

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

SEGURIDAD — ANTE
DIVISION DE JALAPA
HORARIO NUMERO 6
TODO

En vigor desde las 0h.01m. del Domingo 16 de Febrero de 1930

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

Destruyanse todos los horarios anteriores.

Léanse cuidadosamente. Modificaciones importantes.

Juan José Franco,

Superintendente General de Transportes, México, D. F.

Mariano Cabrera,

Vicepresidente y Gerente General, México, D. F.

| Número de las Estaciones | Distancia de San Lorenzo, vía Puebla | | Distancia de Oriental | | Rumbo al Norte | | PENDIENTE máxima ascendiendo | | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | | DISTRITO DE SAN MARCOS | | Rumbo al Sur | | Capacidad de los laderos | Agua, Báscula, Combustible, Ganado, Registro, Mesa giratoria, "Y" | Horas de Oficinas Telegráficas en Días hábiles | |
|--------------------------|--------------------------------------|------------|-----------------------|------------------|----------------|-----------|------------------------------|------------|---|-----------------------------|------------------------|-----------|------------------|----------------|--------------------------|---|--|--------|
| | Kilómetros | Kilómetros | Kilómetros | Kilómetros | 2a. CLASE | 1a. CLASE | Por ciento | Pa-sajeros | HORARIO No. 6 | | 1a. CLASE | 2a. CLASE | Pasajeros Diario | Carga Diario | | | | Carros |
| | | | | | 73 | 5 | | | ESTACIONES | 6 | 72 | | | | | | | |
| V 218 | 189.5 | 0.0 | 14.00 | 17.35 | 1.19 | 7 | | | Sale | Llega | H. M. | H. M. | Patio | A. G. G. R. Y. | 3.00 a 2.00 | | | |
| VB 184 | 183.2 | 6.3 | .... | f | 0.42 | 5 | | | DN ... | ORIENTAL ... (X) | 10 | 0.53 | 8.45 | 8.30 | 4 | | | |
| VB 179 | 178.3 | 11.2 | .... | f | 0.28 | 4 | | | 6.3 | CARMEN | 8 | 0.21 | .... | .... | 5EN | | | |
| VB 175 | 174.3 | 15.2 | 14.30 | s 17.54 | 0.29 | 5 | | | 4.9 | VICENCIO | 6 | 0.00 | .... | .... | 23 | G. | 7.30 a 10.30 13.30 a 18.30 | |
| VB 170 | 169.5 | 20.0 | .... | f | 0.00 | 1 | | | 4.0 | MANANTIALES... (AG) | 8 | 0.46 | 8.26 | 7.58 | 11 | | | |
| VB 169 | 168.6 | 20.9 | .... | f | 0.00 | 2 | | | 4.8 | SESMA | 2 | 0.04 | .... | .... | 6EN | | | |
| VB 167 | 167.0 | 22.5 | .... | f | 1.41 | 5 | | | 0.9 | SANTA ANA | 3 | 0.00 | .... | .... | No hay | | | |
| VB 163 | 162.8 | 26.7 | 14.55 15.25 | s 18.13 18.18 | 1.84 | 7 | | | 1.6 | CHIAPA | 7 | 1.04 | .... | .... | 45 | A. G. | 7.00 a 10.30 14.30 a 19.00 | |
| VB 158 | 157.2 | 32.3 | 15.37 | f 18.27 | 1.87 | 10 | | | 4.2 | SAN MARCOS ... (AS) | 10 | 1.02 | 8.09 8.04 | 7.35 7.25 | 19 | | | |
| VB 149 | 149.0 | 40.5 | 16.01 | s 18.45 | 0.91 | .. | | | 5.6 | JARA | 13 | 0.00 | 7.54 | 7.07 | 16 | Y. | 6.40 a 9.40 14.15 a 19.15 | |
| ..... | 148.9 | 40.6 | .... | .... | 0.91 | 4 | | | 8.2 | LA VENTA ... (VA) | 5 | 0.00 | 7.42 | 6.51 | .. | | | |
| VB 147 | 146.4 | 43.1 | .... | f | 0.50 | 8 | | | 0.1 | Cruc. F. C. HDA. SAN DIEGO | .. | 0.00 | .... | .... | 12EN | | | |
| VB 143 | 142.2 | 47.3 | .... | f | 0.00 | 5 | | | 2.5 | ALDAVE | 10 | 1.83 | .... | .... | 2 | | | |
| VB 139 | 138.7 | 50.8 | 16.25 | s 19.05 | 0.00 | 4 | | | 4.2 | TEMAXCALITO | 7 | 2.40 | .... | .... | 17 | | 6.00 a 10.00 16.00 a 20.00 | |
| VB 136 | 135.7 | 53.8 | .... | f | 0.00 | 4 | | | 3.5 | ACAJETE ... (CJ) | 6 | 1.66 | 7.22 | 6.20 | No hay | | | |
| VB 132 | 132.0 | 57.5 | .... | f | 0.00 | 5 | | | 3.0 | TEPATLAXCO | 7 | 1.66 | .... | .... | 2 | | | |
| VB 128 | 127.4 | 62.1 | 17.00 | s 19.24 | 0.00 | 6 | | | 3.7 | MALINTZI | 9 | 1.50 | .... | .... | 16 | A. | 6.00 a 10.00 16.00 a 20.00 | |
| VB 123 | 122.4 | 67.1 | .... | f 19.32 | 0.64 | 8 | | | 4.6 | AMAZOC ... (AM) | 9 | 1.53 | 7.00 | 5.45 | 4EN | | | |
| ..... | 113.3 | 76.2 | .... | 19.45 | 0.00 | 12 | | | 5.0 | SIGNORET | 14 | 1.53 | 6.47 | .... | .. |  |  |  |
| ..... | 111.3 | 78.2 | .... | .... | 0.00 | 3 | | | 9.1 | EMP. DIVISION DE OAXACA | 4 | 1.53 | 6.33 | .... | .. |  |  |  |
| ..... | 111.2 | 78.3 | .... | .... | 0.00 | .. | | | 2.0 | CRUCERO F. C. MEXICANO | 9 | 0.34 | .... | .... | .. |  |  |  |
| ..... | 109.8 | 79.7 | .... | .... | 1.17 | .. | | | 0.1 | CONEXION F. C. M. DEL SUR | .. | 0.34 | .... | .... | .. |  |  |  |
| ..... | 109.2 | 80.3 | .... | .... | 1.17 | .. | | | 1.4 | CRUC. F. C. RANCHO COLORADO | .. | 0.34 | .... | .... | .. |  |  |  |
| VB 109 | 108.1 | 81.4 | 17.45 H. M. | 20.00 H. M. | 0.00 | 5 | | | 0.6 | CRUC. TRANVIAS ELECTRICOS | .. | 1.86 | .... | .... | .. |  |  |  |
| | | | | | | | | | 1.1 | PUEBLA ... (P) | .. | 1.86 | 6.15 H. M. | 4.50 H. M. | Patio | A. B. C. G. M. R. Y. | Servicio continuo | |
| | | | 73 | 5 | | | | | | | | | 6 | 72 | | | | |
| | | | Carga Diario | Pasajeros Diario | | | | | | | | | Pasajeros Diario | Carga Diario | | | | |

(3h.45)
21.7

(2h.25)
33.6

..... Tiempo en el Distrito
Distancia media recorrida por hora

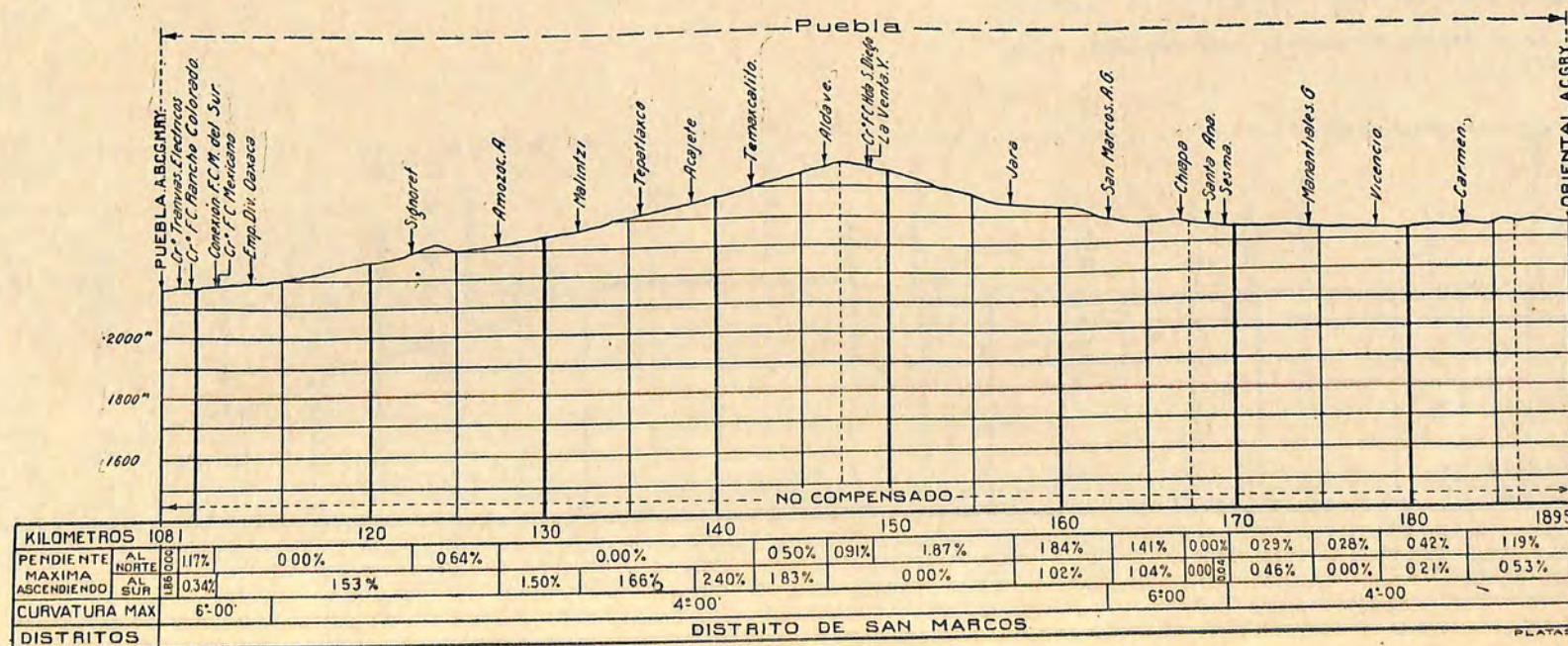
(2h 30)
32.5

(3h 40)
22.2

Dirección Superior: "AL NORTE".

NOTAS.— El cruce con el F. C. Mexicano en el Kilóm. VB-111.3 está protegido con señales de enclavamiento. Los trenes del F. C. Mexicano tienen preferencia.

El Empalme con la División de Oaxaca, kilómetro VB-113.3, se encuentra situado dentro de los límites del Patio de Puebla. Todos los trenes de este Distrito se moverán bajo completo dominio entre Puebla y el Empalme División de Oaxaca, kilómetro VB-113.3, esperando encontrar la vía principal ocupada o ser alcanzados por trenes de la División de Oaxaca.



En San Marcos hay una conexión a la "Y" del F. C. Mexicano, Ramal de Huajuápam.

Los trenes de pasajeros y especiales que deban llegar al andén de pasajeros en Puebla, lo harán por la vía del F. C. Mexicano del Sur, entrando por la conexión en el kilómetro VB-111.2.

| Número de las Estaciones | Distancia de Empalme, Distrito Teziutlán | | Rumbo al Norte | | Pendiente máxima ascendiendo | | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | | DISTRITO DE TEZIUTLAN | | Rumbo al Sur | | Capacidad de los Andenes | Agua, Báscula, Combustible, Ganado, Registro, Mesa Giratoria, "Y" | Horas de Oficinas Telegráficas en Días hábiles |
|--------------------------|--|-------------|----------------|--|------------------------------|--------|---|-------------------|-----------------------|------------|----------------|--------|--------------------------|---|--|
| | Kil6-metros | Kil6-metros | 1a. Clase | | Por ciento | Mixtos | HORARIO No. 6 | | Carga | Por Ciento | 1a. Clase | | | | |
| | | | 31 | | | | 32 | | | | | | | | |
| | | | Mixto Diario | | | | | | | | Mixto Diario | Carros | | | |
| VF 87 | 86.9 | 0.0 | H.M. 13.00 | | 3.05 | 8 | Sale | TEZIUTLAN (SO) | 8 | 0.00 | H.M. 12.30 | Patio | A.G.R.Y. | 8.00 a 16.00 | |
| VF 84 | 83.7 | 3.2 | 13.10 | | 2.25 | 6 | 3.2 | SAN ISIDRO | 6 | 0.00 | 12.19 | 16 | | | |
| VF 81 | 81.0 | 5.9 | 13.17 | | 3.04 | 15 | 2.7 | SOSA | 15 | 3.06 | 12.13 | 7ES | | | |
| VF 74 | 73.9 | 13.0 | 13.36 | | 2.67 | 13 | 7.1 | TEZOMPAM | 14 | 2.61 | 11.57 | 23 | | | |
| VF 69 | 68.2 | 18.7 | 13.52 | | 2.67 | 6 | 5.7 | GOMEZ | 7 | 1.97 | 11.42 | 12 | A. | | |
| VF 65 | 64.9 | 22.0 | 13.59 | | 2.95 | 9 | 3.3 | BALASTRERA | 9 | 1.97 | 11.34 | 15 | | | |
| VF 61 | 60.4 | 26.5 | 14.10 | | 2.74 | 10 | 4.5 | CERVANTES | 12 | 2.54 | 11.24 | 9EN | | | |
| VF 56 | 55.4 | 31.5 | 14.20 14.40 | | 1.33 | 4 | 5.0 | ZARAGOZA (Z) | 5 | 1.48 | 11.12 11.02 | Patio | A.Y. | 8.00 a 16.00 | |
| VF 53 | 53.0 | 33.9 | 14.45 | | 0.70 | 2 | 2.4 | CALERA | 2 | 0.61 | 10.57 | 12 | | | |
| VF 52 | 51.9 | 35.0 | .... |  | 3.13 | 4 | 1.1 | ACUACO | 5 | 0.00 | .... | 22ES | | | |
| VF 50 | 49.9 | 37.0 | 14.52 | | 3.11 | 15 | 2.0 | OTON | 15 | 0.00 | 10.50 | 5ES | | | |
| VF 42 | 41.6 | 45.3 | 15.15 15.20 | | 0.00 | 7 | 8.3 | HUITZITLAPAM (XI) | 8 | 2.03 | 10.35 | 15 | C.Y. | 8.30 a 16.30 | |
| VF 38 | 37.2 | 49.7 | 15.29 | | 0.00 | 4 | 4.4 | LA ROSA | 5 | 0.57 | 10.22 | 10 | | | |
| VF 35 | 34.4 | 52.5 | 15.34 | | 0.00 | 10 | 2.8 | MARTEL | 11 | 1.48 | 10.14 | 25 | | | |
| VF 28 | 27.2 | 59.7 | 15.48 | | 0.00 | 6 | 7.2 | POCHINTOC | 6 | 1.59 | 10.00 | 21 | | | |
| VF 24 | 23.1 | 63.8 | 15.58 | | 0.00 | 5 | 4.1 | CONCEPCION (JE) | 6 | 1.59 | 9.50 | 18 | A. | 8.00 a 12.00 13.00 a 17.00 | |
| VF 20 | 19.3 | 67.6 | 16.05 | | 0.00 | 6 | 3.8 | SANTA LUGARDA | 6 | 1.59 | 9.42 | 6 | | | |
| VF 16 | 15.1 | 71.8 | .... |  | 0.80 | 6 | 4.2 | SAN NICOLAS | 7 | 0.60 | .... | No hay | | | |
| VF 11 | 11.0 | 75.9 | 16.23 16.30 | | 0.00 | 3 | 4.1 | LIBRES (JN) | 4 | 0.27 | 9.25 9.20 | 10 | Y. | 7.00 a 11.00 14.00 a 18.00 | |
| VF 10 | 9.2 | 77.7 | .... |  | 0.00 | 6 | 1.8 | LA CONCHA | 8 | 0.25 | .... | 7ES | | | |
| VF 5 | 4.8 | 82.1 | 16.43 | | 0.53 | 6 | 4.4 | LA PINTA | 8 | 0.00 | 9.09 | 6 | | | |
| VF 1 | 0.1 | 86.8 | 16.52 | | 0.42 | 1 | 4.7 | VIRREYES | 1 | 0.00 | 9.01 | 15 | | | |
| V 220 | 0.0 | 86.9 | .... |  | 0.57 | 3 | 0.1 | EMPALME TEZIUTLAN | 4 | 0.00 | .... |  |  |  |  |
| V 218 | 1.7 | 88.6 | 17.00 | | | | 1.7 | ORIENTAL (X) | | | 8.55 | Patio | A.C.G.R.Y. | 3.00 a 2.00 | |
| | | | H.M. | | | | Llega | | | | H.M. | | | | |
| | | | 31 | | | | | | | | 32 | | | | |
| | | | Mixto Diario | | | | | | | | Mixto Diario | | | | |

(4h.00)
21.5

..... Tiempo en el Distrito
Distancia media recorrida por hora

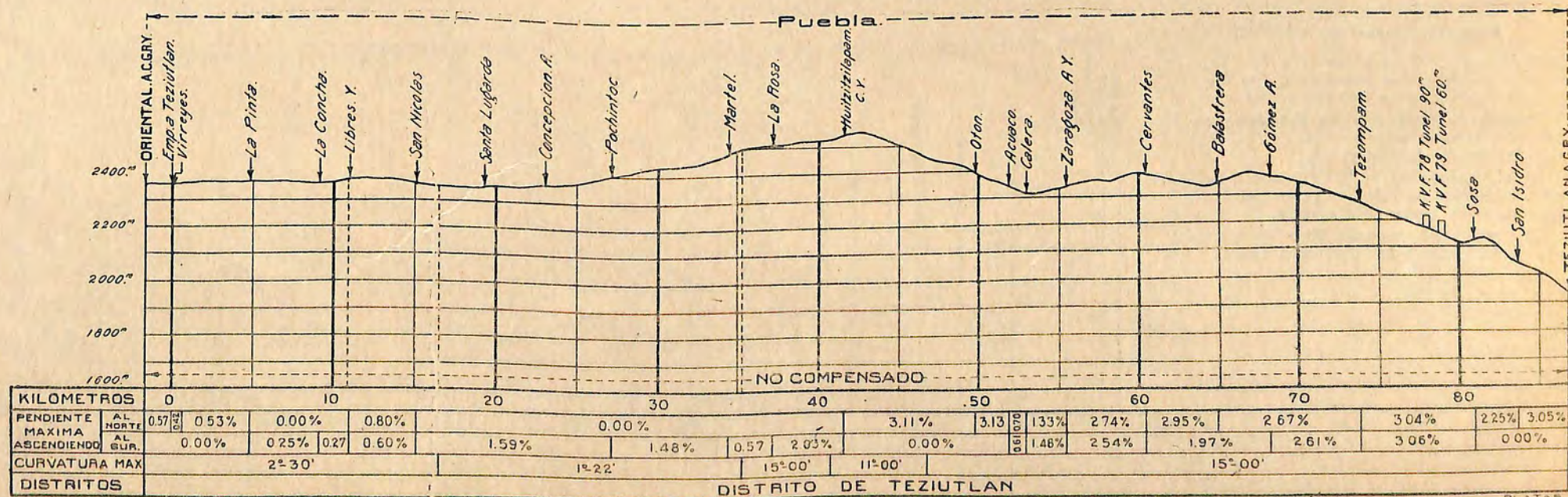
(3h.35)
24.0

Dirección Superior "AL NORTE".

NOTAS:

No. 32 es superior a No. 31.

Trenes de este Distrito procederán bajo completo dominio entre Oriental y Empalme Teziutlán esperando encontrar trenes del Distrito de Las Vigas, ocupando la vía principal, o ser alcanzados por ellos.



| Número de las Estaciones | Distancia de Kilómetros G.A.-0 | Distancia de Alvarado | Rumbo al Norte | | Pendiente máxima ascendiendo | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | DISTRITO DE ALVARADO | | Tiempo mínimo entre estaciones en minutos | Pendiente máxima ascendiendo | Rumbo al Sur | | Capacidad de los laderos | Agua, Báscula, Combustible, Ganado, Mesa giratoria, Registro, "Y" | Horas de Oficinas Telegráficas en Días hábiles |
|--------------------------|--------------------------------|-----------------------|----------------|--------------|------------------------------|---|---|------------|---|------------------------------|----------------|----------------|--------------------------|---|--|
| | | | PRIMERA CLASE | | | | HORARIO No. 6 | | | | PRIMERA CLASE | | | | |
| | | | 123 | 121 | | | ESTACIONES | ESTACIONES | | | 122 | 124 | | | |
| | | | Mixto Diario | Mixto Diario | Por ciento | Pasajeros | Sale | Llega | Mixtos y Carga | Por ciento | Mixto Diario | Mixto Diario | Carros | | |
| VG 71 | 70.7 | 0.0 | H.M. 13.20 | H.M. 3.25 | | | D. ALVARADO (A) | | 30 | 0.50 | H.M. 12.35 | H.M. 21.35 | Patio | A.C.G.M.R. | 9.00 a 17.00 |
| VG 59 | 58.8 | 11.9 | 13.45 | 3.50 | 0.50 | 24 | D. BUEN PAIS | | 10 | 0.00 | 12.10 | 21.10 | 13 | | |
| VG 56 | 55.2 | 15.5 | 13.56 | 4.01 | 0.00 | 9 | D. CAMARONERA | | 22 | 0.00 | 11.59 | 20.59 | No hay | | |
| VG 47 | 46.2 | 24.5 | 14.17 | 4.22 | 0.00 | 19 | D. SALINAS | | 26 | 0.50 | 11.38 | 20.38 | 16 | | |
| VG 36 | 35.7 | 35.0 | 14.42 | 4.47 | 0.50 | 20 | D. LA PIEDRA (P) | | 23 | 0.50 | 11.13 | 20.13 | 14 | A. | 9.00 a 17.00 |
| VG 29 | 28.2 | 42.5 | 15.07 | 5.12 | 0.50 | 20 | D. LAGUNA (G) | | 21 | 0.00 | 10.48 | 19.48 | 11 | | 9.30 a 12.00 14.30 a 20.00 |
| VG 20 | 19.8 | 50.9 | 15.27 15.47 | 5.32 5.52 | 0.00 | 6 | D. Paso del Toro—Cruc. VC al I (DN) | | 8 | 0.00 | 10.28 10.08 | 19.28 19.08 | Patio | Y. | 7.30 a 11.00 15.30 a 20.00 |
| VG 17 | 16.1 | 54.6 | 15.55 | 6.00 | 0.00 | 4 | D. MEDELLIN (X) | | 5 | 0.00 | 10.00 | 19.00 | 17EN | | 9.00 a 11.30 15.00 a 19.30 |
| VG 15 | 14.8 | 55.9 | 16.00 | 6.05 | 0.00 | 4 | D. EL TEJAR (S) | | 35 | 0.00 | 9.55 | 18.55 | 23 | A. | 6.00 a 10.20 15.40 a 19.20 |
| GA 2 | 2.0 | 69.1 | 16.35 16.45 | 6.40 6.50 | 0.00 | 32 | D. EMP. DISTRITO ALVARADO | | 8 | 0.00 | 9.20 9.10 | 18.20 18.10 | 9 | | 6.20 a 12.00 16.20 a 18.40 |
| | 1.8 | 68.9 | | | 0.00 | | D. EMP. DISTRITO ALVARADO | | | 0.00 | | | | | |
| | 1.6 | 69.1 | | | 0.00 | | D. CRUCERO F. C. MEXICANO | | | 0.00 | | | | | |
| | 0.8 | 69.9 | | | 0.00 | | D. CRUCERO TRANVIAS ELECT. | | | 0.00 | | | | | |
| | 0.1 | 70.6 | | | 0.00 | | D. CRUCERO TRANVIAS ELECT. | | | 0.00 | | | | | |
| | 0.0 | 70.7 | | | 0.00 | | D. KILOMETRO GA-0 | | | 0.00 | | | | | |
| V 473 | 1.1 | 71.8 | 16.55 H.M. | 7.00 H.M. | 0.00 | 7 | DN VERACRUZ (VC) | | | 0.00 | 9.00 H.M. | 18.00 H.M. | Patio | A.B.C.G.M.R.Y. | Servicio continuo |
| | | | 123 | 123 | | | HORARIO No. 6 | | | | 122 | 124 | | | |
| | | | Mixto Diario | Mixto Diario | | | HORARIO No. 6 | | | | Mixto Diario | Mixto Diario | | | |

(3h.35)
20.1

(3h.35)
20.1

..... Tiempo en el Distrito
Distancia media recorrida por hora

(3h.35)
20.1

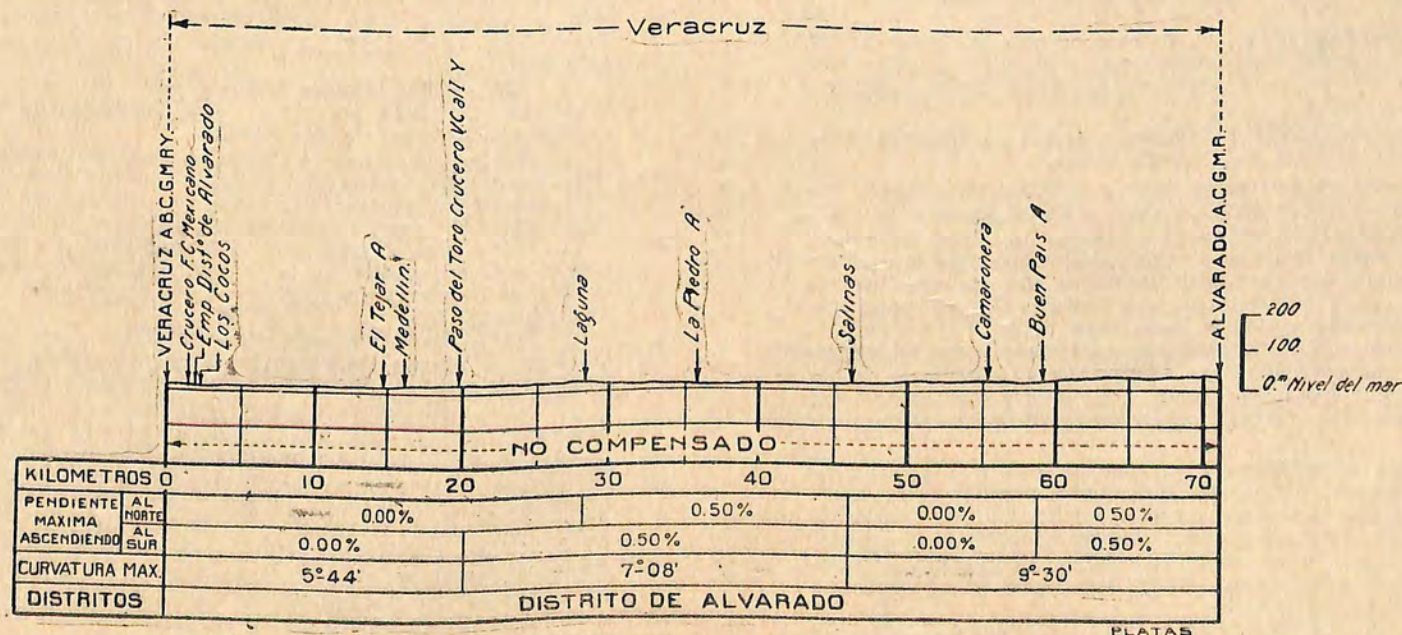
(3h.35)
20.1

Dirección Superior: "AL NORTE".

NOTAS.—No. 122 es superior a No. 123. La Estación de los Cocos está situada sobre la vía de la División de Veracruz al Istmo; para entrar a y salir de ella, los trenes de este Distrito se protegerán de acuerdo con la Regla 99. En Paso del Toro hay conexión a ambos lados del Crucero para entrar al

patio de la División de Veracruz al Istmo; para ocupar la vía principal de dicha División, se protegerán debidamente, dejando libre el Crucero.

Los trenes de este Distrito y los de la División de Veracruz al Istmo, operan sobre una misma vía entre Veracruz y Los Cocos, procederán bajo completo dominio entre dichos lugares, y al encontrarse en vía principal, retrocederá aquel que tenga que recorrer la menor distancia para librarse.



INSTRUCCIONES GENERALES

Se requiere de todos los empleados, a quienes conciernan, la estricta observancia de las siguientes Instrucciones Generales y Especiales; así como de aquellas que se den a conocer por medio de Boletines. Se les recuerda también el cumplimiento de la Regla núm. 276, antes de salir en cada viaje.

(1)—Las letras y signos expresados a continuación, indican:

- A.—Agua.
- B.—Báscula de Vía.
- C.—Combustible.
- D.—Estación telegráfica diurna.
- DN.—Estación telegráfica diurna y nocturna.
- EN.—Espuela con entrada por el norte.
- ES.—Espuela con entrada por el sur.
- G.—Embarcadero para Ganado.
- M.—Mesa Giratoria.
- N.—Estación telegráfica nocturna.
- P.—Pasada de trenes.
- R.—Estación de Registro.
- X.—Encuentro de trenes.
- Y.—Lugar para virar máquinas.
- s.—Parada ordinaria.
- f.—Parada de bandera.
- ¶.—Estación de Comida.

(2)—Las Ordenes de Tren, que fijen puntos de encuentro o espera de trenes, mostrarán además del nombre de la estación, la inicial y el número del kilómetro correspondiente y las que fijen esperas, mostrarán los tiempos de éstas, primero con letra y en seguida con número; y los números que indiquen horas, irán seguidos de "h" y los que indiquen minutos, de "m". EJEMPLO: diez veintinueve, 10h. 29m.

(3)—Los Telegrafistas sólo expedirán Boletas de Despacho autorizadas por el Despachador; pero en casos de interrupción telegráfica con la Oficina de Despachadores, podrán expedirlas y "completar" las Ordenes de Tren para las que hayan obtenido el "OK" de la repetición y anotarán en la Boleta de Despacho para información del personal de trenes, el lugar de la interrupción. (Véase Regla número 214.)

(4)—La Regla núm. 219 se modifica a decir: Los Telegrafistas no deben repetir una Orden para un tren que haya recibido la Boleta de Despacho, o cuando la máquina del mismo haya pasado la Señal de Ordenes, sino hasta que obtengan las firmas del Conductor y Maquinista en la Orden respectiva.

(5)—Los Maquinistas leerán en voz alta al Conductor, las Ordenes de Tren recibidas y firmarán la copia del mismo. Los Conductores leerán a sus Garroteros y los Maquinistas a sus Fogoneros, todas las Ordenes que reciban, cerciorándose de que las entienden bien y recogerán firma de ellos en la copia respectiva. Los Conductores, al final de cada viaje, mandarán al Ayudante del Superintendente, S. T. todas las Ordenes de Tren que hayan recibido. (Véase Regla núm. 210.)

(6)—Evítese que las Ordenes para un tren superior se dirijan al mismo punto de "encuentro" o "espera" que las mismas señalen. Cuando se haga, deberá mencionarse el hecho en las mismas Ordenes para información y protección de los trenes afectados.

(7)—Los Conductores o los Maquinistas, en su caso, usarán la forma OD-93 para la confronta del Registro de Trenes. Los Conductores la entregarán a los Maquinistas junto con la Boleta de Despacho y Ordenes de Tren que recibieren. (Véanse Reglas núms. 83, 83-A y 83-B.)

(8)—La forma OD-61 deberá llenarse y dejarse en todas las Oficinas Telegráficas abiertas al servicio, donde no haya Registro de trenes.

(9)—Los trenes extras, excepto extras de trabajo, quedan autorizados para correr y pasar adelante de los trenes de segunda clase. (Véase Regla núm. 85.)

(10)—Cuando en una estación sólo se marque el tiempo de salida, los trenes mixtos y de carga podrán llegar a ella con tanta anticipación como se los permita el "tiempo mínimo entre estaciones". Los trenes de pasajeros, excepto cuando tengan marcada la hora de llegada, podrán llegar con una anticipación no mayor de CINCO (5) minutos del tiempo de salida. (Véase Regla núm. 92.)

(11)—Hasta donde sea posible, los trenes de segunda clase, extras y extras de trabajo, cuya longitud pueda ocasionar demoras al efectuar un encuentro donde los trenes de primera clase lo tengan fijado por Horario, no irán a efectuarlo a tal lugar, a menos que el Despachador les informe, que los trenes de primera clase no se encontrarán allí.

(12)—Los trenes de carga, al aproximarse a estaciones donde haya personal de patio en servicio, pedirán señales y no procederán hasta recibirlas.

(13)—Todos los trenes se aproximarán a los patios y procederán dentro de sus límites, bajo completo dominio, esperando encontrar la vía principal ocupada. Igual práctica observarán al acercarse a estaciones de Agua, Combustible, Registro y otros lugares donde se acostumbre parar. Todos los trenes y máquinas de patio librarán el tiempo de los trenes de primera clase.

(14)—Quedan prohibidos los "VOLANTES" al hacer movimiento de carros en patios y estaciones.

(15)—La posición normal de una rana descarriladora, es montada sobre el riel y la normal de un cambio cortado o aguja desviadora, es abierta. Después de usarse, deberán dejarse siempre en posición normal y vigilar que ésto se haga, es obligación personal del Conductor, o del Maquinista en su caso. (Véanse Reglas números 104 y 278.)

(16)—El empleado que ponga un cambio para el paso o encuentro de un tren o trenes, se colocará mientras pasan, al lado opuesto del árbol del cambio y cuando esto no fuere posible, se retirará cuando menos, a seis metros de distancia. También deberá cerciorarse de que al hacer uso del cambio, esté en buenas condiciones, que las agujas ajusten bien y que la posición del disco corresponda a la de las agujas.

(17)—Los Maquinistas deben tener especial cuidado de cerrar los ceniceros de las locomotoras al pasar sobre puentes, sajos de cambio y depósitos de combustible, y no deben tirar los residuos de la lumbre u otras materias inflamadas, frente a los edificios. (Véanse Reglas núms. 311 y 312.) Al tomar o dejar tanques de aceite, no deben pararse las máquinas sobre la fosa de descarga y cuando tomen aceite, deberán cortarse de los trenes dejándolos a una distancia no menor de CINCO (5) carros y apagar el fuego de los fogones, durante el tiempo que permanezcan frente al tanque de entrega.

(18)—Trenes compuestos de coches y equipo de pasajeros, máquinas solas o con cabooses (excepto cabooses de cuatro ruedas), pueden correr a la velocidad de trenes de pasajeros autorizada en el Horario.

(19)—Al descender pendientes del UNO (1%) o mayores, se usarán las válvulas de retención además de los garrotes de mano y los Conductores invariablemente harán un recorrido sobre los carros de su tren, para vigilar el cumplimiento de esta disposición. Antes de descender pendientes de UNO Y MEDIO (1½%) o mayores, deben parar y examinar debidamente los frenos de aire y de mano, a fin de adquirir el convencimiento de que sus trenes se pueden dominar en la bajada.

(20)—Salvo autorización expresa en Orden OD-31, ningún tren excederá el "tiempo mínimo" marcado en el Horario, según su clase.

(21)—Todos los trenes que manejen grúa, martinete o pala de vapor, no excederán la velocidad de VEINTE (20) kilómetros por hora en vía recta y de DIEZ (10) por hora en curvas.

(22)—Tanto el Maquinista como el Fogonero, se comunicarán entre sí y en voz alta y clara, la posición de las señales fijas, la significación de las móviles y cualquier peligro que adviertan.

(23)—Los trenes extras, y los regulares que corran retrasados, usarán con frecuencia el silbato de vapor para anunciarles su proximidad a las Cuadrillas de reparación que se encuentren trabajando en la vía.

(24)—Para no molestar a los viajeros, no se hará uso de los silbatos de las locomotoras al pasar o encontrar trenes de pasajeros, ni cuando éstos se aproximen, salvo en los casos de peligro o cuando sea estrictamente indispensable. (Véase Regla núm. 32.)

(25)—Los Maquinistas al aproximarse a un punto de encuentro marcado en el Horario, o a un punto de encuentro o espera fijado por Orden de Tren, después de anunciar la llegada reglamentaria, llamarán la atención de la tripulación de su tren por medio de DOS silbidos largos y UNO corto (— — — o). Si el Maquinista omitiere esta señal, el Conductor hará el uso conveniente de su Llave de Aire y parará el Tren. Debe entenderse perfectamente que la Llave del Conductor o "DE EMERGENCIA" deberá usarse, como su nombre lo indica, solamente en estos casos.

(26)—SEIS silbidos largos (— — — — —) repitiéndolos a intervalos, indican accidente. Las Cuadrillas de Sección que los oigan deberán ocurrir violentamente a dar auxilio.

(27)—Los Cabos de Cuadrilla, Sobrestantes de Puentes y otros empleados de Vía, deben invariablemente proteger sus trabajos con las señales reglamentarias, colocándolas en lugares adecuados y a distancias convenientes, y cuando ocupen la vía principal con sus arzones o carretillas, se abanderarán debidamente.

(28)—Los Conductores o Maquinistas, en su caso, notificarán telegráficamente al Despachador, de la falta de luz en la farola de la máquina, para que a su vez el Despachador notifique a los trenes con dirección opuesta, por medio de Orden OD-31.

(29)—La Regla núm. 19 se modifica a decir: "De día en la parte posterior del tren se usarán los marcadores apagados indicando la "cola" y se encenderán cuando las señales diurnas no sean perfectamente visibles". (Véase Regla núm. 9.)

(30)—Al doblar pendientes o correr por agua o combustible, o cuando se deje parte de un tren en un escape, además de los marcadores exhibidos en la parte posterior, se dejará un abanderado con una nota escrita dirigida a los trenes que lo sigan y a los que se desee detener en ese lugar. Los marcadores solamente no se considerarán en estos casos, como señal suficientemente segura para detener trenes que marchen en la misma dirección.

(31)—Los Maquinistas usarán de buen criterio e irán prevenidos para hacer una parada violenta al invadir cambios, especialmente los de agujas en contra y cuando las condiciones topográficas les impidan dominar a distancia conveniente la posición exacta de las mismas, tomarán las providencias de seguridad necesarias, recomendándose que los trenes de pasajeros no los invadan a más de TREINTA (30) kilómetros por hora y los de carga a más de VEINTE (20).

(32)—Los semáforos en los cruceros protegidos por señales de enclavamiento están colocados a uno y otro lado de los mismos. Los semáforos de aspas VERDES, que son los más alejados del crucero, se llaman "señales de distancia" e indican la aproximación al semáforo de aspas ROJAS que está más próximo al crucero. Este semáforo se llama "señal de llegada". Cuando las aspas de estos semáforos están en posición DIAGONAL, indican PROCEDER y cuando están en posición HORIZONTAL indican PARADA, y los trenes deben aproximarse bajo "completo dominio" a la "señal de distancia", preparados para parar antes de llegar a la "señal de llegada" junto a la cual se encuentra un descarrilador. Durante la noche estos semáforos exhibirán luces VERDES y ROJAS en las "señales de distancia" y de "llegada" respectivamente y los trenes no procederán hasta que la luz VERDE se cambie a BLANCA y la ROJA a VERDE. Los trenes al aproximarse, se anunciarán con UN silbido largo seguido de CUATRO cortos (— o o o o) para pedir señales, las que al ser cambiadas, serán contestadas por medio de DOS

cortos (o o). Trenes de pasajeros no excederán la velocidad de DIEZ (10) kilómetros y los de carga CINCO (5) kilómetros por hora al pasar sobre estos cruceros.

(33)—En casos de tempestad, fuerte lluvia o crecientes, los trenes deberán detenerse y los empleados examinarán los puentes, alcantarillas y vía, cerciorándose de que todo está bien antes de proseguir. Si hay algún peligro, debe dejarse un porta-señales para que proteja a los trenes que se aproximen. Los Agentes, Telegrafistas, Jefes de Vía, Supervisores, Jefes de Puentes, Cabos de Sección, Guardavías, etc., telegrafiarán inmediatamente a la Oficina de Despachadores y a la del Jefe de Vía, cuando haya alguna tempestad fuerte, diciendo si hay desperfectos; pero antes que todo, deben proteger debidamente a los trenes que pudieren llegar y los Cabos de Sección mandarán un hombre en cada dirección a inspeccionar la vía, puentes y alcantarillas, el que irá preparado con señales para detener los trenes en caso necesario.

EL CUMPLIMIENTO DE ESTA REGLA ES MUY IMPORTANTE PARA LA PROTECCION DE VIDAS E INTERESES.

Reglas para el uso del Gas Pintsch, Aga, y Alumbrado Eléctrico en los Coches de Pasajeros

No se encenderán más lámparas que las que sean necesarias para iluminar convenientemente el coche y cuando la mayoría de los pasajeros se disponga a dormir, se apagarán las lámparas, dejando encendidas solamente aquellas que proporcionen suficiente luz para que los empleados del tren puedan desempeñar su servicio debidamente.

Las llaves que regularizan la llama serán ajustadas por el Departamento Mecánico en las terminales y no deberán ser cambiadas por los empleados de los trenes.

Tan pronto como se hayan extinguido todas las luces, los Conductores deben ver que las llaves principales (la llave del tubo que parte del piso al cielo del carro), estén convenientemente cerradas. Se recomienda a las tripulaciones y demás empleados que usen del mayor cuidado y economía en la distribución y empleo del gas.

Cualquier defecto en las lámparas, quemadores, aparatos o deficiencia atribuida a falta de gas entre las terminales, deberá ser comunicada telegráficamente

por el Conductor a la Oficina de Despachadores, avisando ésta tal hecho al Departamento Mecánico en la Terminal.

ALUMBRADO ELECTRICO

Véanse las instrucciones especiales para los Conductores, expedidas por el Departamento de Electricidad y que se encuentran fijadas en el Gabinete del Tablero de cada coche.

El Conductor del tren cuidará que dichas instrucciones sean cumplidas y, por lo tanto, no permitirá, por ningún motivo, que personas ajenas a este servicio tengan ingerencia en él, evitando que se toquen otros aparatos además de los mencionados. Asimismo vigilará que ningún otro carro, o coche especial, que no sea de estos Ferrocarriles, se conecte a los de esta empresa, exceptuando los coches "Pullman".

INSTRUCCIONES ESPECIALES

RELOJES REGLAMENTARIOS:

En Puebla, Oriental, Jalapa, Cardel y Veracruz.

LIBROS DE BOLETINES:

En Veracruz, Jalapa, Oriental, Teziutlán y Puebla.

El tramo de 2.1 kilómetros, comprendido entre la conexión F. C. Mexicano del Sur, kilómetro VB-111.2, y el Empalme División Oaxaca, kilómetro VB-113.3, corresponde a la vía principal de la División de Oaxaca; pero operan también sobre ella, los trenes de la División de Jalapa, rigiendo únicamente las distancias y placas kilométricas de esta última división.

La placa de "Límites de Patio", de Puebla, está colocada a 180 metros al sur del Empalme División Oaxaca, kilómetro VB-113.3, y 50 metros al sur del mismo Empalme, está situada la placa "ALTO". Todos los trenes rumbo al norte harán parada efectiva en ese lugar, y, antes de ocupar la vía principal de la División de Oaxaca, deberán protegerse contra trenes de esta última División.

Los trenes rumbo al sur que operen sobre la vía principal de la División de Oaxaca, antes de pasar a la de Jalapa por el Empalme de la División de Oaxaca, kilómetro VB-113.3, se protegerán en contra de los trenes de la División de Oaxaca.

Todos los trenes de este Distrito se moverán con precaución y bajo completo dominio, entre Puebla y Empalme División Oaxaca, kilómetro VB-113.3, esperando encontrar la vía principal ocupada o ser alcanzados por trenes de la División de Oaxaca.

Los trenes de pasajeros rumbo al norte, llegarán a Puebla (Estación F. C. Interoceánico), pasando por el patio de la antigua estación del F. C. Mexicano del Sur, moviéndose con toda clase de precauciones y haciendo uso de las señales del silbato de vapor al cruzar las calles y cruceros que hay entre ambas estaciones, y al entrar al Patio del Interoceánico, lo harán bajo completo dominio, esperando encontrar las vías ocupadas por máquinas o trenes de la División de Puebla.

Los trenes de pasajeros rumbo al sur, saldrán de la Estación del Interoceánico por la vía principal de la División de Puebla, volteando a la derecha, frente al hospital, por el brazo sur de la "Y", para tomar la principal de Jalapa, hasta la conexión con el F. C. Mexicano del Sur, kilómetro VB-111.2, continuando por la

vía principal de la División de Oaxaca, hasta el Empalme División Oaxaca, kilómetro VB-113.3.

Los trenes de carga en ambas direcciones, llegarán a y saldrán del Patio de Puebla (Interoceánico) siguiendo la misma ruta que los de pasajeros rumbo al sur.

Todos los trenes de este Distrito, al encontrar en vía principal máquinas o trenes de las Divisiones de Puebla y Oaxaca, dentro de los límites del Patio de Puebla, se gobernarán de acuerdo con las prevenciones del caso, contenidas en el Boletín Anual de la División de Puebla, insertas también en el de Jalapa. El cambio en el Empalme División Oaxaca, Kilómetro VB-113.3, deberá estar invariablemente tirado a la vía de la División de Oaxaca.

El crucero con el F. C. Mexicano, situado en kilómetro VB-111.3 está protegido con señales de enclavamiento. Los trenes del F. C. Mexicano tienen preferencia.

El crucero con el F. C. Mexicano, situado en el kilómetro VG-1.6, está protegido con Guarda-Crucero. Los trenes del F. C. Mexicano tienen preferencia.

Los trenes de los Ferrocarriles Nacionales tienen preferencia en el crucero del F. C. de Jalapa a Teocelo, situado en el kilómetro V-341.9; pero se aproximarán a él bajo completo dominio, pasándolo a una velocidad que no exceda de DIEZ (10) kilómetros por hora.

En el Distrito de Teziutlán, al sur de Huitzitzilápam, no pueden operar máquinas de base rígida mayor de 10'3".

LAS LLAMADAS POR TELEGRAFONO, SON LAS SIGUIENTES:

| | |
|------------------------|-----------------------|
| Veracruz, | CUATRO CORTAS |
| Cardel, | TRES CORTAS |
| Tamarindo, | DOS LARGAS |
| Jefe de Despachadores, | UNA LARGA |
| Las Vigas, | DOS LARGAS |
| Oriental, | DOS CORTAS |
| Teziutlán, | TRES CORTAS |
| Puebla, | TRES CORTAS |
| TRENES EN CAMINO, | UNA LARGA Y UNA CORTA |

SERVICIO DE HOSPITALES

Los Hospitales del servicio están situados en:

ACAMBARO, AGUASCALIENTES, CARDENAS, CORDOBA, Ver., CHIHUAHUA, DURANGO, GUADALAJARA, MATIAS ROMERO, MEXICO-(Colonia), MONTERREY, PIEDRAS NEGRAS, SAN LUIS POTOSI, TAMPICO, TLALPAM, D. F. (para tuberculosos) y TORREON.

Puestos de Socorros en:

Gómez Palacio, Monclova, Saltillo, Tapachula, Chis., Tierra Blanca, Ver. y Tonalá, Chis.

En caso de accidente, en que resulte lastimado gravemente algún empleado o cualquiera otra persona, deberá darse aviso inmediato al Superintendente de División y al Cirujano en Jefe y se pondrá dicha persona a cargo del Cirujano Local más inmediato a la mayor brevedad posible.

Cuando pueda trasladarse al lastimado, el facultativo de la Compañía más cercano, deberá atenderlo y, si fuere necesario, debe llevarse inmediatamente a uno de los hospitales, avisando por telégrafo al Cirujano Local, clasificando las heridas. En caso de no poder trasladarse al lesionado, se le dejará a cargo del

Agente más cercano, quien llamará al Médico de la Compañía más próximo, o en caso de urgencia, al mejor facultativo del lugar.

Solamente se ejecutarán aquellas operaciones quirúrgicas que sean absolutamente indispensables para la protección del paciente antes de la llegada del Cirujano Local.

Cuando alguno de los lesionados fallezca, antes de la llegada del Cirujano Local, se dará aviso por telégrafo a éste, al Cirujano en Jefe y al Superintendente de la División.

Las camillas para el uso de los lesionados y enfermos, deberán encontrarse siempre en los carros de equipaje y en los hospitales.

A los empleados de transportes, Trenistas, Mensajeros y Ayudantes de Mensajeros de Express, Conductores, porteros y cocineros de coches dormitorios, Auditores de trenes y aceiteros, se les atenderá única y exclusivamente por los Médicos de su residencia, excepto en casos de suma urgencia en que peligre su vida o tuvieren sufrimientos intensos, comprobados por el Médico.

Personas que no sean empleados ni pasajeros y que sean lesionados por su propia culpa, deberán ponerse a cargo de las autoridades locales.

LISTA DE MEDICOS

OFICINAS GENERALES: 4a. Calle del Rhin 74. Tels.: Eric. 4-19-89, Mex. L-23-78.

Cirujano en Jefe, Dr. F. J. Campos L., Av. Sonora 33, Tel. Mex. 12-84 Morelos.

Ayudante Cirujano en Jefe, Dr. Abelardo Monges López, Av. Juárez 24. Tels.: Mex. 12-26 Neri y Eric. 1-24-97.

Médico Inspector, Dr. Alfonso Vázquez, 4a. Chihuahua 74, Tel. Eric. 29-32.

HOSPITAL COLONIA: Especialista en Cirugía General, Dr. Manuel J. Castillejos. Tels.: Eric. 23-96, Mex. 4-29 Juárez.

Médico Traumatólogo, Dr. Pablo Mendizábal, 1a. Humboldt No. 1, Departamento 8, Tel. Eric. 67-89.

Jefe del Laboratorio Bioquímico, Dr. Aurelio de Avila, Tels.: Mex. 4-29 Juárez, Eric. 23-96.

Médico de Visitas a Domicilio, Dr. Telésforo Flores, República de Cuba 17, Tel. Eric. 30-23.

Médico de Visitas a Domicilio, Dr. Nicolás R. Amerena, Zarco 46, Tel. Eric. 41-90.

Médico Oculista, Dr. Juan Luis Torroella, San Juan de Letrán 6. Tels.: Mex. 4-29 Juárez, Eric. 23-96.

Médico Especialista en Oídos, Nariz y Garganta, Dr. Angel Sciandra, 1a. de Lucerna 13. Tels.: Mex. 20-07 Juárez, Eric. 86-58.

Médico Internista, Dr. Manuel Aveleyra, Av. Isabel la Católica 77, Tel. Eric. 34-80.

Médico Auxiliar, Servicio Nocturno, Dr. Germán Troconis, A. Tels.: Mex. 4-29 Juárez, Eric. 23-96.

Médico Auxiliar, Servicio Nocturno, Dr. Pablo Barroeta, Tels.: Mex. 4-29 Juárez, Eric. 23-96.

Médico Dentista, Dr. Miguel F. Bachiller, Av. Brasil 5, Tel. Mex. 76-78 Rojo.

HOSPITAL PARA TUBERCULOSOS: Tlalpam, D. F., Calle de San Fernando No. 8. Tel. Mex. 25 Tlalpam.

Médico Director, Dr. Francisco Sierra; Médico Auxiliar, Dr. Martiniano Espinosa Mireles.

CONSULTORIO CENTRAL: 4a. Calle del Rhin 74. Médico Auxiliar, Dr. Gilberto F. Aguilar, 9a. Carpio 197, Tel. Eric. 60-5-86.

PUESTO DE SOCORRO BUENAVISTA: Médico Auxiliar, Dr. Antonio Sierra, Av. Hidalgo No. 99. Tels.: Consultorio, Eric. 48-20; Domicilio, Eric. 33 Tacuba.

PUESTO DE SOCORRO NONOALCO: Médico Auxiliar, J. Guillermo Salazar, Domicilio Av. Madero No. 57, Tel. Eric. 1-06-80.

PUESTO DE SOCORRO SAN LAZARO: Médico Auxiliar, Dr. Enrique E. Uribe, Calle 30 No. 34, San Pedro de los Pinos, Tel. Eric. 50-2-59.

Médico Residente, Dr. Reynaldo Narro, Jalapa, Ver.

Médico Residente, Dr. Vicente González S., Veracruz, Ver.

Médico Residente, Dr. Domingo Couch Vázquez, Puebla, Pue.

Médico Viajero, Dr. Santiago Hernández Toledo, Puebla, Pue.

NOTAS: Las Boletas H-1 que se expidan para los Puestos de Socorro en Buenavista, Nonoalco y San Lázaro, no deberán mencionar nombre del Médico, sino únicamente "Puesto de Socorro". Los enfermos de Peralvillo se atenderán en el Puesto de Socorro de Nonoalco.

JOSE HIGAREDA,

Jefe de Despachadores.

M. DEL BARRIO,

Ayudante del Superintendente, S. T., Veracruz, Ver.

J. M. URBIETA,

Ayudante del Superintendente, S. T., Jalapa, Ver.

ROBERTO FERNANDEZ,

Ayudante del Superintendente, S. L., Jalapa, Ver.

PEDRO S. ALVAREZ,

Superintendente.

GOLFO DE MEXICO



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO Y ANEXOS

CUADRO ESQUEMATICO
de la División de
JALAPA