

## ADMINISTRACION

La administración y dirección definitiva de la Northern Railway Company y de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica, corresponde, desde luego, a los accionistas y tenedores de bonos en Nueva York y Londres. Esta dirección y administración se ejerce por medio de las Juntas de Directores las que a su vez nombran y dirigen a los Gerentes o Gerentes Directores. En esta relación la palabra "Administración" incluye la jerarquía completa de gerentes, directores y funcionarios ejecutivos.

La "Administración" de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica está integrada así:

Sr. Robert P. W. Adeane, Presidente de la Junta Directiva.  
Sr. T. C. B. Williams, Gerente Director.  
Sr. D. C. Holmes, Director.  
Sr. W. N. Green, Director.  
Sr. J. M. Sáenz Witting, Agente Gral. en Costa Rica.

La "Administración" de la Northern Railway Company está integrada así:

Sra. Phyllis Pollak, Presidente.  
Sr. John M. MacGregor, Vice Presidente.  
Sra. Alice Warner Nielson, Secretaria.  
Sr. Henry F. Malarkey, Tesorero.  
Sr. Harold C. Drayton, Director.  
Sr. Robert P. W. Adeane, Director.  
Sr. T. C. B. Williams, Director.  
Sr. Donald Z. van Hart, Director.  
Sr. Charles W. Averre, Director y Gerente General en Costa Rica.

La función básica de un ferrocarril es la de proporcionar, a la región que sirve, un sistema de transporte seguro, económico y rápido, en el mismo orden de importancia.

Los principalmente interesados en un ferrocarril determinado son: (1) el público beneficiado, representado por los clientes (directa o indirectamente), (2) los trabajadores y (3) los inversionistas.

Es el deber de la Administración armonizar los intereses, algunas veces en conflicto, de los tres grupos arriba mencionados, de acuerdo con las leyes y contrataciones existentes, para obtener la función primordial en beneficio de todos los grupos.

Se olvida, a veces, que para poner un ferrocarril en operación es necesario invertir una gran cantidad de capital. Ferrocarriles como los de Costa Rica, incluyendo vías, equipo rodante, muelles, materiales, edificios y estructuras auxiliares, cuestan aproximadamente \$ 60,000.00 (moneda de los E. U. de A.) por milla. Es evidente pues, que aquellos que han aportado ese capital, ya sea el público a través de su Gobierno, o inversionistas privados, tienen derecho a una retribución justa sobre el dinero invertido.

Un ferrocarril es fiel reflejo de los hombres que operan y mantienen el sistema de líneas y trenes. Para atraer y conservar un personal eficiente es necesario y justo que la escala de salarios esté en consonancia con la capacidad productiva del país, y por ningún motivo inferior a lo que otros trabajadores de las mismas calidades y condiciones reciben de otras entidades o compañías que emplean trabajadores similares.

La razón única y exclusiva de la existencia de un ferrocarril es la de proporcionar un medio de transporte esencial a una región, en beneficio del público dentro de la zona que se sirve. Es, por lo tanto, lógico que, a la larga, sea el público quien tenga que absorber el costo de construcción y operación. El interés sobre el capital invertido, la amortización del capital, inversiones nuevas para equipo y estructuras, y gastos de operación, deben ser cancelados con las sumas pagadas por el público por concepto de fletes de transportes. En condiciones ideales de operación los ingresos deberán, a la larga, balancear

## MANAGEMENT

The ultimate control and management of the Northern Railway Company and the Costa Rica Railway Company Ltd., is, naturally, invested in the share and bond holders in New York and London. This control and management is exercised through elected Boards of Directors who, in turn, nominate and control Managers or Managing Directors. In the following text the word "management" includes the complete hierarchy of managers, directors and executive officials.

The "management" of the Costa Rica Railway Company Ltd. is composed of:

Mr. Robert P. W. Adeane, Chairman of the Board of Directors.  
Mr. T. C. B. Williams, Managing Director.  
Mr. D. C. Holmes, Director.  
Mr. W. N. Green, Director.  
Mr. J. M. Sáenz Witting, General Agent in Costa Rica.

The "management" of the Northern Railway Company is composed of:

Mrs. Phyllis Pollak, President of the Board.  
Mr. John M. MacGregor, Vice President.  
Mrs. Alice Warner Nielson, Secretary.  
Mr. Henry F. Malarkey, Treasurer.  
Mr. Harold C. Drayton, Director.  
Mr. Robert P. W. Adeane, Director.  
Mr. T. C. B. Williams, Director.  
Mr. Donald Z. van Hart, Director.  
Mr. Charles W. Averre, Director and General Manager in Costa Rica.

The function of a railway is to provide a safe, economic and rapid transport system, to the area it serves, and in that order of importance.

Those having a valid interest in the railways are: (1) the public being served, as represented by clients (directly and indirectly); (2) labour; and (3) capital. It is the function of management to harmonize the sometimes conflicting interests of the above three groups, in accordance with the laws and existing contracts, so that the primary function may be achieved to the mutual benefit of all groups.

It is sometimes forgotten that, before a railway can be put into operation, a vast amount of capital must be accumulated. Railways, such as those in Costa Rica, cost, including track, rolling stock, wharves, equipment, buildings and auxiliary structures, about \$ 60,000.00 (U.S. cy.) per mile. It is obvious that those who put up this capital, be it the public through their government, or private interests, are entitled to a fair return on their invested saving.

A Railway is no better than the men who maintain and operate the system of track and trains. To attract and retain an efficient personnel it is necessary, and fair, that the wage scale be in accord with the productive capacity of the nation, and in no event, less than other men, of the same general qualification, receive from other interests employing the same quality of men.

A railway's only excuse for existence is to provide essential transportation to the benefit of the public within the area served. It is obvious that, in the long run, the public served must absorb the cost of construction and operation. The interests on capital invested, amortization of capital, new investments for equipment and structures and operating expenses are met with the sums paid in by the public as transportation charges. Ideally, the sums paid in should, in the long run, balance the sums paid out. If the sums paid in are inadequate to meet all obligations, a privately owned railway becomes bankrupt and ceases to operate as a privately-owned railway; while, in the case of government-owned railways the deficit is made up out of public funds accumulated through taxation. In either case the public pays the cost, directly by those using the railway if the ideal conditions are met or, indirectly,

los egresos. Si los ingresos son insuficientes para hacer frente a todas las obligaciones en caso de un ferrocarril particular, éste entrará en quiebra para cubrir sus obligaciones, y deja de operar como ferrocarril particular; mientras que si el ferrocarril es del Estado, el déficit será cubierto con fondos públicos derivados de imposiciones tributarias. En cualquiera de los dos casos el público paga el costo, directamente por quienes usan el ferrocarril en el supuesto de que las condiciones ideales prevalecieran o, indirectamente, por medio de impuestos o pérdida de crédito.

La Northern tiene la firme convicción que el costo de transporte pagado por el público debe ser lo más bajo posible y en armonía con el pago de salarios justos y retribuciones equitativas al capital invertido; pero a la inversa también cree que quienes usan el ferrocarril deben pagar una suma adecuada por su transporte que sea suficiente para cumplir con todas las obligaciones de la empresa, sin recurrir a fondos públicos o a la pérdida del crédito. Esto es, a nuestro juicio, una política sana y conveniente del ferrocarril. Distribuye equitativa y proporcionalmente, el costo de transporte entre aquellos que se benefician de los servicios del ferrocarril, mientras que dentro del segundo sistema impone el costo no sólo a aquellos que se benefician de los servicios del ferrocarril sino también a aquellos que no lo usan.

Dentro de la artesón de esta amplia manera de pensar y de política establecida, se halla el deber de la administración de fijar tarifas de transporte, escala de salarios, y establecer normas de servicio y mantenimiento que resultarán a la larga en el mayor beneficio para todos los interesados. Si las tarifas se fijan en exceso de lo necesario para cubrir obligaciones, la economía del área servida sufre y esto a su vez tendrá, eventualmente, su reacción desfavorable para los trabajadores y los inversionistas. Si los salarios se fijan muy altos, se tendrá que recurrir a tarifas más altas. Si la escala de salarios es demasiado baja, no será posible mantener un personal eficiente. Si no se otorgan retribuciones al capital, sufre el crédito del ferrocarril y no se podrá obtener financiación para repuestos y mejoras necesarias. Si las normas de mantenimiento se fijan demasiado bajas, se sacrifica la seguridad, y el mantenimiento diferido tendrá eventualmente que hacerse a un costo mayor. Si las normas de mantenimiento se fijan excesivamente altas, el costo tendrá que cubrirse con tarifas más altas. Los mismos principios pueden aplicarse a los servicios. Si se corren más horarios de los justificados económicamente, el costo tendrá que ser absorbido por ingresos de otros servicios. Si los horarios de servicios son muy pocos, la economía de la región sufre conduciendo eventualmente al perjuicio de los trabajadores y de los inversionistas.

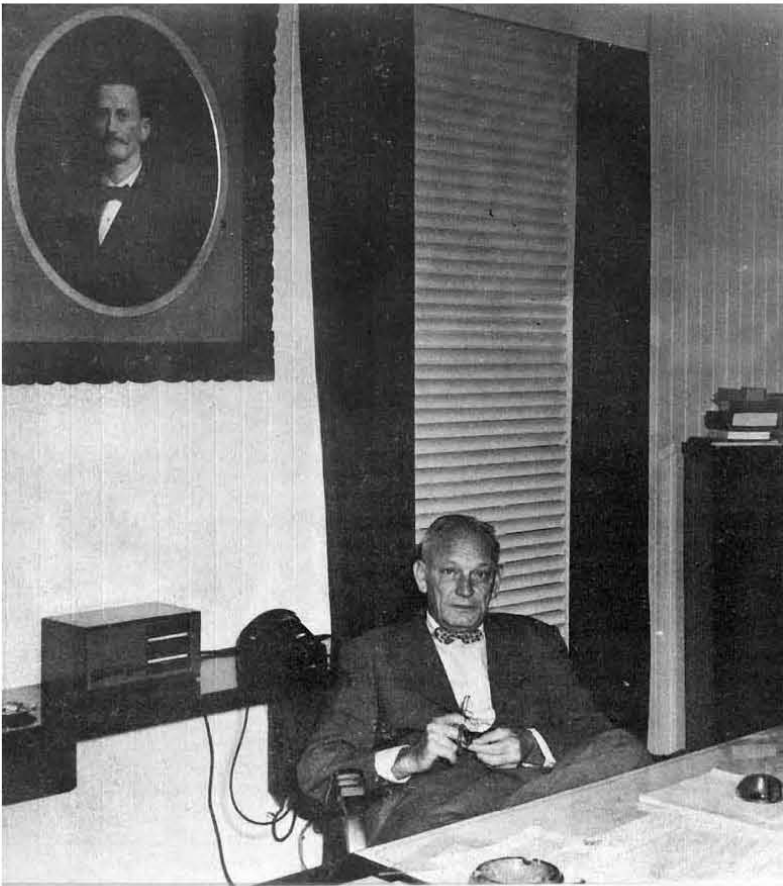
Para mantener armonía entre todos estos bandos en conflicto es por lo general indispensable rechazar las máximas aspiraciones de todos los grupos; los salarios se mantienen a un nivel justo en interés de preservar las más bajas tarifas de transporte; las tarifas se mantienen también a un nivel equitativo en interés de salarios más altos. La retribución al capital es, desde luego, la primera en sentir cualquier escasez de fondos, pero alguna retribución deberá hacerse si el crédito del ferrocarril, e indirectamente, del país, no ha de sufrir.

through taxation and or loss of credit.

It is the firm conviction of the Northern's management that the transportation charges, paid by the public, should be as low as possible, consistent with the payment of fair wages and fair return on capital but, conversely, we believe that those using the railway should pay a sum for their transportation services adequate to meet all fair obligations without recourse to public funds or loss of credit. We believe that this is sound railway policy. It divides the transportation cost, fairly and proportionally, among those benefiting from the railway services, while any other policy imposes the cost, not only on those using railway services but also on those who do not.

Within the framework of this broad belief and established policy, it is the duty of management to fix transportation charges, wage rates and establish standards of service and maintenance that will, in the long run, result in the largest benefits to all concerned. If rates are fixed higher than are necessary to cover obligations, the economy of the area served suffers and that in turn will, eventually, have an unfavourable reaction on the workers and capital owners. If wage scales are fixed too high they must be compensated by higher rates. If wage scales are fixed too low, an efficient personnel cannot be maintained. If fair return on capital is not obtained, the railway's credit is sacrificed, and needed replacements and improvements cannot be secured. If standards of maintenance are fixed too low, safety is sacrificed and the deferred maintenance must, eventually, be made up at a higher cost. If standards of maintenance are placed unnecessarily high the cost must be met by higher rates. The same principles apply to services. If more schedules are run than are economically justified the cost must be absorbed out of revenue collected from other services. If scheduled services are too few the economy of the area suffers to the eventual detriment of the railway's worker and owners of capital.

To maintain a precise balance between these conflicting claims it is generally necessary to refuse the maximum requests of all groups. Wages are kept down to a fair level in the interests of low transportation rates. Rates are kept up to a fair level in the interest of higher wages. Return on capital always suffers first in any shortage of funds, but some returns must be paid if the credit of the railway, and indirectly, the nation, is not to be sacrificed.



Sr. Charles Wilson Averde, Gerente General de la Northern Railway Company, en su oficina. El cuadro al fondo es un retrato de Sr. Minor C. Keith, constructor y gran empresario ferrocarrilero, quien construyó el Ferrocarril de Costa Rica y la Northern Railway.

©

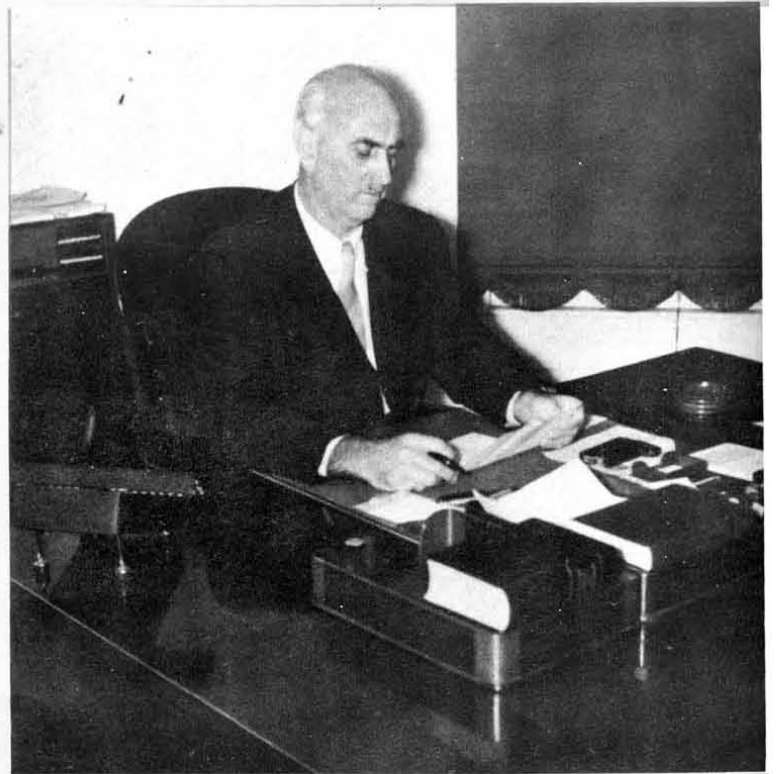
Charles Wilson Averde, General Manager of the Northern Railway Company, at his desk. The picture in the background above is Mr. Minor C. Keith, the pioneer railway builder, who built both the Northern Railway and the Costa Rica Railway.



Sr. José Manuel Sáenz-Witting, Agente General y Representante de la Compañía del Ferrocarril de Costa Rica en Costa Rica. Ha sido Agente General desde 1933.

©

Sr. José Manuel Sáenz-Witting, General Agent and Representative of the Costa Rica Railway Company Ltd. in Costa Rica. He has had this post since 1933.



Sr. Robert C. Johnston, Oficial Mayor, en su Oficina en San José. El Sr. Johnston está a cargo de la administración de los asuntos de la Gerencia, incluyendo el personal de la oficina general y actúa por el Gerente cuando es necesario.

©

Robert C. Johnston, Assistant Manager for Office Affairs, in his office in San José. Mr. Johnston is in charge of all Manager's office affairs, including general office staff, and acts for the Manager when necessary.



Oficina General en San José. En este edificio están situadas las oficinas de la Gerencia, Contabilidad, Agencia de Fletes y Pasajes, y la Central Telefónica de San José. Está conectado por medio de pasajes techados con las oficinas del Departamento de Transportes, Departamento de Personal y el recientemente construido edificio de Archivos que es contra incendios y contra temblores.

General Office Building in San José. Here are housed the offices of the Manager, Accounting Department, Freight and Passenger Agency, and San José Telephone Exchange. It is connected by covered passageway to the building housing the offices of the Transportation Department, Personnel Department, and the recently constructed, fire and earthquake-proof, Archive's building.

Fotografía del personal de la Oficina General, San José. Sentadas, de izquierda a derecha: Srtas. Nazareth Unckles, Maritza Delcore, Mary Jane Herrera, Olga de La Cruz, Aida Ma. González, Hilda Mendoza, Flory Salazar, Ma. Cecilia Carranza, Magda Gallegos, Carmen Ma. Mora, Betty Castro, Mitzi Grau, Velma Field, Clara Salgado, Margarita Raven, Roxana Quirós, Miriam Chavarría. De pie, de izquierda a derecha: Max González, Enrique Moya, Mario Amador, Víctor Ml. Rodríguez, Miguel A. Ugarte, Aníbal Moya, José A. Aguirre, Carlos Ma. Porras, Manuel Jiménez; Srtas. Marta Ma. Yglesias, Evelyn Ferris, Robert C. Johnston, Edwin V. Schult, Srtas. Ma. Consuelo Peters, Aida Villalobos, Oscar Tenorio, Hugh DePass, Guillermo Quesada, Manuel A. Guevara, Enrique León, Baltasar Salazar, Alfonso Drexler.

Photo of the staff of the General Office building, San José. Seated, from left to right: Misses: Nazareth Unckles, Maritza Delcore, Mary Jane Herrera, Olga de la Cruz, Aida Ma. González, Hilda Mendoza, Flory Salazar, Ma. Cecilia Carranza, Magda Gallegos, Carmen Ma. Mora, Betty Castro, Mitzi Grau, Velma Field, Clara Salgado, Margarita Raven, Roxana Quirós, Miriam Chavarría. Standing, from left to right: Max González, Enrique Moya, Mario Amador, Víctor Ml. Rodríguez, Miguel A. Ugarte, Aníbal Moya, José A. Aguirre, Carlos Ma. Porras, Manuel Jiménez, Miss Marta Ma. Yglesias, Miss Evelyn Ferris, Robert C. Johnston, Edwin V. Schult, Miss Ma. Consuelo Peters, Miss Aida Villalobos; Oscar Tenorio, Hugh W. DePass, Guillermo Quesada, Manuel A. Guevara, Enrique León, Baltasar Salazar, Alfonso Drexler.



### DATOS INFORMATIVOS : (GENERAL INFORMATION)

Ancho de la vía	— (Gauge)	42 pulgadas (inches)
Durmientes usados en la vía	— (Track ties)	Pino creosotado (creosoted pine), acero (steel) y maderas locales (local lumber).
		Tamaño (size) 6" x 8" x 7 pies (feet).
Rieles usados en la línea real	.....	(Main line rails) 60 lbs. y 70 lbs.
Rieles usados en los ramales	.....	(Branch line rails) 50 lbs. y 60 lbs.
Línea real: San José — Limón	.....	(Main line) 103.2 millas (miles)
San José — Alajuela	.....	(Main line) 13.5 millas (miles)
Línea Vieja: La Junta — Toro Amarillo	.....	(Old Line) 22.0 millas (miles)
Estrella: Limón — Pandora	.....	(Estrella line) 28.8 millas (miles)
Otras líneas	.....	(Other lines) 159.3 millas (miles)
Extensión total		(Total Mileage) 326.8 millas (miles)
Curva más aguda	— (Sharpest curve)	35° en la Milla (Mile) 35.8
Gradiente máxima	— (Steepest grade)	4.5% en la Milla 92.2 en curva (curve) de 13°, sin compensación (without compensation).
Puentes de acero de más de 100 pies	.....	(Steel truss bridges over 100 ft.) : 51
Puentes de madera y otros de acero	.....	(Other bridges, various types) : 346
Túneles: En Milla 48 1/2 de 1,200 pies (ft.)	.....	Construido (built) en 1945 — En desuso
Tunnels: En Milla 53 1/4 de 500 pies (ft.)	.....	Construido (built) en 1890
: En Milla 54 de 650 pies (ft.)	.....	Construido (built) en 1938
Patios	— (Yards)	16 con capacidad (capacity) para 2,245 carros
Apartaderos	— (Sidings)	43 con capacidad (capacity) para 695 carros
Espuelas	— (Spurs)	133 con capacidad (capacity) para 813 carros
Casas de máquinas	— (Roundhouses)	3. En San José, Limón y Siquirres
Combustible	— (Fuel oil locomotives)	Bunker "C", Apl. 11.0 a 13.0
Tanques combustible	— (Fuel oil storage tanks)	En Limón — 2 de 55,000 bls. c/u.
		— 1 de 784 bls.
		— 1 de 3,000 bls. (Diesel)
		En Zent — 1 de 236 bls.
		En Siquirres — 1 de 1,986 bls.
		En Peralta — 1 de 2,938 bls.
		— 1 de 241 bls.
		En Turrialba — 1 de 988 bls.
		En Juan Viñas — 1 de 232 bls.
		En Cartago — 1 de 978 bls.
		En San José — 2 de 1,986 bls. c/u.

### EQUIPO RODANTE : (ROLLING STOCK)

Locomotoras	(Locomotives)	34	: Coches de pasajeros	(Coaches)	42
Carros-motor	(Motor-cars)	31	: Carros-cajón	(Box cars)	421
Coches-motor	(Busses)	3	: Carros planos	(Flat Cars)	258
Grúas de vapor	(Steam cranes)	2	: Carros de ganado	(Stock cars)	35
Palas de vapor	(Steam shovels)	2	: Carros campamento	(Camp cars)	43
Carros de grúa	(Steam derrick cars)	2	: Góndolas	(Gondolas)	15
Carros tanque	(Tank cars)	11	: Carros de volteo	(Air dump cars)	15
Carros herramientas	(Tool cars)	8	: Carros de cacao	(Cocoa cars)	11
Tractor D-8	(Bulldozer)	1	: Cabuses	(Caboose)	15
Draga	(Dragline)	1	: Varios otros carros	(Other cars)	21

Reglamentos de tránsito — (Operational rules) ..... Standard  
 Sistema de despacho — (Despatching system) ..... Teléfono (selector) y telégrafo.

## FINANZAS

La estructura del capital de la Northern Railway Co. y de la Costa Rica Railway Co., Ltd., está representada por el capital original invertido que se distribuye en la siguiente forma:

The Costa Rica Railway Company Ltd. . . . .	\$ 14,862,575
Northern Railway Company . . . . .	\$ 4,629,399
Inversión total original del capital. . . . .	\$ 19,491,974

La administración y la operación del sistema está en manos de la Northern Railway Co., en virtud de un contrato conocido como "Acuerdo de Operación". Esencialmente, este Acuerdo define que la Northern Railway Co. opera ambas Empresas, pagando a la Costa Rica Railway Co., Ltd., una suma anual de dinero suficiente para cubrir los intereses de los bonos autorizados por el Congreso de Costa Rica por medio del contrato Soto-Keith.

La Northern nunca ha obtenido ganancias de operación suficientes para cubrir esa obligación. Durante los años transcurridos entre 1905 a 1941 la United Fruit Co. cubrió el déficit ya que sus intereses en el transporte de bananos hacía necesario que mantuviera a la Northern en una situación económica solvente. Desde 1941, año en que la United Fruit Co. dejó todo interés en la Northern Railway Co., la obligación financiera con la Costa Rica Railway Co. Ltd. no ha sido cubierta y al 30 de junio de 1953 ascendía a casi \$ 2,000,000.00, por concepto de sumas retrasadas. Como resultado, la Costa Rica Railway Co., Ltd. no ha podido pagar los intereses vencidos sobre los bonos, mucho menos otorgar dividendos a los accionistas.

En las tres páginas siguientes vemos gráficas que muestran el origen de los ingresos necesarios para el mantenimiento y operación del Ferrocarril y la inversión de ellos. Las cifras están superpuestas a un facsímil de la unidad monetaria del país, con el fin de que el lector pueda comprender con mayor facilidad lo que sucede al colón que paga por el transporte de su persona o de sus bienes.

Las cifras que se ven en estos cuadros son un promedio de los siete años fiscales comprendidos entre el 1º de julio de 1946 y el 30 de junio de 1953. En ellos se incluyen los años normales de 1946 - 1949, los años poco favorables de 1950 - 1951 y los años relativamente buenos de 1952 - 1953. El promedio de los siete años puede tomarse como típico de los últimos treinta años.

Como se ha dicho, los dos años fiscales desde el 1º de julio de 1951 hasta el 30 de junio de 1953 han sido relativamente buenos. Esto fué el resultado de una afortunada combinación de un intenso tráfico ferroviario y de una relativa ausencia de derrumbes, inundaciones e interrupciones en general. Tuvo como resultado que las ganancias por concepto de operaciones, durante esos dos años, fueron suficientes para cubrir todos los pagos de intereses, pero no se utilizaron para ese fin. Los préstamos obtenidos de los bancos de Costa Rica y las deudas por facturas de materiales en el exterior que estaban sin cancelar, debían liquidarse con preferencia. Además, ciertos trabajos de reparación, que por motivos de contabilidad, debían cargarse al capital, tenían que cubrirse con estas mismas ganancias de operación. El 30 de junio de 1953 habían quedado cancelados todos los préstamos bancarios de Costa Rica, pero quedaba pendiente una deuda de \$ 417,487.00 (¢ 2,638,140.00, incluyendo dólares al tipo de cambio libre) por facturas de materiales.

Se espera que esta suma pueda ser considerablemente reducida durante los años venideros, ya que sería desastroso y probablemente significaría la ruina, si se vieran que afrontar serias interrupciones del tráfico, tales como derrumbes o lavados, con un crédito tan seriamente debilitado, ya que los gastos, incluyendo las planillas de aproximadamente ¢ 750,000.00 por mes, no disminuyen apreciablemente mientras duran estas interrupciones, períodos en que no se perciben entradas. En ese caso tienen que haber reservas, o crédito existente, para continuar operando.

## FINANCES

The capital structure of the Northern Railway Company and The Costa Rica Railway Co. Ltd. is represented by original capital invested as follows:

The Costa Rica Railway Company Ltd. . . . .	\$ 14,862,575
Northern Railway Company . . . . .	\$ 4,629,399
Total investment of both Companies . . . . .	\$ 19,491,974

The operating control of the system is vested in the Northern Railway Co. by virtue of a contract known as "The Working Agreement". In essence, this agreement provides that the Northern Railway Co. operates both properties, paying The Costa Rica Railway Co. Ltd. an annual sum of money sufficient to meet interest on debentures authorized by the Costa Rican Congress in the Soto-Keith Contract law.

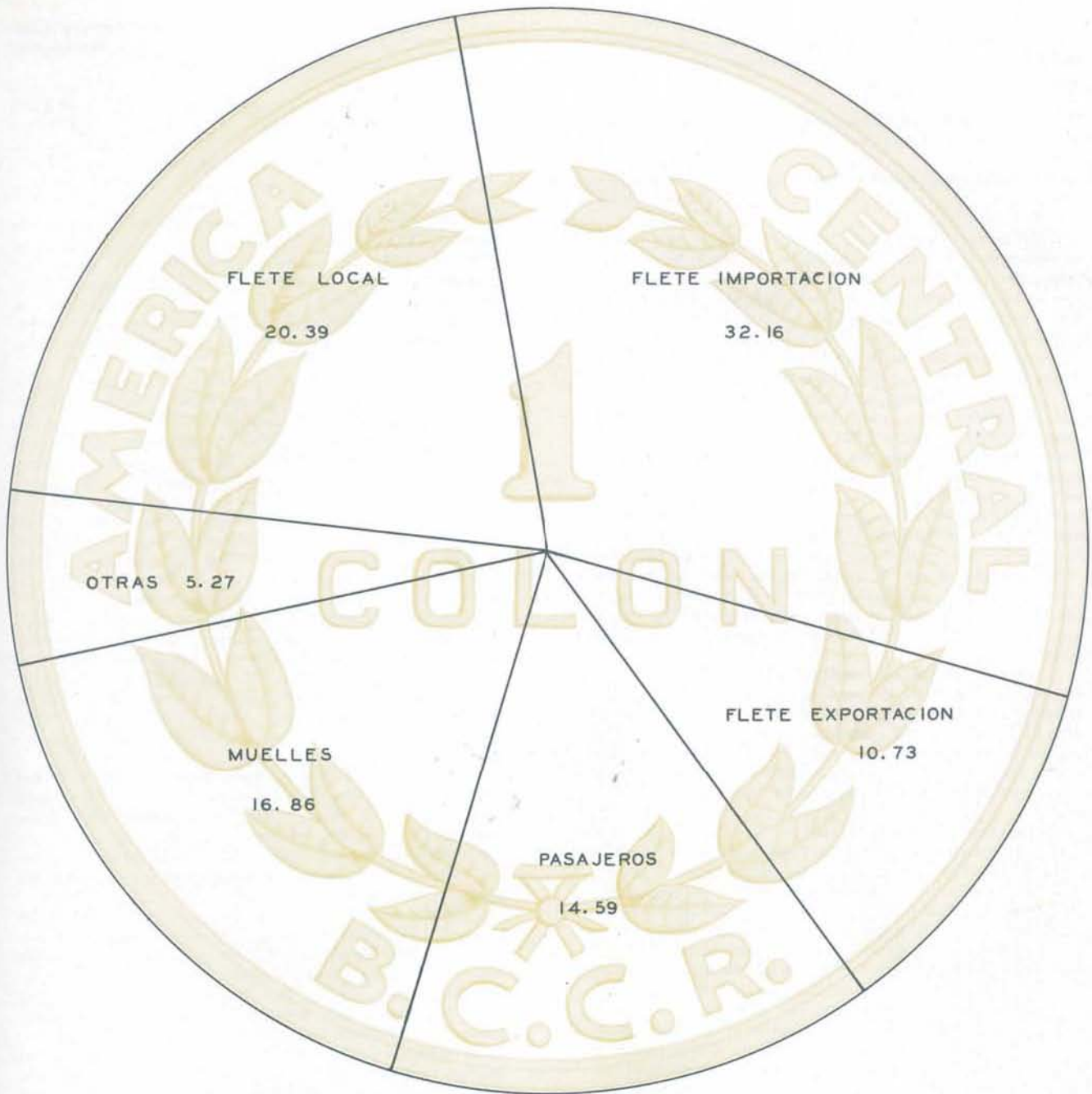
The Northern has never achieved operating profits sufficient to meet this obligation. During the years 1905 - 1941 the United Fruit Company voluntarily made up the deficit, as their interest in the transportation of bananas made it imperative for them to keep the Northern solvent. Since 1941, when the United Fruit Company relinquished all interest in the Northern, the financial obligation to The Costa Rica Railway Co. has simply not been met and as of June 30th. 1953, the obligation was almost \$ 2,000,000 in arrears. Consequently, the Costa Rica Railway Co., Ltd. has been unable to pay all the interests due on the bonds, much less return a profit to the shareholders.

On the following three pages are diagrams graphically showing where the revenue, necessary for maintenance and operation, comes from, and how it is spent. The figures are superimposed on a facsimile of the coinage unit of the nation, with the idea that the reader will be able to better visualize just what happens to the colón that he pays for the movement of his person or of his goods.

The figures shown in these diagrams are averages for the seven fiscal years between July 1st. 1946 and June 30th. 1953. These seven years include the normal ones of 1946 - 1949, the bad years of 1950 - 1951 and the relatively good years of 1952 - 1953. The average for the seven years is fairly representative of the past thirty years.

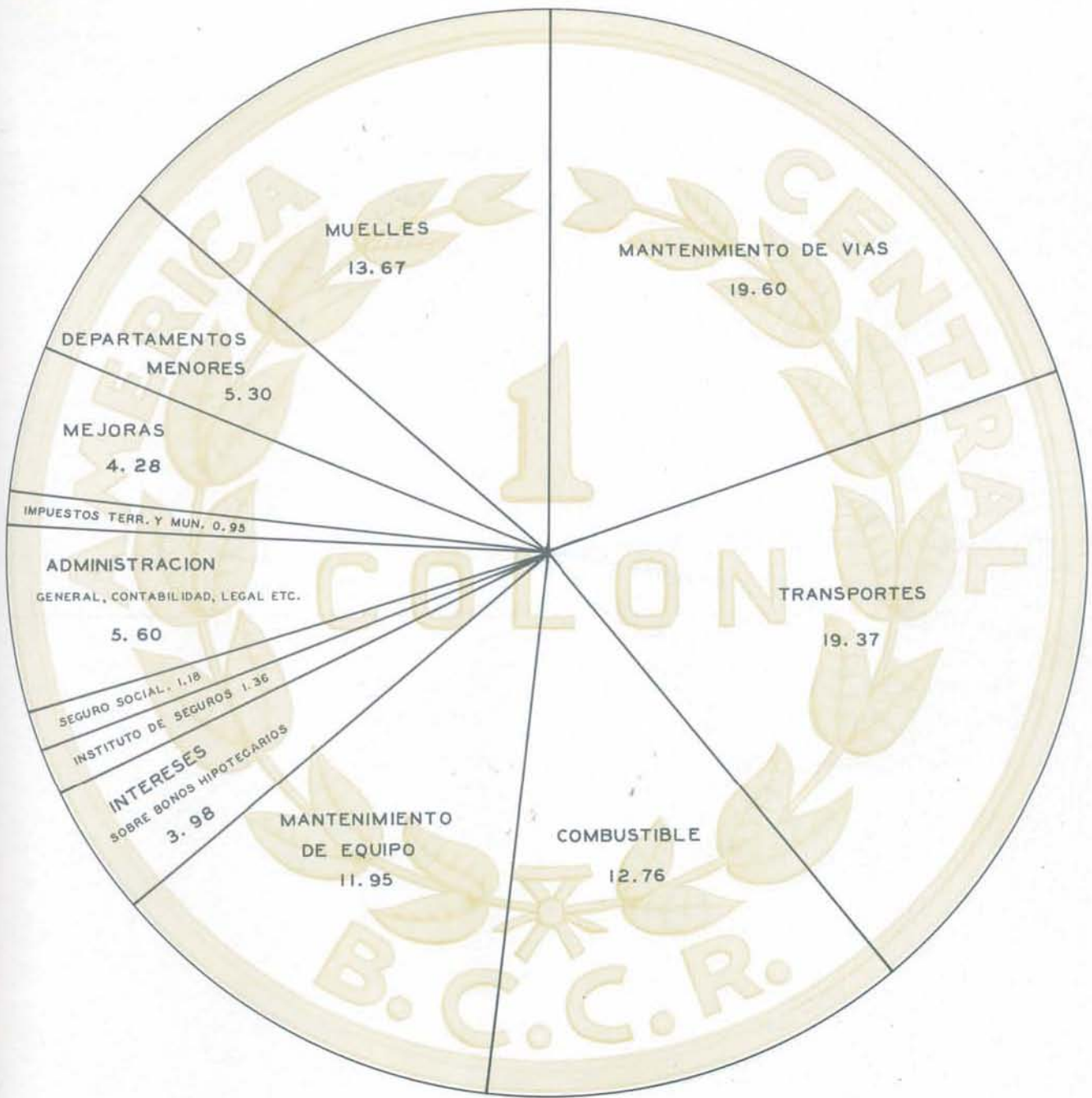
As has been said, the two fiscal years July 1st. 1951 to June 30th. 1953 have been relatively good. This was the result of a happy combination of heavy railway traffic and comparative freedom from slides, floods and interruptions. This resulted that the operating profits, during these two years, were sufficient to meet all interest payments but could not be made available for that purpose. Bank loans in Costa Rica and debts for unpaid material foreign invoices had to be cancelled first. In addition certain repair work which, for accounting purposes, had to be charged to capital, had to be met out of operating profits. As of June 30th. 1953, all bank loans in Costa Rica had been cancelled but a debt of \$ 417,487.00 (¢ 2,638,140.00, including free exchange dollars), for unpaid material foreign invoices, was still outstanding.

It is hoped that this debt can be greatly reduced during the next few years as it would be disastrous, and probably mean bankruptcy, if serious slides, washouts and traffic interruptions had to be confronted with credit so seriously impaired, as expenses, including payrolls of approximately ¢ 750,000.00 per month, do not decline significantly during these interruptions when no compensating revenue is received. In this event, either reserves, or credit, must be available for continuing operation.



Este cuadro demuestra el origen de que se derivan los ingresos totales, y se explica por sí mismo, con excepción del 5.27% denominado "Otras". Esta partida incluye las entradas por trabajos en los talleres por cuenta de otros, servicio de agua y cañería, servicio telefónico y eléctrico, etc. El 16.86% adjudicado a "Muelles" incluye trabajos hechos a vapores por cuenta de los mismos, y también cargos de tarifas, por cuenta de nuestros clientes, cubriendo manejo de cargas, arriendo de cables, mecates, amarras, grúas, lingas, pilotaje, lanchas, etc.

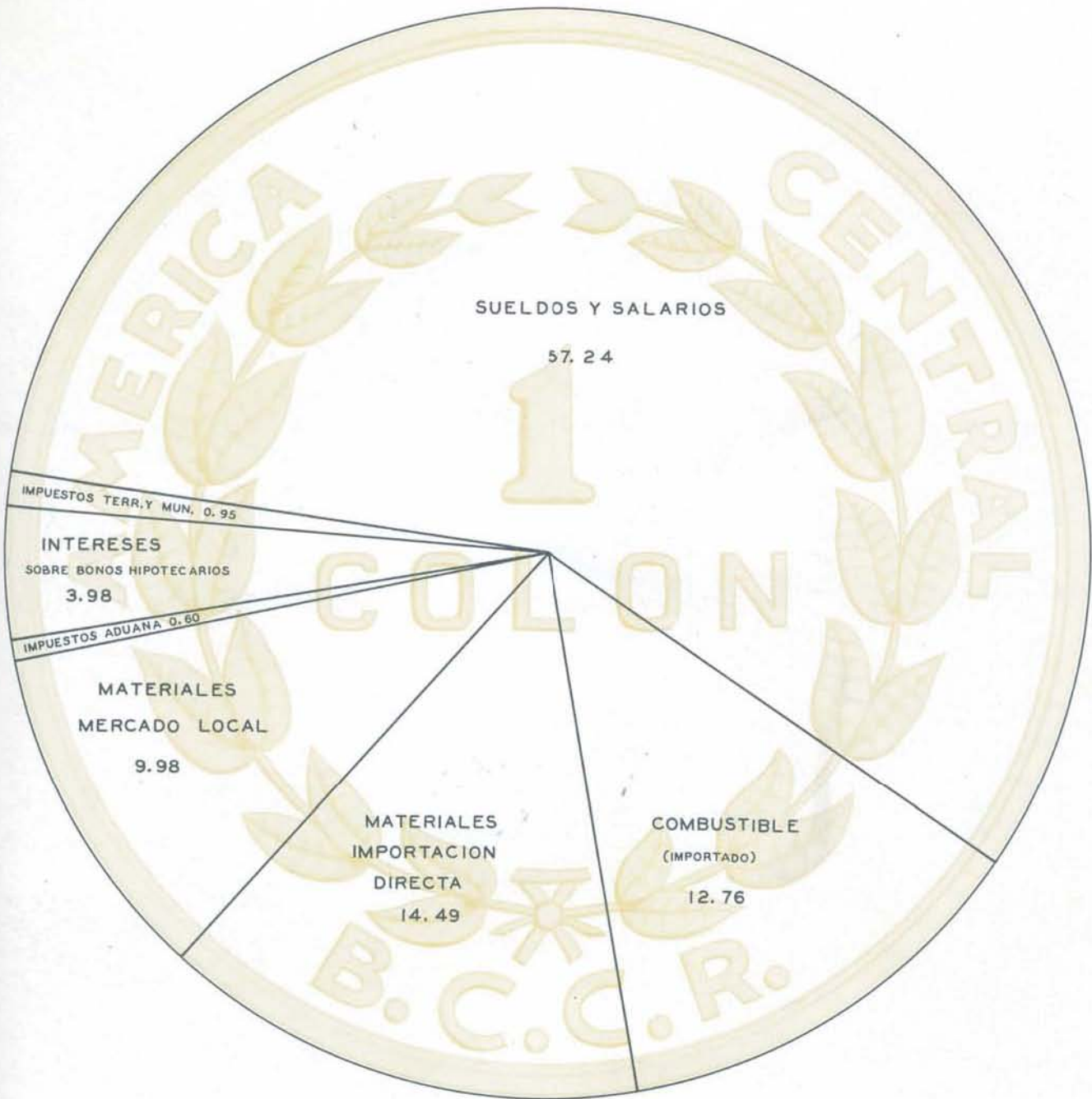
This diagram, showing sources from which total revenue is derived, is self explanatory with the exception of the 5.27% entitled "Otras". This heading includes such items as receipts for shop work performed for others, water service, telephone service, electric light service, etc. The 16.86% shown as "Muelles" includes repair work on ships done for their account, as well as tariff charges to clients covering cargo handling, rental of gear to ships, pilotage, etc.



Gráfica de los gastos del Ferrocarril, dividida por actividades. La sección "Departamentos Menores" incluye el funcionamiento de la planta eléctrica, los servicios de agua, el Departamento de Materiales, el Departamento de Personal, etc. Nótese que los pagos hechos al Instituto de Seguros, al Seguro Social y por concepto de impuestos del Gobierno suman a un 3.49% de las entradas totales. Los impuestos de Aduana comprenden 0.60% adicional de los ingresos totales. Por lo tanto, los pagos totales al Gobierno, o a Instituciones dependientes de él, llegan a un 4.09%. El 3.98% de las entradas totales pagado a los tenedores de bonos es equivalente a 0.065% por año sobre la inversión de diecinueve millones de dólares. Es decir, aproximado un veinteavo por ciento por año sobre el valor total.

Railway disbursements, graphically shown, by activities. "Departamentos Menores" (Minor Departments) include such activities as electric plant, water service, Material and Supply Department, Personnel Department, etc. Note that payments to the Instituto de Seguros, Social Security and Government taxes total 3.49 percent of total revenue. Customs duties cost an additional 0.60% of total revenue. Total payments to Government, or Government sponsored institutions, thus amounted to 4.09% of revenue. The 3.98% of total revenue paid to bond-holders is equivalent to 0.065% per year return on the nineteen million dollar investment or approximately, one twentieth per cent per year of the total value.





Este cuadro demuestra la forma en que las sumas totales pagadas por el público, por toda clase de servicios, fueron utilizadas en "Sueldos y Salarios" (57.24%), "Materiales" (37.23%) y "Otros Gastos" (5.53%). Los seguros por riesgos profesionales y pagos al Seguro Social están incluidos en "Sueldos y Salarios"

The above graph shows how total sums paid by the public for all services were utilized for Labour (57.24%), Materials (37.23%) and other expenses (5.53%). Workman's accident insurance and social security payments are included in "Sueldos y Salarios" (Wages & Salaries).

Sr. Hugh W. DePass, Contador, frente a su escritorio en San José.

⊙

Mr. Hugh W. DePass, Accountant, at his desk in San José.



El personal completo del Departamento de Contabilidad (excepto Cajeros de Limón y San José) en un patio de la Oficina General en San José. Sentados de izquierda a derecha: Srtas.: Hilda Mendoza M., Flory Salazar F., Betty Castro M., Sr. Hugh W. DePass, Srtas. Cecilia Carranza G., Mitzi Grau V., Clara Salgado S., Margarita Raven R. De pie de izquierda a derecha: Srtas.: Carmen Ma. Mora J., Magda Gallegos G.; Sres.: Víctor Ml. Rodríguez G., Max González R., Edwin V. Schult C., Oscar Tenorio O., Mario Amador S., Carlos Ma. Porras A., Enrique León B., Aníbal Moya R., Guillermo Quesada L., Miguel Ugarte T., Alfonso Drexler M.; Srtas.: Miriam Chavarría Z., Roxana Quirós S.

The complete Accounting Department staff (except Limón and San José Cashiers) in courtyard of San José General Office. Seated, left to right: Misses: Hilda Mendoza M., Flory Salazar F., Betty Castro M., Mr. Hugh W. DePass, Cecilia Carranza G., Mitzi Grau V., Clara Salgado S., Margarita Raven R., Standing, left to right: Misses: Carmen Ma. Mora J., Magda Gallegos G.; Srs.: Víctor Ml. Rodríguez G., Max González R., Edwin V. Schult S., Oscar Tenorio O., Mario Amador S., Carlos Ma. Porras A., Enrique León B., Aníbal Moya R., Guillermo Quesada L., Miguel Ugarte T., Alfonso Drexler M.; Misses: Miriam Chavarría Z., Roxana Quirós S.





Una sección de la Oficina General del personal del Departamento de Contabilidad en San José. Buena luz y magnífica ventilación, combinadas con suficiente espacio, ayudan a una mayor eficiencia en el trabajo.

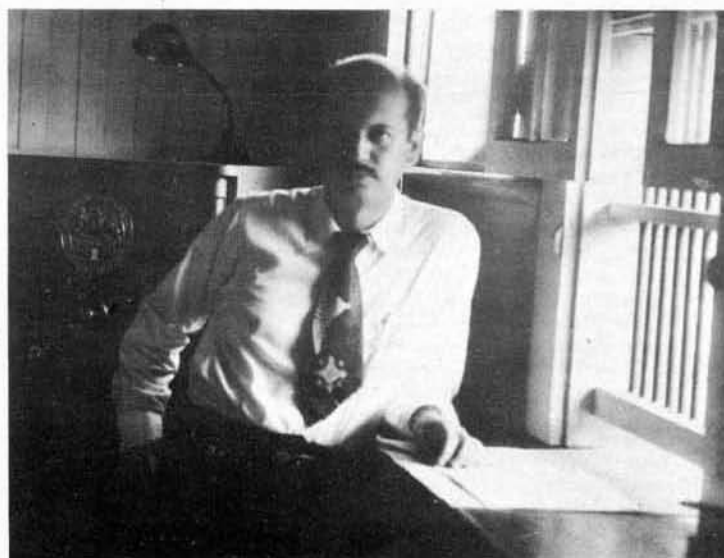
A corner of the general staff room of the Accounting Office in San José. Good light and good ventilation, combined with adequate spacing, makes for work efficiency.



La Oficina del Cajero en Limón, a cargo del Sr. Charles Gourzong, es sucursal de la oficina del Cajero General en San José, en la cual se tratan todas las transacciones con los bancos.

⊙

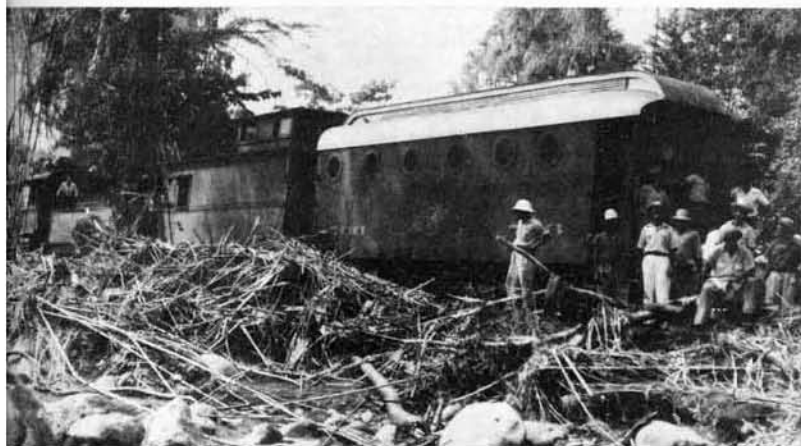
Cashier's office in Limón, in charge of Mr. Charles Gourzong, is subsidiary to General Cashier's office in San José, where banking arrangements are handled.



Oficina del Cajero en San José, a cargo del Sr. Jorge Rodríguez Alfaro. Todos los cheques y operaciones bancarias son autorizadas por el Auditor y hechas por medio del Cajero de San José.

⊙

Cashier's Office in San José in charge of Sr. Jorge Rodríguez Alfaro. All cheques and banking arrangements are authorized by the Auditor and handled through the San José cashier.



Este es un carro de pagador, No. 706, en uno de sus viajes "en la línea". Los pagos se hacen en todos los climas y en todos los puntos donde sea necesario. Los lados de acero doble de este carro, están alineados con antiguos directorios telefónicos de Nueva York.

⊙

This is the pay-car No. 706 on one its trips "on the line". Payments are made in all weathers, and at all points where necessary. The double steel sides of this car are lined with obsolete New York telephone directories.

## PERSONNEL DEPARTMENT

La promulgación del Código de Trabajo el 15 de Setiembre de 1943, trajo para la Empresa innumerables problemas que fué necesario resolver sin dilatorias. Era difícil introducir, de un día para otro, a una Empresa de casi dos mil quinientos trabajadores dentro del marco estrecho de las nuevas disposiciones. Esto se hacía más difícil en cuanto a una empresa ferrocarrilera, pues el legislador, al redactar el Código, no contempló las actividades de esta índole y se limitó a autorizar al Poder Ejecutivo para dictar un reglamento posterior que determinara las horas de trabajo, el modo de aplicarlas y otras modalidades.

La Northern Railway Company, deseosa de acatar la nueva legislación social, se anticipó a la emisión de esos Reglamentos e inició la ardua tarea de amoldarse al nuevo orden de cosas. Al efecto creó inmediatamente un Departamento de Personal, designando como Jefe al señor Baltasar Salazar, con larga experiencia en el Registro Público, en Costa Rica.

Este Departamento se encargó de inmediato de confeccionar los contratos de trabajo en conformidad con las nuevas leyes, y llevar la hoja de servicios de cada uno de los trabajadores de la Empresa con todos los detalles relativos al desempeño de sus labores. Hoy día, sigue con esta importante tarea y además verifica el salario que corresponde a cada trabajador; investiga las capacidades de los nuevos candidatos para los múltiples puestos en el Ferrocarril; se cerciora si está recibiendo lo que le corresponde de acuerdo con los salarios mínimos establecidos o los salarios mayores que posteriormente se establezcan. También es el encargado de atender a cualquier trabajador que desee reportar alguna irregularidad o injusticia que se cometa en su contra, para poder remediarla lo antes posible, o si fuera del caso, pasar la queja a conocimiento de la Gerencia, en donde es atendida con toda prontitud y solucionada con la mayor justicia.

El Departamento de Personal resuelve todas las consultas que se hacen de parte de los distintos Departamentos de la Empresa, y cuando el caso lo requiere, recibe la opinión del Departamento Legal o la autorización de la Gerencia. También atiende a las autoridades de Trabajo y del Seguro Social y está abierto a cualquier sugerencia o información que dispongan o soliciten éstos; además confecciona las planillas para la Caja de Seguro Social y la Contabilidad Mecanizada de la Tributación Directa, para los fines correspondientes. En fin, es el Departamento encargado de la aplicación de la Legislación Social y por ende está obligado a velar por el estricto cumplimiento de esa legislación.

Aun cuando la ley respectiva tiene por obligación el seguro sobre riesgos profesionales a determinadas labores solamente, tales como trabajadores que laboran con fuerza motriz, materias inflamables y otros, la Compañía mantiene su seguro por riesgos profesionales para todo su personal, incluyendo el de oficinas y otras actividades no legalmente sujetas al seguro, a fin de cumplir abiertamente con los fines de bienestar y seguridad sociales del Instituto Nacional de Seguros. El seguro cubre, en consecuencia, la totalidad de la planilla de la Compañía y se pagó en el año fiscal 1952-1953, por concepto de primas de seguro, un total de ₡ 291,469.30, o sea un promedio de aproximadamente ₡ 25,000.00 mensuales.

La Compañía fué la primera empresa, con actividades en varias provincias y con gran cantidad de empleados que devengan mayor salario del requerido por el Seguro Social, que universalizó los bienes de la Caja Costarricense del Seguro Social para que comprendiera la asistencia médica a todos y cada uno de sus empleados. La Compañía, antes de la constitución del Seguro Social, mantenía un cuerpo médico a cargo del distinguido Doctor Alberto Oreamuno F. y los servicios prestados eran muy

The promulgation of the Labour Code on the 15th. September, 1943, brought to the Northern Railway Company innumerable problems which required immediate attention. It was not easy to incorporate, from one day to another, a Company of almost two thousand five hundred workers into the narrow confines of the new regulation. This was made more difficult, as regards a railway company, in as much as the new rules and regulations had not contemplated activities of such a nature, and had limited itself to authorizing the executive authorities to dictate, later, such regulations as would govern hours of work, methods of applying them and other details.

The Northern Railway, anxious to comply with the new social legislation, anticipated the final issue and approval of these regulations and commenced the arduous task of adopting its operation to the new law. To this effect, it created, at once, a Personnel Department and assigned as Head, Mr. Baltasar Salazar, who had a great deal of experience with the Public Registry office in Costa Rica.

This Department immediately commenced making up the necessary worker's contracts, in accordance with the new requirements, and set up a service record card, for each worker in the Company, which would show all data relative to the details of his employment.

Today, this Department still complies with this important function and, furthermore, it verifies the salary of each worker; it investigates the applications of all new employees required for the many posts in the Railway; it checks to assure that each worker is receiving that correct salary required or established by the minimum salary scale law; also, it investigates any complaint from an employee who feels that some injustice or irregularity has been committed against him, in order that the matter may be straightened out as soon as possible or, if need be, brought to the attention of the Manager himself for prompt solution and full justice.

The Personnel Department resolves the many problems, involving personnel, brought to its notice by the several other Departments of the Railway, and obtains the opinion and recommendations of the Legal Department, and ruling by the Management when necessary. It is in touch with the Labour and Social Security authorities, furnishes all information required by them, and takes proper action on any suggestions which may be received. Furthermore, it completes the necessary payrolls for the Social Security and for the Income Tax authorities, for their respective purposes. In short, this Department is in charge of the application of all Social Legislation.

Notwithstanding that, by law, we are only obliged to insure, against accident, certain workers, such as those connected with machinery, inflammable materials and the like, the Railway actually maintains an accident insurance covering all its personnel, including office workers and those in other activities not legally subject to insurance.

This accident insurance, consequently, covers the complete Railway payrolls, and during the fiscal year 1952 - 1953 the premium paid was ₡ 291,469.30 or an average of almost ₡ 25,000.00 per month.

The Railway was the first company, with activities in several provinces and with a large number of employees whose salaries were higher than those required by the Social Security, to include all employees in the Costa Rica Social Security organization. The Railway, before the formation of the Social Security organization, had maintained its own medical staff, under the distinguished Dr. Alberto Oreamuno F., and the services rendered were always most efficient and satisfactory. Nevertheless, with the creation of the Social Security organization, the Railway made the necessary arrangements for full enrollment in the new Institution.

eficientes y satisfactorios. Sin embargo, al constituirse la Caja del Seguro Social, la Compañía aceptó y acogió con beneplácito la nueva Institución, haciendo en Diciembre de 1944, los arreglos necesarios y especiales para la universalización de los servicios del Seguro Social.

La cuota que recibió la Caja del Seguro Social, por concepto de cuota de trabajadores y cuota patronal (en iguales partes) otorgando el Seguro de Enfermedad, el Familiar (en algunos lugares) y el de Invalidez, Vejez y Muerte (que no comprende a todos los trabajadores) durante el año fiscal 1952-1953, alcanzó la suma de ₡ 483,211.40 o sea un promedio mensual de más de ₡ 40,000.00.

En su esfuerzo y afán constante de favorecer a los trabajadores, la Compañía se empeñó en que éstos organizaran en 1947 una Cooperativa de Consumo, dando las ventajas que ésta les brinda. Una vez formada ésta, la Cía. construyó, al costo de ₡ 82,579.00 (\$ 14,564.00), un edificio amplio y bueno, completo con servicio de agua, fuerza eléctrica y teléfono, contiguo a sus talleres en Limón y lo puso a disposición de la Cooperativa, absolutamente gratis. Además, le dió en forma también gratuita, con servicio de luz y agua, un local en la Estación de San José. Y para que la Cooperativa pudiera tener una entrada adicional se le dió el derecho exclusivo de venta de refrescos y comestibles en los trenes de pasajeros.

El Departamento de Personal cuida del cumplimiento de todas las actividades de carácter social de la Compañía y ésta tiene orgullo en la efectividad de este Departamento que hoy día se considera el eje principal sobre el cual descansa la armonía y cooperación con sus colaboradores.

Las siguientes estadísticas han sido obtenidas del Departamento de Personal, y dan a conocer el número de empleados en los diferentes Departamentos del Ferrocarril, al 30 de Junio, 1953.

<b>Departamento de Administración y Contaduría</b> ..		77
<b>Departamento de Materiales</b> .....		97
<b>Departamento de Transportes</b>		
a. Personal de Oficina .....	13	
b. Agencias .....	260	
c. Conductores, Brequeros .....	150	
d. Otros .....	38	
		461
<b>Departamento de Ingeniería</b>		
a. Personal de Oficina .....	22	
b. Teléfonos y Telégrafos .....	27	
c. Construcción .....	34	
d. 11 Cuadrillas Regulares de Mantenimiento de Vías .....	228	
e. 5 Otras Cuadrillas .....	140	
		451
<b>Departamento de Mecánica</b>		
a. Personal de Oficina .....	19	
b. Plantas Eléctricas, Agua .....	18	
c. Garage de Carros-Motor .....	22	
d. Taller de Carros .....	91	
e. Talleres de Máquinas .....	147	
f. Poder Motivo (Maquinistas y Fogoneros)	148	
g. Otros .....	64	
		509
<b>Departamento de Marina</b>		
a. Mensuales .....	254	
b. Diarios .....	465	
		719
<b>TOTAL</b> .....		2314

The quota paid to the Social Security, provided in equal parts by the workers and the Railway, for coverage of worker's sickness, family sickness (in some areas), and Old Age Pension (to certain employees), during the fiscal year 1952 - 1953 amounted to ₡ 483,211.40 or average of over ₡ 40,000.00 per month.

In the constant endeavour and anxiousness to assist the employees the Railway encouraged the formation, in 1947, of a Cooperative Society with all the benefits such would imply. Once the Society was formed, the Railway constructed at a cost of ₡ 82,579.00 (\$ 14,564.00), a large and ample building, complete with electric light, water and telephone, adjoining the main workshops in Limón, and placed it at the disposition of the Society, free of charge. Moreover, the Railway also made available a section of the San José station for use by the Cooperative Society, and in order that the Society might have an additional income, the Railway ceded the exclusive refreshment rights on all passenger trains.

The Personnel Department has attended to all these multiple functions involving personnel so effectively that harmony and cooperation between employees and workers is fully maintained.

The following statistics have been obtained from the Personnel Department and show the number of employees in the different Departments of the Railway as of June 30, 1953.

<b>Administration and Accounting Department</b> .....		77
<b>Material and Supply Department</b> .....		97
<b>Transportation Department</b>		
a. Office Staff .....	13	
b. Agencies .....	260	
c. Conductors, Brakemen .....	150	
d. Others .....	38	
		461
<b>Engineering Department</b>		
a. Office Staff .....	22	
b. Telephones and Telegraph .....	27	
c. Construction .....	34	
d. 11 Regular Maintenance of Way Gangs	228	
e. 5 Other Gangs .....	140	
		451
<b>Mechanical Department</b>		
a. Office Staff .....	19	
b. Electric Plants, Water .....	18	
c. Motor Garage .....	22	
d. Car Shop .....	91	
e. Machine Shops .....	147	
f. Motive Power (Engineers and Firemen)	148	
g. Others .....	64	
		509
<b>Marine Department</b>		
a. Monthly .....	254	
b. Daily .....	465	
		719
<b>TOTAL</b> .....		2314

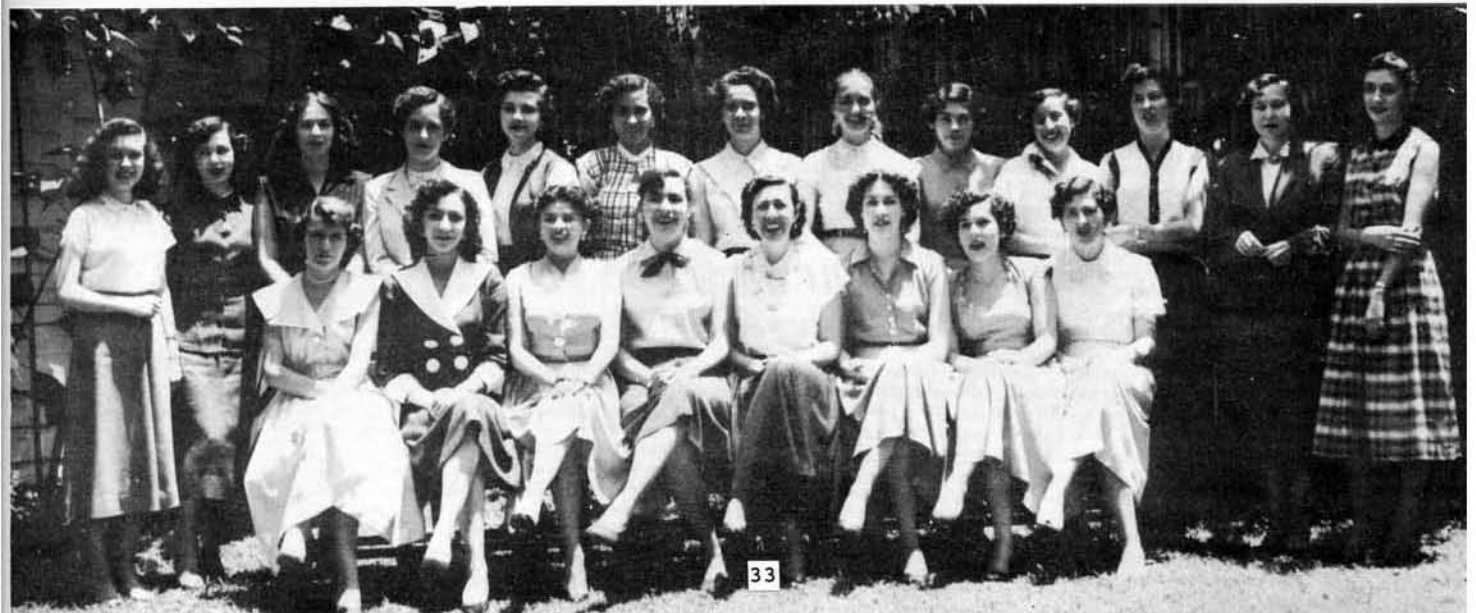


Sr. Baltasar Salazar, Jefe del Departamento de Personal, con el conjunto de sus ayudantes en un lado de su oficina. De izquierda a derecha: Srtas. Olga de la Cruz, Mary Jane Herrera, Velma Field, Nazareth Unckles, Maritza Delcore, Aida González.

Mr. Baltasar Salazar, Personnel Department Head, with his staff grouped on one side of the Personnel Office. Left to right: Misses: Olga de la Cruz, Mary Jane Herrera, Velma Field, Nazareth Unckles, Maritza Delcore, Aida González.

Una fotografía de las empleadas de la Oficina General en San José. Sentadas, de izquierda a derecha señoritas: Magda Gallegos Guier, Olga de la Cruz García, Carmen Ma. Mora Jiménez, Ma. Consuelo Peters Abella, Marta Ma. Yglesias Alvarez, Margarita Raven Ramírez, Miriam Chavarría Zamora, Roxana Quirós Sáenz. De pie de izquierda a derecha señoritas: Flory Salazar Fatjó, Mary Jane Herrera Paredes, Aida Villalobos Dobles, Velma Field Gallegos, Evelyn Ferris Iglesias, Hilda Mendoza Martínez, Clara Salgado Sandoval, Mitzi Grau Villalobos, Betty Castro Miranda, Ma. Cecilia Carranza Gálvez, Aida Ma. González Rojas, Nazareth Unckles Vargas, Maritza Delcore Soto. Siguiendo la tendencia del mundo de negocios modernos, la Northern ha aumentado en gran escala el número de empleadas mujeres. En el año 1940 no había mujeres empleadas. Aun las centrales telefónicas tenían solamente hombres. Al 30 de Junio de 1953, había 87 mujeres empleadas, incluyendo una como agente de estación. La Northern está muy orgullosa de los magníficos records comerciales alcanzados por sus mujeres empleadas. Muchas son graduadas de la Universidad, casi todas son Bachilleres, y sin excepción son seleccionadas para sus puestos de acuerdo con sus antecedentes sociales, así como su preparación técnica.

Women employees of the General Office in San José. Seated left to right: Magda Gallegos Guier, Olga de la Cruz García, Carmen Ma. Mora Jiménez, Ma. Consuelo Peters Abella, Marta Ma. Yglesias Alvarez, Margarita Raven Ramírez, Miriam Chavarría Zamora, Roxana Quirós Sáenz. Standing left to right: Flory Salazar Fatjó, Mary Jane Herrera Paredes, Aida Villalobos Dobles, Velma Field Gallegos, Evelyn Ferris Iglesias, Hilda Mendoza Martínez, Clara Salgado Sandoval, Mitzi Grau Villalobos, Betty Castro Miranda, Ma. Cecilia Carranza Gálvez, Aida Ma. González Rojas, Nazareth Unckles Vargas, Maritza Delcore Soto. In trend with the modern business world, the Northern has greatly increased the number of women employees. In 1940 there were no women employees. Even telephone exchanges were staffed by men. As of June 30, 1953, there were 87 women employees, including one station agent. The Northern is very proud of the fine business records achieved by the women employees. Many are University graduates, practically all are High School graduates, and without exception are selected on the basis of social background as well as technical training.





Alojamientos para la cuadrilla de la Sección de Mantenimiento de Vías de "La Playa". Estas casas están situadas cerca de Moín (Milla 4½). La playa del mar está como a 100 yardas detrás de ellas. Estos nuevos campamentos son una mejora sobre tipos más viejos que se usan en otros alojamientos generales de las cuadrillas.

"La Playa" Maintenance of Way Section Gang quarters. These houses are located near Moín, (4½ Miles). The sea beach is about 100 yards to the rear. These new camps are an improvement over older types located at other section gang headquarters.



Vista de cerca de una de las casas de "La Playa". Los edificios son suficientemente elevados para conservarlos frescos. La playa puede ser vista en el fondo, debajo de la casa.

©

Close up of one of the La Playa houses. Buildings are elevated for coolness. The sea beach can be seen in background, under house.



Residencias para los empleados de la Administración en Limón. Estas casas de un solo piso, tienen al frente un banco de coral del cual se tomó esta fotografía. Cuando el mar está bravo, las olas revientan contra la pared de protección, hecha de concreto, al frente de las casas.

⊙

Administrative staff residences in Limón. These bungalows face a coral reef from which this photo was taken. When the sea is rough, waves break against the concrete sea wall in front of houses.

Edificio de alojamiento, en Limón, destinado a los empleados transeúntes de los trenes. Es conocido con el nombre de "Northern Quarters".

⊙

Transient train crew quarters in Limón. The structure is known as "Northern Quarters".



Un dormitorio de la "Northern Quarters" en Limón.

⊙

A bedroom in the "Northern Quarters" in Limón.

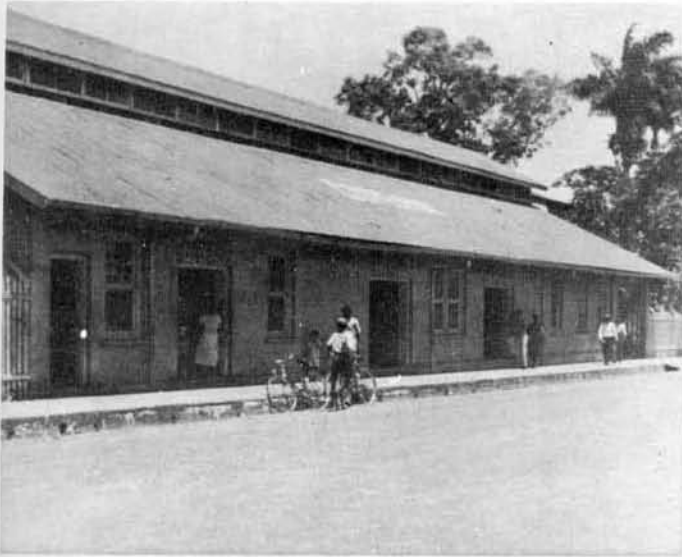


La cocina de la "Northern Quarters".

⊙

The kitchen of the "Northern Quarters".





El edificio donde está instalada la "Cooperativa de Consumo de Empleados de la Northern Railway Company, R. L." (COPENOR) en Puerto Limón. Tiene 122 pies de largo por 50 pies de ancho y fué construido en 1948, por cuenta de la Northern Railway Company para uso específico de la Cooperativa, sin hacer cobro alguno por la construcción ni por el alquiler subsiguiente, ni por luz, agua ni servicios de teléfono.

En el taller de Construcción de la Northern Railway Company, en Puerto Limón, a las 17.00 horas del 18 de diciembre de 1947 se reunieron unos veinte o más empleados de la Northern y declararon su determinación de constituir una Cooperativa bajo el nombre de "Cooperativa de Consumo para los Empleados de la Northern Railway Company, Responsabilidad Limitada", para cuyo efecto cada uno de los presentes suscribió una acción por valor de cincuenta colones (¢ 50.00) que pagó en dinero efectivo, con el objeto de suministrar artículos de consumo doméstico a los socios, a precios módicos.

En esa fecha se procedió a elegir la primera Junta Directiva: Presidente, Sr. John M. Bowden; Secretario, Sr. Jaime Rojas; Tesorero, Sr. Robert C. Johnston; Gerente, Sr. Ramiro Brenes; Contador, Sr. José Adis; Vocales, Sres. Leopoldo Greenwood, Stanley McDonald, Fermín Alvarez; y Comité de Vigilancia, Sres. Mario Garino, Claudio Jones y Luis Aragón.

Contando con el edificio ya construido por la Northern Railway Company y después de haber acumulado 1918 acciones entre 680 socios, con un capital inicial de ¢ 100,000.00, el día 24 de julio de 1948 la Cooperativa, "COPENOR", abrió sus puertas a los afiliados.

El Gerente actual, Sr. Víctor Casco, fué electo el 8 de setiembre de 1951 y reelecto para el período fiscal de 1954.

La Cooperativa opera actualmente los siguientes negocios: en Limón, comisariato y cafetería; en San José, comisariato; en Siquirres, comisariato; y los ambulantes en los trenes. Durante el año fiscal que terminó en setiembre 30 de 1953, las ventas fueron de ¢ 718,848.00, con excedentes de más de ¢ 32,000.00, o sea suficiente para pagar el 6% de interés sobre cada una de las 1951 acciones pertenecientes a los 690 socios, apartar ciertas reservas y declarar dividendos.

The building at Port Limón wherein is installed the Cooperative Society operated by the employees of the Northern Railway Company. This building is 122 feet long by 50 feet wide, and was constructed by and for account of the Northern Railway Company, specially for use by the Cooperative Society, the COPENOR, as it is known, without any charges either for the construction or for subsequent rental, light or water, or for telephone services.

The first meeting was held at 5 p. m. on the 18th. December, 1947, in the Construction Department shops at Port Limón. The twenty or more employees who attended this meeting declared their intention of forming a Cooperative Society for the mutual benefit of the employees of the Northern Railway Company under the name of "Cooperativa de Consumo para los Empleados de la Northern Railway Company, Responsabilidad Limitada". Each of the members present subscribed to a fifty colon (¢ 50.00) share, and thus the Society was legally formed with its main object of supplying consumer goods to its members at moderate prices.

On this occasion, the following were elected on the first Board of Directors: Mr. John M. Bowden, President; Mr. Jaime Rojas, Secretary; Mr. Robert C. Johnston, Treasurer; Mr. Ramiro Brenes, Manager; Mr. José Adis, Accountant; Mr. Leopold Greenwood, Mr. Stanley McDonald, Mr. Fermín Alvarez, Members; Vigilance Committee, Mr. Mario Garino, Mr. Claudio Jones and Mr. Luis Aragón.

With the Cooperative building completely finished and constructed by the Northern Railway Company, and as 680 member-employees had subscribed to 1918 shares, with an initial capital of ¢ 100,000.00, the Cooperative COPENOR opened its doors for business on the 24th. July, 1948.

The present Manager, Mr. Víctor Casco, was elected on September 8th., 1951, and was re-elected for the fiscal year 1954.

As of 1953 the Cooperative operates three commissaries; one in Limón, one in Siquirres and one in San José. It also operates a small restaurant in Limón and is in charge of the refreshment concession of the trains. During the fiscal year which closed on September 30th., 1953, the total sales were ¢ 718,848.00 with profits of over ¢ 32,000.00, or sufficient to pay the 6% interests on each of the 1951 shares owned by 690 shareholders, set aside certain reserve funds and also declare dividends.



Parte exterior del edificio de archivos, San José. Esta construcción de 40 pies por 20 pies, es de ladrillo y de concreto reforzado por seis costados y es a prueba de incendios y de temblores. El edificio de la Administración está detrás de los árboles del fondo.

Exterior of archives building, San José. This 40 feet by 20 feet building is of brick and reinforced concrete on six sides and is fire-proof and earthquake-proof. The Administration building is beyond the trees in the background.

Parte interior del edificio de archivos. Esta es solamente una esquina pequeña; hacia la izquierda de la fotografía se extienden estantes de nueve filas con una longitud de unos 30 pies. Aquí se archivan récords que cubren hasta más de 60 años.

©

Interior of archives building. This is only one small corner of the interior; to left of photograph 9 - tier shelves extend to a depth of 30 feet. Records covering more than 60 years are on file here.

