tener presente esto, y ampliar el plazo para las rectificaciones ó suspender este trámite administrativo, hasta tanto que el Gobierno cumpla lo que tiene prometido.

Por si nuestros compañeros quieren imitar nuestra conducta, hemos de hacerles presente que nosotros dirigimos á la Administración de Hacienda la reclamación siguiente:

«Muy señor mío: En los padrones de cédulas personales formados para la cobranza del impuesto en el año corriente, veo que se me aplica una categoría que únicamente me corresponde pagar caso de que rija la tarifa nueva, que si bien es más elevada tiene su compensación en la rebaja del impuesto de consumos, ofrecida para el caso de que esta tarifa rigiera.

No se le ocultará que aun siendo mis deseos los de abonar la cantidad que me señala, me veré precisado á no poder hacerlo si por otro lado no encuentro una compensación que me lo permita.

Ruego á usted, por tanto, tenga en cuenta estas razones para resolver en justicia esta reclamación. Madrid, etc.»

Por ahora hacemos esto.

## Escuela para Empleados de Ferrocarriles.

En nuestro querido colega la *Revista de Ferrocarriles de la Habana*, leemos lo siguiente:

Como no ignoran nuestros lectores, en muchas naciones de Europa y América hay establecidas numerosas sociedades con el nombre de clubs, círculos ó casinos que si casi siempre son de recreo en muchos casos, por su carácter también de centros de conferencias, pueden llamarse instructivos y aun educativos.

Uno de ellos, el *Canadian Railway Club*, establecido en Montreal, la ciudad más populosa y principal del Canadá, ha creado una escuela profesional con cursos de asignatura referentes á ferrocarriles en la Universidad de Mac-Gill. Esta última institución, que data del año 1821, y que, por comprender un colegio y una Universidad, da enseñanzas de derecho, medicinas, artes, ciencias y veterinaria puede decirse que es un verdadero centro politécnico que goza de fama en todo el Norte de América, y se ve concurrida por más de 1.000 alumnos, entre los que predominan los de ciencias y artes.

La nueva escuela profesional se ha creado para los hijos de los miembros del mencionado Club, empleados en un servicio activo de ferrocarriles.

Esta moderna sección, titulada *Departamento de transportes*, constituye un vasto campo para la instrucción de jóvenes que quieren dedicarse á la explotación y ejecución de trabajos de ferrocarriles, así como para los que quieren ser ingenieros, en una palabra, se han establecido cursos con asignaturas de amplia y conveniente instrucción literaria de economía para todos los alumnos y diferentes, según su especialidad, en la que pueden obtener, entre

otros, títulos de mecánico práctico ó de ingeniero.

Los alumnos verifican sus prácticas en las vacantes de verano, aprovechando las licencias que se conceden á los titulares de los empleos.

Este completo sistema teórico-práctico, no desconocido en Europa, especialmente en Alemania y Austria, es el único que puede dar buenos frutos, pues resulta de él una verdadera educación obtenida en el grado necesario en los talleres escuelas ú oficinas.

El precio de pensión es de 1.000 francos (200 dollars) anuales y las enseñanzas tienen lugar durante cuatro años.

Ha podido crearse esta escuela merced á la protección en el orden moral y material de las más poderosas y muy conocidas Compañías británicas de ferrocarriles del Canadá, el titulado *Grand Trunk Railway Sistem* con más de 7.000 kilómetros de vías férreas y el *Canadian Pacific Railway*, con red ferroviaria superior á la de toda España, pues llega á 15.000 kilómetros, poseedora de espléndidas flotas comerciales que le permiten recoger viajeros en Liverpool, el gran puerto de Inglaterra, y transportarlos en buques propios hasta China, el Japón, la Australia y otros puertos del Pacífico, después de haber atravesado en sus lujosos carruajes las dilatadas llanuras canadienses, los hermosos paisajes de las Montañas Rocosas y de haber bordeado los grandes lagos.

En Cuba, donde la instrucción no se ha iniciado en este asunto, merecen tenerse en cuenta los esfuerzos que hacen los pueblos más luchadores de la tierra, porque de este modo únicamente se obtiene la victoria y un docto Cuerpo de empleados y obreros ferroviarios.

Falta, mucha falta hace que en España imitarámos estos adelantos.

## Manual Enciclopédico ilustrado.

Volveremos á repetir lo que anteriormente habíamos dicho en contestación á cartas que recibimos en las que se nos dice de qué medio pueden valerse para adquirir los números que llevamos

— 24 —

Categorías	EMPLEOS	Reembolso por gastos de viaje			
		Por comida	Por noche	Total por 24 horas	Máximo
		Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.
1. <sup>a</sup>	Subjefes de servicio.—Ingenieros.—Subingenieros Inspectores principales.—Jefes de Secretaría.—Agentes comerciales principales.....	4,50	3,00	12,00	100,00
2. <sup>a</sup>	Jefes de oficina y de sección.—Jefes de depósito.—Jefes de sección de la vía.—Inspectores.—Subinspectores.—Agentes comerciales.—Pagadores.—Contramaestres principales.—Jefes de taller....	3,00	2,50	8,50	80,00
3. <sup>a</sup>	Agentes de investigaciones.—Jefes de reserva.—Subjefes de depósito.—Subjefes de sección de la vía Jefes maquinistas.—Contramaestres.—Empleados de oficina.—Jefes de estación suplementarios.—Agentes receptores del material fijo de la vía, que sean empleados.—Maquinistas de 1. <sup>a</sup> clase reemplazando subjefes de depósito ó de reserva....	2,00	1,50	5,50	75,00
4. <sup>a</sup>	Interventores del telégrafo y del pequeño material Instructores telegrafistas.—Jefes visitadores.—Obreros especiales de los talleres.—Jefes montadores.—Capataces de los talleres.—Agentes receptores del material fijo de la vía que no sean empleados.....	1,50	1,00	4,00	62,50
5. <sup>a</sup>	Factores suplementarios.—Sobrestantes.—Jefes lampareros.—Vigilantes del telégrafo.—Repartidores de los almacenes.—Fogoneros de máquinas fijas.—Ajustadores.—Montadores.—Torneros.—Forjadores.—Ebanistas.—Carpinteros.—Guarnicioneros.—Caldereros.—Pintores.—Visitadores.—Levantadores.—Jefes engrasadores.—Visitadores engrasadores.....	1,00	1,00	3,00	45,00
6. <sup>a</sup>	Guardaagujas suplementarios.—Obreros de los talleres no designados en las anteriores categorías.—Engrasadores.—Peones.....	0,75	0,50	2,00	30,00
<b>AGENTES DE LOS TRENES</b>					
	Interventores jefes de ruta.....	6,50 ptas. al día, sin limitación.			
	— del movimiento.....	5,50 — —			
	— de ruta, deduciendo licencias y enfermedades.....	50,00 — al mes.			
		Por una ausencia de 6 á 15 horas.	Por fracciones de 12 horas pasadas 18.		
		Pesetas.	Pesetas.		
	Conductores de trenes y maquinistas....	1,25	1,50		
	Guardafrenos, mozos de tren y fogoneros...	1,09	1,25		

— 21 —

Las propuestas de licencia por motivos de salud deberán justificarse con certificado del correspondiente médico de la Compañía, y en ningún caso se concederán con más de medio sueldo por cuenta de ésta, sin perjuicio del que pueda corresponder por cuenta de la Caja de Previsión cuando se trate de agentes suscritos á la misma.

En las propuestas de licencia que se sometan á la dirección por los jefes respectivos, deberá expresarse si el interesado ha disfrutado ó no de otra ú otras licencias durante el mismo año. Por regla general, y salvo casos excepcionales justificados, no se concederá más de una licencia dentro de cada año, quedando bien entendido que á los agentes que en el año hayan disfrutado de una licencia, no podrá concedérseles otra en el año siguiente, sino después de haber transcurrido cuatro meses por lo menos desde el disfrute de la anterior. Se podrá considerar como caso de excepción el de no exceder de quince días el total de las licencias en un año, contando en este número los días disfrutados y los que se soliciten.

Las licencias con sueldo ó sin él no se concederán sino cuando lo permitan las exigencias del servicio, y quedarán caducadas las que no se hayan utilizado dentro de los tres meses siguientes á la concesión.

De toda licencia caducada se dará conocimiento por el servicio respectivo á la Dirección al cumplirse los tres meses, manifestando el motivo de no haberse utilizado y devolviendo los pases que se hubiesen remitido al concederla.

A los agentes que hayan estado enfermos ó con licencia autorizada, se les deducirá del importe de las primas ó gratificaciones anuales que puedan corresponderles la cantidad proporcional á los días que hayan dejado de prestar servicio por enfermedad ó licencia.

69. Toda extralimitación en el tiempo de licencia concedido, ocasionará la pérdida total del sueldo desde el día en que se haya empezado á disfrutar. Además, los agentes que habiéndose extralimitado de la licencia no se presentaren en el término de ocho días después de finalizada ésta, serán considerados como dimisionarios, á menos que en tiempo oportuno hayan justificado su ausencia por algún caso fortuito.

70. La ausencia del servicio no autorizada y sobre la que no



publicados del «Manual Enciclopédico ilustrado».

Los que tal deseen, bastará que lo indiquen á los señores representantes ó directamente á nosotros, bien entendido, que para poseerlos, tienen que abonar la suscripción desde Abril, á excepción de los que ya fueran suscriptores, á los cuales sólo les costará 10 céntimos cada cuaderno.

Muchos nos indican también si podrían hacer suscripciones de algunos particulares sólo al «Manual Enciclopédico».

Agradecemos mucho este deseo, y desde luego no hallamos inconveniente alguno; pero mientras otra cosa se determine, el precio de suscripción será también de 0,25 pesetas al mes.

## Buzón administrativo.

L. Marín.—Madrid.—Queda usted servido, y agradecemos su interés por esta publicación. Muchos así es lo que hacía falta.

M. Gómez.—Ormaiztegui.—Como podrá usted ver, en este número se publica su artículo.

F. García.—Benicarló.—Ha pasado su carta á estudio del abogado del Centro Jurídico. En breve contestarán á usted.

## Movimiento de personal.

D. Julio Antón, subjefe de Burgos, á Bilbao; Toribio Samper, de Córdoba á Madrid; Blas García, guardaagujas de El Carpio, á Sevilla; Francisco Mora Frutos, guardaagujas de Jabalquinto, á Córdoba de guarda-freno; Rafael Núñez, factor de Córdoba, á revisor suplementario; Manuel García, mozo de Serín, á Malvedo; Vicente Fernández, mozo de Malvedo, á Serín; Federico Santamaría, guarda de noche de La Robla, á mozo de Mieres; Lorenzo Gala, mozo en Mieres, licenciado;

Manuel Hevia, mozo suplementario en Avilés, á guarda de noche en La Robla; Martín Fueyo, guarda de noche en Pola de Gordón, á mozo en Oviedo; Pedro Modroño, mozo en Oviedo, ha sido retirado; Angel Batidón, mozo de tren en Oviedo, á Alar; José Serrano, mozo de tren en Oviedo, á Santander; Bernardo Powart, subinspector en Fierros, nombrado subinspector de trenes; Luis Kowalski, subjefe en San Sebastián, nombrado subinspector en Fierros; Francisco Santervás, guarda-freno en Ujo, conductor en el mismo punto; Gerardo Fernández, mozo de tren en Gijón, guarda-freno en el mismo punto; Tomás Fernández, jefe en La Robla, á Oviedo de jefe suplementario; Arsenio Tejido, jefe suplementario en Oviedo, á jefe en San Juan de Nieva; Vicente Rubio, jefe en San Juan de Nieva, á jefe en Trubia; Fernando Esteban, jefe en Trubia, á jefe á La Robla; Laureano Muñoz, guardaagujas suplementario en Oviedo, á subcapataz en San Juan de Nieva; Alfredo Solar, mozo suplementario en Oviedo, á guarda de noche en Pola de Gordón; Mariano Quirce, mozo suplementario en Palencia, á mozo de tren en Gijón; Federico Gómez, mozo suplementario en Coruña, á mozo de tren en Pola de Lena; Juan Alvarez,

mozo suplementario en Madrid, á mozo de tren en Gijón; Emiliano López, mozo suplementario en Valladolid, á mozo de tren en Pola de Lena; Victoriano Martín, mozo suplementario en Madrid, á mozo de tren en Pola de Lena; Emilio Martín, mozo suplementario en Madrid, á mozo de tren en Pola de Lena; Gregorio Rojo, subcapataz en San Juan de Nieva, á mozo en Mieres; José Miragaya, mozo en Mieres, á guardaagujas suplementario en Oviedo; Luis Fernández, nombrado meritorio en Campomanes; Adolfo Baranda, nombrado meritorio en Fierros; Celestino Abella, meritorio en Trubia, á meritorio en Oviedo; Manuel Castaño, guardaagujas en Olloniego, á San Vicente de Castellet; Juan Sánchez, mozo de tren en Lena, á León; Isidoro Monje, mozo suplementario en Palencia, á mozo de tren en Pola de Lena; José Estrela, mozo suplementario en Carcagente, á mozo de tren en Pola de Lena; Francisco Menéndez, mozo suplementario en Coruña; á mozo de tren en Pola de Lena; Juan Mulet, mozo suplementario en Madrid, á mozo de tren en Pola de Lena.

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

GRAN FABRICA DE GORRAS DE UNIFORME.

DE LOS

# HIJOS DE RUBIO

CALLE DE JACOMETREZO. NUMERO 50

MADRID

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

Sin igual en su clase.

Prontitud en el servicio de todos los pedidos.

— 22 —

se hayan presentado justificaciones admisibles, dará lugar á una multa igual al doble del sueldo correspondiente al tiempo de dicha ausencia.

Si la ausencia no autorizada ni justificada excediere de ocho días, será considerado el interesado como si hubiera dimitido su empleo, y no se le abonará más sueldo que hasta el último día en que haya prestado servicio.

IX

REEMBOLSOS POR MATERIAL DE OFICINA

71. A todo empleado de oficina, ya sea en las oficinas centrales, ya sea en las estaciones, talleres, depósitos, almacenes, etc., se le abonará mensualmente una cantidad con arreglo al cuadro siguiente:

EMPLEOS	Reembolso mensual por material de oficina. — Pesetas.
Empleados de oficina, factores, expendedores y expendedoras de billetes y sobrestantes.....	1
Jefes de estación de 3.ª y 4.ª clase, subjefes de estación, vigilantes jefes, jefes de reserva y subjefes de depósito, agentes de investigaciones, subjefes de sección de la vía, pagadores, contramaestres y jefes de sección de las oficinas.....	2
Jefes de estación de 1.ª y 2.ª clase, delineantes, jefes de taller, jefes de oficina, inspectores subinspectores, jefes de depósito, agentes comerciales, jefes de sección de la vía, jefes de Secretaría, inspectores principales, subingenieros, ingenieros, subjefes de servicio.....	3
Director, subdirector, jefes de división y jefes de servicio.....	4

Las cantidades de que trata el precedente cuadro se aplicarán á la compra de plumas, lapiceros, reglas, cortaplumas, colores, estuches de matemáticas, etc., á excepción de la tinta ó impresos, que los suministrará la Compañía.

— 23 —

X

REEMBOLSO POR GASTOS DE VIAJE

72. Todo empleado que vaya en servicio á una localidad distinta de la de su residencia oficial, tendrá derecho á una cantidad por gastos de traslación, siempre que la duración de su ausencia le obligue á hacer una comida fuera de su casa.

Los reembolsos por gastos de traslación se liquidarán mensualmente, de conformidad al art. 130 de la presente Instrucción y con arreglo á las bases siguientes: