

Heraldo de Ferrocarriles.

PERIODICO QUINCENAL, ORGANO DE LA CLASE FERROVIARIA EN GENERAL

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

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

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

Madrid 2 de Enero de 1908.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

DIRECTOR

Se ha hecho cargo de la Dirección de este periódico D. Mariano Paredes, distinguido é ilustrado amigo nuestro, que desempeña el cargo de presidente de la Asociación general de Empleados y obreros de Ferrocarriles de España, habiendo cesado el director anterior.

Nuestros trabajos.

Cábele la honra al HERALDO DE FERROCARRILES de ser el periódico cuya vida ha sido más duradera y acaso más combatida.

Jamás periódico alguno de ferrocarriles alcanzó tiradas mayores; nunca tuvieron una vida que llegara al tercer año de su publicación.

Estamos satisfechos, orgullosos, y ¡cómo no!, si hemos llegado á tal triunfo, siendo censurados, combatidos por todos aquellos á quienes nuestros sistemas no les agradan por considerarlos débiles, es más, serviles.

Si ser respetuosos, sensatos, prudentes, educados, escritores (aunque modestos), cultos es bueno, entonces nosotros lo somos, y lo que es más, estamos de ello muy satisfechos, y lo que es aún más, están con nosotros muchos más que adolecen del mismo defecto.

Sabemos nosotros tanto ó más que todos esos que se llaman *esclavos*, lo que trabaja y sufre el personal de las Empresas de ferrocarriles, y eso nadie lo niega. Sabemos que necesita mejoras que van siendo tanto más necesarias cuanto más tiempo transeurre, por causas que todos conocemos, cuales son, entre otras, las más señaladas, la carestía de las subsistencias, el encarecimiento de la vida y, también, por las necesidades que todos nos creamos, por la falta corriente de mirar al de arriba y no echar nunca los ojos al que está por debajo de nosotros.

Esto, todos los sabemos, nadie lo niega, y buena prueba de ello es una carta que dirigió á este periódico, no ha mucho tiempo, un director de una de las más importantes Empresas de ferrocarriles, y la cual no puedo resistir al deseo de transcribir, aunque han de permitir mis lectores oculte el nombre del firmante, que podría no agradar á su ilustrado autor.

Dice así, entre otras cosas:

«Me intereso sinceramente por el sufrido personal de ferrocarriles, que es, sin duda alguna, de los que mayores y mejores servicios prestan al país. Sírvasse usted considerarme como suscriptor al HERALDO DE FERROCARRILES.»

Todo el mundo, á excepción de unos cuantos tiranuelos sin conciencia, que desgraciadamente para la humanidad existen en todas partes, todos reconocen la importancia de la clase, su situación y su necesidad de mejoramiento.

¿Pero esto es obra de un día? además, ¿puede un periódico solventar problemas que son de tan gran importancia y por consiguiente requieren tanto tiempo de trabajo?

Fíjense todos en los demás periódicos, no ya profesionales, sino rotativos diarios de los de gran circulación. ¡Cuántas campañas emprenden en las que vean conseguido su fin!

¿Ha de ser más que todos el HERALDO DE FERROCARRILES? Si lo expuesto le ocurre á periódicos constituidos en empresas poderosas, ¿qué no les ha de suceder á periódicos profesionales que viven, si no con trabajo, á lo menos no con sobrados recursos?

En ninguna clase se oye lo que en ésta. «No hace nada». No creemos que sea mucho pedir lógica á los que así hablan, más apreciados de nosotros, aunque otra cosa crean, precisamente por estar más distanciados.

El que se suscribe á un periódico de clase no lo hace, mejor dicho, no debe hacerlo por las mejoras que aquél pueda obtener nulas, si el periódico sigue ciertos derroteros, é insignificantes siempre. El que tal hace no debe guiarle otro objeto que el de contribuir á una obra que persigue el engrandecimiento del Cuerpo, y el de poder leer en sus columnas asuntos relacionados con aquello que más directamente le atañe.

Por eso vemos á los médicos con su periódico profesional, á los militares con *Ejército y Armada*, á los Corpos con uno que, si mal no recuerdo, se titula *Unión Postal*, á los empleados de Bancos con su *Debe y Haber* y otros muchos que sería prolijo enumerar, y á nadie se le ocurre culpar á esos periódicos de que los jefes cometan tal ó cual injusticia, ni de que no les aumentan el sueldo, etc., etc., como á nadie se le ocurre hacer responsable á *El País* de que no venga la República como forma de Gobierno, ni al *Correo Español* de que no venga al trono Carlos VII, y eso contando con que muchos de esos periódicos cuentan con dinero, con elementos, con medios de que carecen, casi, los periódicos profesionales de reducida circulación, entre los cuales se cuenta el HERALDO DE FERROCARRILES, que aun teniendo medios de vida, no cuenta todas las suscripciones con que podría contar, no teniendo, por tanto, tanta tirada y circulación como pudiera.

Cuanto así lo comprenden, y no son pocos, todos los elementos sensatos están con nosotros, y eso nos sirve de tanta satisfacción, que, como hemos dicho otras veces, preferimos *pocos y buenos que muchos y malos*.

Jamás en estas columnas se han citado nombres de nadie para zaherir, y nunca se han criticado y sacado á pública vista las faltas de tal ó cual jefe, entre otras cosas, porque cometiendo también los subordinados, no sería digno atacar á unos publicando sus delitos y ocultar los de otros; tales cosas jamás se hacen en este periódico, que sabemos aquí muy bien lo que enseña la caridad al prójimo. Tales cosas no las permiten ni nuestras ideas ni nuestro modo de ser, que no ha sido nuestro objeto sostener esta publicación para que censure actos de nadie, altos ni bajos, chicos ni grandes.

No faltará alguno que nos llame aduladores; no nos molesta, porque sabemos que en estos

tiempos se confunde todo, y al loco le llaman cuerdo y al prudente cobarde.

Sea como fuere, mientras se publique este periódico será lo que fué el primer día, lo que es hoy; el día que ese personal que hasta ahora nos ha secundado nos falte, terminaremos su publicación; el que con nosotros esté como nosotros tendrá que ser, siempre libre é independiente para hacer cuanto le plazca, que no va HERALDO DE FERROCARRILES mendigando limosnas más que cuando en casos como el de Legorreta; no pide para sí mismo, sí para otros, á quienes la desgracia colocó en situación idéntica á la que podría tocarnos á nosotros mañana.

Nosotros respetamos las ideas de todos, pero aquí no admitimos más que las de todos conocidas y en las que hasta ahora no nos ha faltado apoyo.

No lo decimos con orgullo ni nos mueve pasión alguna; mientras el HERALDO DE FERROCARRILES tenga medios de vida, dará fe de sus ideas; el día que tales medios le falten, lo dejaremos, satisfechos y con la tranquilidad de conciencia de haber sido fieles constantes, consecuentes en nuestros pensamientos, importándonos un bledo que se nos llame como mejor plazca.

Sabemos que unos dirán que buscamos en las Empresas cargas de importancia, otros que nos mueve otro fin al obrar así que algo de *miedo*; tales apreciaciones ni fueron ni serán por nosotros contestadas; diga cada cual lo que guste, aprecie cada cual las cosas en la forma que crea oportuno; quien, como nosotros procede, presta poca ó ninguna atención á tales apreciaciones.

Nosotros quisiéramos ver unida á la gran familia ferroviaria, comulgando en las mismas ideas, sin luchas, sin rencores, viendo cada empleado en el otro un hermano, que después de todo, tal debiera ser la realidad, defendiéndose mutuamente, prestándose ayuda trabajando por su engrandecimiento.

Si tal imposible se obtuviera, ¿habría hecho poco HERALDO DE FERROCARRILES?

Con nosotros van muchos, y lo demuestra la larga vida y tirada de este periódico, y cuantos seguimos este camino ni nada pretendemos ni nada buscamos; vamos, eso sí, con la frente descubierta, sin escondernos y sin ocultarnos, presentándonos tal y como somos, porque diga cada cual lo que quiera, ni nada esperamos ni nada tememos.

Familias de empleados.

Muchas veces hemos tratado en estas columnas de la necesidad de implantar una tarifa para empleados y sus familias, necesidad que era mayor en la ocasión presente, dada la elevación absurda del impuesto de transportes.

Con verdadera alegría podemos comunicar hoy á nuestros lectores, que la Comisión mixta de las Compañías del Norte y de Madrid Zaragoza Alicante, acordará establecer una tarifa, especial y muy económica, aplicable á los viajes

de las familias de empleados, cuya tarifa según nuestras noticias, será en breve sometida á la aprobación del ministro de Fomento.

No dudábamos, cuando insistimos hace poco tiempo sobre este asunto, que las Compañías tomarían alguna medida con objeto de contrarrestar los efectos del absurdo aumento del impuesto del Tesoro en los agentes de las Compañías de ferrocarriles y sus familias.

En la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, leemos un notable artículo que por haber estado suspendido el periódico, no hemos podido antes dar á conocer:

“Catástrofe de Riudecañas

Un tremendo accidente ferroviario ha venido á aumentar la lista de las grandes catástrofes que á pesar de toda la previsión humana, ennegrecen la historia de los caminos de hierro, como si la fatalidad hubiera tomado á su cargo la triste misión de domeñar el orgullo que el hombre siente por los progresos realizados en su constante lucha por alcanzar el bienestar y la prosperidad.

A los nombres de puentes tristemente célebres, como los de Viana, de Torremontalvo, de Entrambasaguas y otros, hay que añadir el de Riudecañas, situado en la línea de Almansa á Valencia y Tarragona, entre las estaciones de Cambrils y Hospitalet, donde ocurrió el día 25 de Noviembre último, un espantoso siniestro ferroviario, causando la muerte de veinte personas y heridas de mayor ó menor gravedad á otras cincuenta.

La prensa diaria ha publicado ya toda clase de detalles de la catástrofe, que no hemos de reproducir, y en cuanto á datos técnicos, diremos que, según un detenido examen, el accidente se debe á descarrilamiento del tren expreso de Valencia, señalado con el número 702, por haber saltado la máquina fuera de la vía, cortando las traviesas y hundiendo un tramo del puente—el cuarto—, rompiéndose las dos primeras viguetas del segundo y todas las del primero. El citado puente consta de doce tramos, cuya designación numérica empieza á contarse en el sentido de Valencia á Barcelona.

Como el tren procedía de Tarragona, había recorrido ya ocho tramos cuando se inició el descarrilamiento, sin que hasta aquel mismo punto hubiera ocurrido novedad alguna en dicho trozo de puente.

La velocidad que llevaba el tren era la reglamentaria, y al entrar en el puente se tomaron las acostumbradas precauciones, además de que se observaban las prescripciones ordenadas de ser remolcado el tren por máquina de tipo ligero, ó sea de 38 toneladas de peso, como se dispuso por la División de ferrocarriles al ser reconocido hace poco tiempo y apuntalado con vigas de madera el repetido puente.

Para conocer las causas de la catástrofe y poder deducir las responsabilidades consiguientes, es preciso esperar á que se practiquen las averiguaciones oportunas, porque hasta tanto no puede basarse un juicio definitivo.

Hablando de la catástrofe, ha manifestado el señor ministro de Fomento que había un informe anterior al año 1904 que no concedía al puente condiciones de seguridad, y, en vista de ello, se prohibió el paso del material excesivamente pesado, y se redujo la velocidad de los trenes; pero posteriormente fué el puente reforzado, y en el último informe que se hizo llegar al Ministerio, se aseguraba que tenía las necesarias condiciones para el seguro paso del material y trenes de viajeros. En virtud de este informe de los ingenieros del Gobierno, se levantó la prohibición que subsistía respecto á la velocidad, y ahora marchaban los trenes á la ordinaria de 50 kilómetros. Lo único que se seguía prohibiendo era el paso de las máquinas grandes, y en este punto asegura el ministro de Fomento que no se ha infringido la orden de referencia.

También se desconocen las causas de la catástrofe en la Compañía del Norte, que para averiguarlas y para estudiarlo todo sobre el terreno, ha enviado á Cambrils al subdirector Sr. Sanz y al ingeniero jefe de vía y obras Sr. Grasset, cuyo informe detallado

hay que esperar para formar juicio sobre tan tristísimo suceso.

El Sr. Boix, subdirector de la Compañía, ha manifestado al redactor de un colega madrileño que no hubo hundimiento, y añadió:

«El expreso 702 descarriló dentro del puente; la violencia del descarrilamiento, del cual no se sabe todavía qué lo produjo, hizo presión sobre la base, cedieron las maderas que como refuerzo, por previsión después de los pasados temporales y no porque su falta de solidez lo requiriese, se habían colocado en los tramos extremos, y el tren, ni más ni menos que si se hubiese escapado por entre los hierros, fué á lo hondo del barranco.

»De ocurrir el descarrilamiento fuera del puente en cualquier otro punto de la vía, no hubiese ocurrido, ni con mucho, lo que lamentamos;

»No estaba ese puente en las condiciones que se ha dicho, aunque, por las previsiones de la Compañía, creyeran los viajeros, el ver las empalizadas, que el riesgo era inminente y que debía haber sido denunciado. Era un puente distinto de los demás de la línea, puente de muchas luces y con doce tramos; su estado no aconsejaba la interrupción de la circulación; las pequeñas deficiencias que, atendidos los adelantos modernos, pudieran advertirse en los extremos, no afectaban á su solidez ni acusaban peligro.

»Tan cierto es esto que, hace unos dos años, se hicieron pruebas con el material locomóvil moderno que la Compañía proyecta utilizar, y que de suyo es mucho más pesado que el que ahora se emplea, y nada ocurrió. Menos ahora, á no ser por el descarrilamiento, debió ocurrir, puesto que las unidades que formaban el tren 702 pertenecían al material corriente.

»En toda esa línea se están renovando los rieles y los puentes para poner en servicio las máquinas y los vagones modernos; como no ha sido posible acometer la reforma de todos de una vez, ya se han substituído siete y otros siete se construyen actualmente.»

Aventurado sería anticipar juicios sobre quién pueda ser el responsable del horroroso siniestro ocurrido el día 25 del pasado Noviembre, que recordará siempre una triste fecha en la historia de los ferrocarriles españoles.

DE RAZON

Se lamenta un periódico de la imposibilidad en que se encuentran los empleados de ferrocarriles para poder dedicar al ahorro siquiera sea una pequeña é insignificante suma.

Y, con tal motivo, dice:

«Mucho nos satisfaría que meditaran las Compañías, en bien de ellas y de sus servidores, porque es indudable que la acción protectora de las Empresas hacia el empleado dará como resultado que persista en el personal la interior satisfacción, tan necesaria para el buen cumplimiento del deber y para que el celo de aquél, lejos de decaer y entibiarse, sea, si cabe, más ardoroso, como lo será, sin duda, hasta llegar á producir una perfecta é íntima compenetración del interés del empleado con el de las Empresas.

¿No podrían, á tal fin, las Compañías que ya no vengan haciendo algo de lo que vamos á proponer, distribuir cada año una pequeña parte de los productos obtenidos durante el ejercicio? ¿No sería este un medio de estimular al empleado, á fin de que, mirando los intereses de las Compañías como suyos propios, procurara, por cuantos medios le sugiriese su celo, aumentar las utilidades de las mismas, como se lograría con el aliciente de que tuviera una pequeña participación en las ganancias de las Compañías?

Nosotros creemos que si las Compañías se informaran del resultado que este sistema ha dado en la del Norte y de la influencia que ha ejercido en el aumento de los productos de la explotación de su vasta red, en los ocho años que lleva rigiendo, seguramente no tardarían en seguir tan plausible ejemplo, doblemente beneficioso para el personal y las empresas.

Persuadidos, como estamos, del verdadero interés que la suerte del personal ferroviario inspira á los elementos directivos de las principales Compañías,

ñías, y observando que ya por la de Cáceres á Portugal y Oeste de España se practica algo en el sentido que preconizamos, abrigamos la esperanza, tenemos la seguridad, de que pronto habrá de generalizarse el *sistema del Norte* entre todas las Empresas ferroviarias, que, dicho sea sin que guíe nuestra pluma móvil alguno de torpe adulación, son en España las que más pruebas vienen dando de amor é interés hacia su personal, merecedor, por otra parte, de ese interés protector por su abnegación ante el deber, su inquebrantable disciplina é innegable laboriosidad.

Varias veces nos hemos ocupado de este asunto, é insistimos hoy, en la confianza de que hemos de obtener hagan alguna cosa en el sentido indicado aquellas Compañías que hasta ahora no hacen á su personal partícipe de sus productos.

LIBROS

En el presente número continuamos la publicación de la *Instrucción general núm. 2*, que con tanto afán nos reclaman nuestros suscriptores.

Dicho libro, que vamos publicando en el folletín, como saben nuestros lectores, irá alternando con una obra de gran importancia y utilidad, titulada

Trotado de administración y explotación de ferrocarriles,

de la cual es autor un alto funcionario de la Compañía del Norte, y la que dará principio en el número del día 15.

De la importancia de esta obra podrán juzgar nuestros lectores sin necesidad de que por nuestra parte tengamos que encarecer su mérito. En cada número indicaremos la obra que publicamos en el folletín.

En el presente publicamos la *Instrucción general núm. 2*.

CAJA DE AHORROS

Hemos recibido el número 9 del *Boletín de la Caja de Ahorros de los Empleados de Ferrocarriles* que se publica en esta Corte.

Para conocimiento de aquéllos de nuestros lectores á quienes les puede interesar, publicamos á continuación el balance de situación último que va inserto en el *Boletín* de referencia.

Balance de situación en 30 de Junio de 1907.

ACTIVO	
	Pesetas.
Caja	385,05
Banco Hispano-Americano (en cuenta corriente)	1.329,80
Representantes	830
Construcciones	8.029,72
Solares ó terrenos	6.863,72
Materiales de construcción en El Plantío ..	378
Herramientas en El Plantío	132,08
Mobiliario	574
Material de oficina (sellos, libros, etc.)	237,50
Bonificación por el pago de solares	368,92
Obligaciones á cobrar	6.784,92
Suma	25.413,21
PASIVO	
Imponentes de la antigua Caja	1.215,15
Imposiciones nuevas	6.777,74
Obligaciones á pagar	8.800
Fondo de socorros	1.135,50
Capital de la Caja de Ahorros	12.854,89
Donativos	129,93
Suma	25.413,21

Madrid 30 de Septiembre de 1907.—El Contador, *Alcandro Díaz Valdés*.—V.º B.º: El presidente, *José Roselló*.

LA PRENSA

La prensa es precisa en el siglo xx, dicen muchos; representa civilización, adelanto, progreso.

No lo dudamos, antes al contrario, asentimos; pero así como la prensa buena es útil, instructiva y

Estadística de ingresos de ferrocarriles.

COMPAÑIAS	Kilómetros.	INGRESOS DESDE 1.º DE ENERO	
		1907	1906
Norte.....	3.681	111.683.359	107.805.546
M. Z. A.....	3.650	93.769.251	92.050.635
Andaluces.....	1.083	16.858.013	17.756.968
M. C. P.....	429	4.482.805	4.468.795
Oeste.....	348	3.071.784	3.186.147
Santander a Bilbao.....	131	3.704.387	3.604.402
Medina a Salamanca.....	77	1.266.724	1.128.152
Medina a Zamora, Orense a Vigo.....	299	3.571.403	3.448.372

beneficiosa, la prensa mala es perniciosa, funesta, cien mil veces peor que todas las lenguas viperinas que pudieran reunirse.

¿Qué es la prensa? En muchos casos un elemento del cual se sirven los hombres honrados para hacer bien a la humanidad, para propagar la caridad, la ilustración, las buenas costumbres.

En los más desgraciadamente el periódico es un papel que no tiene más fin que el de pervertir y demoralizar. No pocas veces sus autores persiguen intereses bastardos, y quién sabe si no es una careta que se pone el autor semejante al disfraz que se ponga un individuo para poder decir cuanto personalmente y sin el papel no se atrevería a decir.

AGUSTÍN C. GARIEGO.

Vademécum del empleado.

1.º Disposición ordenando que en todas las estaciones de importancia de las líneas férreas, se fijen horas de oficina en el despacho de la Intervención del Estado con objeto de facilitar al público los datos que pida relacionados con el servicio.

2.º El 1.º de Enero empieza a regir la nueva ley elevando al 25 por 100 el impuesto del Tesoro sobre los billetes de viajeros.

3.º En el año 1907 ha experimentado la Compañía de Madrid-Zaragoza-Alicante una pérdida de millón y medio de pesetas con motivo de las inundaciones, y la del Norte más de 700.000 pesetas por el mismo motivo.

4.º Real orden concediendo el tránsito de frontera a frontera a través de nuestro territorio a toda clase de mercancías a excepción del alcohol, los cereales y sus harinas y el azúcar, sin necesidad de que sean transbordadas ni reconocidas por las Aduanas de entrada y salida.

5.º El día 2 de Enero corriente tomó posesión del cargo de presidente de la Asociación general de Empleados y Obreros de ferrocarriles de España, D. Mariano Paredes Delaparte, y secretario general de la misma Asociación, D. Daniel Anguiano.

Lo que se precisa.

Decía en un artículo que escribí en un número de HERALDO DE FERROCARRILES D. Luis Bas:

«1.º, que para pedir una cosa es indispensable merecerla; 2.º, para lograr lo que se pide se necesita saberlo pedir, y 3.º, que logrado lo que se desea hace falta talento para conservarlo.

Todos tiran para sí, comparándose enojosamente con su compañero, al que debieran respetar como hermano. ¿No comprenden los amigos, que acuden al egoísmo y va por el suelo su ideal? ¿Cómo es posible hacer peticiones, por razonadas que éstas fueran, sin la unidad tan necesaria del pensamiento?

A ello tiende nuestro HERALDO, á que todos pensemos en el porvenir y nos instruyamos sin preocupaciones inútiles ni egoísmos insanos, cumpliendo cada cual con su deber, base imprescindible para pedir, con esperanzas de que se nos atienda.»

¿Qué razón tiene el Sr. Bas, cuánto encierran esos pocos renglones! Todos pedimos y no sabemos qué queremos, todos nos quejamos y no sabemos en realidad de qué; merezcamos lo que vayamos á pedir—sepamos pedirlo—, tengamos talento para conservarlo, que no es otra cosa la que se precisa para que estemos de acuerdo.

Libros útiles á los empleados de ferrocarriles.

El empleado á quien le sea posible y desee tener una buena Biblioteca, debe hacerse con los libros y revistas que se indican á continuación:

Diccionario de ferrocarriles, de D. Benito Vicente Garcés.

Biblioteca jurídica de ferrocarriles, de D. Andrés Martín Gamero.

Anuario de ferrocarriles, de D. Enrique de la Torre.

Legislación comercial de ferrocarriles, del mismo autor.

Legislación de ferrocarriles y tranvías, de D. José Torino.

Obras de D. R. Joyé.

Idem de D. V. Giol.

Idem de D. E. Maristany.

(Continuará.)

BOLETÍN DE FALTA

Suscriptor núm.

No he recibido el número correspondiente al día de de 1906.

(Firma.)

BOLETÍN DE TRASLADO

Suscriptor núm.

Envíese periódico á

(Firma.)

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

ó subcapataz de maniobras, guardaagujas, etc., no podrá ser propuesto ningún agente auxiliar que no haya sufrido previamente el correspondiente examen con resultado satisfactorio.

Para las plazas de auxiliar en servicios de telégrafo, factoría y otros análogos, se deberá proponer con preferencia á los meritorios que, á su antigüedad, reúnan las circunstancias de tener la edad reglamentaria y de estar examinados con buen resultado, pero en ciertos casos podrán nombrarse también auxiliares que no sean meritorios, y los cuales deberán ser examinados á los tres meses de la admisión, facilitándoseles al efecto los Reglamentos y Manuales para su estudio. Los que en el examen no den pruebas de aplicación, aprovechamiento y aptitud, serán despedidos. Por el contrario, las buenas notas obtenidas en los exámenes, se tendrán en cuenta para la colocación de los auxiliares en plazas de plantilla.

8.ª Los inspectores principales podrán conceder licencias sin sueldo á los agentes auxiliares hasta diez días. Pasando de este tiempo deberán someterlas á la aprobación del jefe de la Explotación y éste á la del Director de la Compañía.

9.ª Los inspectores principales remitirán con toda regularidad al jefe de la Explotación, en el impreso establecido al efecto, el parte diario de las altas y bajas de agentes auxiliares. Es indispensable la más escrupulosa exactitud en los datos de este documento, porque sirven de base para la apuntación en los registros centrales y para la intervención de los jornales, y no se abonan á los agentes más jornales que los que resultan devengados según los partes diarios.

En el parte diario debe figurar como *baja* todo agente auxiliar que, sea por la causa que fuere, no haya prestado servicio en el día en la misma estación donde lo prestó el día anterior; y debe figurar como *alta* todo agente auxiliar que, no habiendo prestado servicio en una estación el día anterior, lo haya prestado en el día de que se trata.

Por consiguiente, no solo se darán como *baja* los que en el día hayan cesado definitivamente de prestar servicio como auxiliares en la estación donde lo prestaron el día anterior, sino también los que hayan dejado de prestarlo temporalmente por enfermedad,

La aptitud é inteligencia de un empleado pueden ser buenas para el cargo que esté desempeñando, é insuficientes para otro cargo distinto: puede un empleado no tener más que una mediana inteligencia, y ser ésta, sin embargo, superior á la que su empleo requiera: puede tener inteligencia y conocimientos sobrados para su cargo ú otro superior, y sin embargo, no tener aptitud, porque su educación, su porte, su edad, su estado habitual de salud, sus condiciones físicas no sean las que el cargo exige. Todas esas son circunstancias que deben tenerse en cuenta, y por lo tanto conviene que los inspectores al llenar dicho apartado pongan las convenientes indicaciones sobre el porte del agente, sus modales, su trato, su salud, si tiene algún defecto físico, etc.

5.º En el apartado referente á *Condiciones de ascenso y empleos que podría desempeñar*, se debe expresar siempre si el agente tiene ó no condiciones de ascenso, sin confundir estas condiciones con los merecimientos del agente para obtener gratificaciones ó aumentos de sueldo dentro de su categoría, que no son ascensos propiamente dichos, pues el ascenso no lo determina el aumento de sueldo, sino el aumento de categoría que lleva consigo el pasar de un empleo á otro superior, y ni las gratificaciones ni los aumentos de sueldo sin cambiar de categoría son objeto de las notas de concepto, pero sí los ascensos.

Cuando en una nota de concepto se exprese que el agente tiene condiciones de ascenso, se debe decir siempre cuál es el cargo de categoría superior para el cual se le conceptúa apto; pero cuando este cargo sea de los que requieren un examen especial, no se debe hacer nunca la indicación de que el agente sirve para él, si antes no ha sufrido con buen resultado dicho examen. No por eso deben los inspectores suprimir sistemáticamente la indicación de que los agentes sirven para otros cargos, lo cual sería un inconveniente mayor que el de decirlo sin que los agentes estuvieran previamente examinados; lo que se necesita es que, sin esperar á que llegue la época de las notas de concepto, cada vez que un inspector crea que tal ó cual agente serviría para un cargo superior de los que requieren examen, proceda desde luego á examinarle, sin perjuicio de hacer también en los períodos que la Dirección establezca, ó en los casos especiales en que así lo ordene, y si el resul-

HERALDO DE FERROCARRILES

Periódico quincenal, órgano de la clase ferroviaria en general.

Representantes:

MADRID

D. Victorio Sacristán. Dirección Norte.
D. Emilio Garrigas y D. Emilio Besteiro. Oficinas de M. Z. A.
D. Rafael de los Santos. Oficinas de M. C. P.
D. Enrique Gordo. Reclamaciones Norte.

PROVINCIAS

Madrid á Burgos, D. Manuel Avila.
Segovia, D. Eugenio Estébanez.
Santander, D. Simón Rubera.
Santander á Bilbao, Sr. Pucera

Valencia, D. Juan Castro.
Barcelona, D. Leto Román.
Carcagente á Denia, D. Francisco Estrela.
Zaragoza, D. Daniel García.
Zaragoza á Castelpú, D. Salvador Arcas.
Alsasua á Pamplona, D. Antonio Messeguer.
Burgos á Turín, D. Daniel Alonso.
Monforte á Vigo, D. Marcelino Magan.
Coruña, D. Lorenzo Heras.
Andaluces, D. Francisco Fernández.
León, D. Manuel Echevarría.
Oviedo, D. José Gárviz de Antonio.
Valladolid, D. Luciano Rodríguez.

Para suscribirse, basta llenar y remitir bajo sobre con un cuarto de céntimo el boletín de adhesión que á continuación se inserta.

Precio:
25 céntimos mensuales

D. _____

se suscribe al HERALDO DE FERROCARRILES, deseando le sirvan el periódico
con la dirección siguiente: _____

Madera, 22,
principal, izquierda.

— 50 —

tado es satisfactorio, remita el testimonio de examen al inspector principal, que á su vez lo remitirá al jefe de la Explotación, y éste á la Dirección. Mediante el examen previo, los inspectores sabrán cuáles son los agentes que en las notas de concepto pueden designar como en condiciones de ascenso para cargos superiores.

La indicación de que un agente sirve para un cargo superior debe aplicarse exclusivamente á los cargos del servicio de estaciones, sin hacerla extensiva nunca á los cargos de otros servicios, como los de agente de investigaciones, pagador, interventor de ruta, conductor, etc.

6.º Siempre que el inspector indique en una nota de concepto que el agente sirve para un cargo superior, deberá indicar también, después de consultar al interesado, si éste desea el ascenso aunque sea con traslado á cualquier punto donde se le destine, ó si preferiría no ascender con tal de no ser trasladado. Este dato se necesita para conciliar en lo posible el interés del servicio con la conveniencia y deseos del personal cuando se trata de proveer vacantes de ascenso.

APÉNDICE NÚM. 3

Disposiciones relativas á los auxiliares empleados á jornal en el servicio de estaciones.

1.ª El artículo 36 de la Instrucción general núm. 2, que previene que los aspirantes á empleados temporeros deben presentar los documentos de que habla el art. 11 de la misma, es igualmente aplicable á los auxiliares empleados á jornal en el servicio de estaciones.

2.ª Estos agentes no deben tener menos de diez y ocho años de edad ni más de treinta y cuatro cuando se les proponga á la Dirección, sin cuya autorización no pueden ser admitidos. Para despedirlos es también necesaria en principio la misma autorización, pero en caso de falta grave pueden mandarlos despedir por sí los inspectores principales de Explotación, dando cuenta al jefe de la Explotación, y éste al director de la Compañía.

3.ª La admisión de agentes auxiliares sólo se propondrá en caso de necesidad absoluta, y no se les conservará nunca por más tiempo del estrictamente indispensable, debiendo ser dados de baja en cuanto desaparezca dicha necesidad.

4.ª Los auxiliares tomados para substituir algún agente enfermo ó ausente ó para cubrir provisionalmente alguna vacante, deben cesar desde el momento en que el agente titular substituído vuelva á tomar su servicio ó que la vacante quede provista.

5.ª Los auxiliares cesantes que hayan cumplido bien serán preferidos cuando se vuelva á necesitar agentes de su clase.

6.ª Los meritorios que hayan estado empleados como auxiliares á jornal y cesen de tener este último carácter por haber desaparecido la causa por la cual se les empleó, volverán á ocupar su puesto de meritorios en la estación donde antes lo tuvieron.

7.ª Para los servicios que envuelvan una responsabilidad personal de los agentes ante los Tribunales, como son los de capataz