

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

DIVISION DEL NORTE

HORARIO NUMERO 6

En vigor desde las 0h.01m. del Lunes 5 de diciembre de 1927

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

Destruyanse todos los horarios anteriores.

Léase cuidadosamente.

Modificaciones importantes.

J. J. FRANCO,

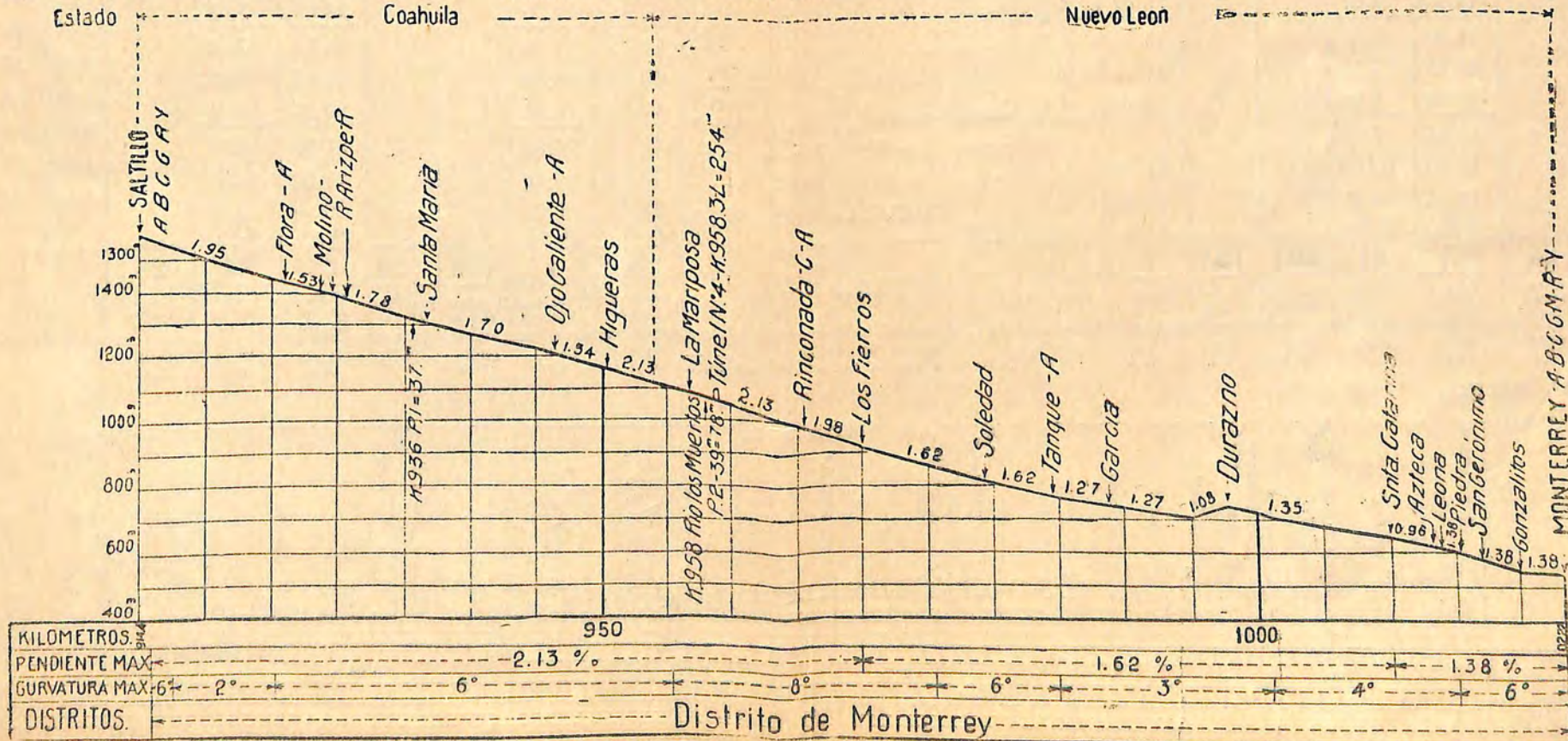
Supte. Gral. de Transportes, México, D. F.

M. CABRERA,

Vice-Pte. y Gte. Gral., México, D. F.

Distancia de México	Distancia de Monterrey	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	RUMBO AL NORTE						DISTRITO DE MONTERREY		RUMBO AL SUR						Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los laderos	Agua, Báscula, Combustible Ganado, Registro, Mesa giratoria, "Y"	Horas de Oficina Telefónica Días hábiles
				SEGUNDA CLASE			PRIMERA CLASE			ESTACIONES	PRIMERA CLASE			SEGUNDA CLASE									
				23	21	741	701	3	1		2	4	702	742	22	24							
Kil6-metros	Kil6-metros	Pasa-jeros	Por ciento	Carga Diario Local	Carga Diario Rápido	Carga Diario Local	Pasajeros Diario	*Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	HORARIO No. 6	Pasajeros Diario	*Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario Local	Carga Diario Rápido	Carga Diario Local	Por ciento	Carga	Carros				
914.4	107.6	..	0 00	H.M. 13.05	H.M. 15.00	H.M. 7.00	H.M. 5.55	H.M. 6.05	H.M. 20.35	Sale DN..... SALTILLO (SL-ND)	H.M. 5.15	H.M. 20.20	H.M. 19.40	H.M. 16.30	H.M. 13.55	H.M. 11.35	1 95	16	B 915	Patio	A.B.C.C.R.Y.	Servicio continuo	
916.4	105.6	11	0 00	13.30 ^x	15.22	7.19	6.08	6.20	20.50	2.0 EMP. PATIO CENTRAL	..	..	..	..	13.30 ^x	11.05	1 95	..	B 917	..	..	..
925.3	96.7	3	0 00	13.30 ^x	15.22	7.19	6.08	6.20	20.50	8.9 FLORA	f 4.53	f 19.56	f 19.18	16.05	13.30 ^x	11.05	1 53	5	B 926	25	..	..
928.3	93.7	2	0 00	13.45	15.30	7.25	6.13	6.24	20.54	3.0 MOLINO	f 4.48	f 19.49	f 19.13	15.55	13.20	10.55	1 53	3	B 929	39	A.	..	
929.4	92.6	7	0 00	13.50	15.35	7.30	6.15	6.26	20.56	1.1 DN.... RAMOS ARIZPE... (AP)	4.45	19.46	19.10	15.50	13.10	10.45	1 78	12	B 930	29	R.	8.00 a 23.00 1.00 a 8.00	
936.4	85.6	10	0 00	14.05	15.50	H.M.	H.M.	6.34	21.08	7.0 SANTA MARIA	f 4.31	f 19.33	H.M.	H.M.	12.53	10.25	1 70	15	B 937	46	..	..
946.2	75.8	4	0 00	14.25	16.12			6.47	21.21	9.5 OJO CALIENTE	f 4.12	f 19.15			12.33	10.00	1 54	6	B 947	42	A.	..	
949.9	72.1	7	0 00	14.35	16.22			6.54	21.29	3.7 DN.... HIGUERAS... (H)	s 4.04	s 19.07			12.25	9.50	2 13	10	B 950	78	..	6.15 a 10.15 15.30 a 19.30 19.50 a 2.50	
956.4	65.6	..	0 00	14.50	16.35			7.04	21.38	6.5 LA MARIPOSA	f 3.46	f 18.52			12.05	9.23	2 13	..	B 957	30	..	..
962.5	59.5	10	0 00	..	..			..	..	6.1 TANQUE	..	..		..	..	..	2 13	..	B 963	..	..	..
964.7	57.3	..	0 00	15.20	16.55			7.17	21.54	2.2 DN.... RINCONADA... (X)	s 3.25	s 18.36			11.35	8.53	1 98	12	B 965	54	A.	7.00 a 13.00 15.45 a 18.45 21.30 a 4.30	
970.3	51.7	14	0 00	..	..			..	..	5.6 LOS FIERROS	..	..		..	..	..	1 98	16	B 971	..	..	..
978.1	43.9	..	0 00	15.50	17.23			7.35	22.15	7.8 SOLEDAD	f 2.59	f 18.12			11.00	8.18	1 62	17	B 979	48	..	..
984.7	37.3	11	0 00	..	..			..	..	6.6 TANQUE	..	..		..	..	..	1 62	..	B 985	..	A.	..
988.3	33.7	10	1 08	16.15	17.45 ^x 17.55 ⁴			7.48 ^x	22.28	3.6 DN.... GARCIA... (GA)	s 2.40	s 17.55 ^x		10.32	7.48 ^x 7.38 ³	..	1 27	17	B 989	40	..	7.35 a 10.35 13.30 a 18.30	
998.2	23.8	12	0 00	16.37	18.15			8.01	22.41	9.9 DURAZNO	f 2.26	f 17.42		10.10	7.20	..	1 35	17	B 999	33	..	..
1009.5	12.5	4	0 00	17.00	18.38			8.16	22.55	11.3 DN.... SANTA CATARINA... (SK)	s 2.10	s 17.26		9.48	6.55	..	0 96	5	B 1010	39	..	6.50 a 10.50 14.00 a 18.00	
1012.8	9.2	..	0 00	17.09 ^x 17.19 ⁴	18.45			8.21	23.00	3.3 DN.... LEONA... (KL)	s 2.00	s 17.19 ^x		9.40	6.45	..	1 38	18	B 1013	31	..	6.40 a 10.40 15.00 a 19.00	
1015.0	7.0	..	0 00	..	..			..	..	2.2 PIEDRA	..	..		..	..	..	1 38	..	B 1015	68	..	..
1017.7	4.3	..	0 00	..	..			..	..	2.7 SAN GERONIMO	..	..		..	..	..	1 38	..	B 1018	..	..	..
1020.5	1.5	11	0 00	..	..			..	..	2.8 GONZALITOS	..	..		..	..	..	1 38	..	B 1021	..	..	..
1022.0	0.0	..	..	17.45 H.M.	19.05 H.M.			..	..	1.5 DN... MONTERREY (Gga) (KR)	..	..		9.20 H.M.	6.15 H.M.	..	..	..	B 1022	Patio	A.B.C.G.M.R.Y.	Servicio continuo
..	..	..	..	..	..			8.35 H.M.	23.15 H.M.	DN... MONTERREY (Pasjs.) (DO) (KN) Llega Sale	1.45 H.M.	17.05 H.M.		..	..	..	..	..	Patio	..	R.	Servicio continuo
				23	21	741	701	3	1	HORARIO No. 6	2	4	702	742	22	24							
				Carga Diario Local	Carga Diario Rápido	Carga Diario Local	Pasajeros Diario	*Pasajeros Diario	Pasajeros Diario		Pasajeros Diario	*Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario Local	Carga Diario Rápido	Carga Diario Local							
				(4h40) 23.1	(4h05) 26.4	(0h30) 30.0	(0h20) 45.0	(2h30) 43.0	(2h40) 40.3 Tiempo en el Distrito Distancia media recorrida por hora	(8h30) 30.7	(8h15) 33.1	(0h30) 30.0	(0h40) 22.5	(4h35) 23.5	(5h 0) 20.1							

Dirección Superior:
"AL NORTE".

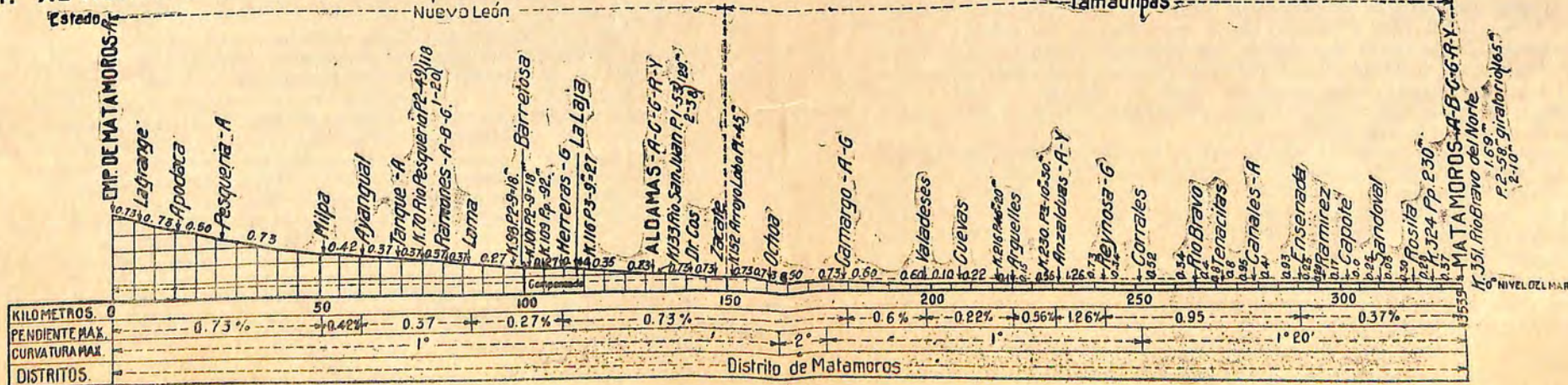


Distancia de Matamoros	Distancia de Matamoros	Tiempo mínimo entre Estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	Rumbo al Norte		DISTRITO DE MATAMOROS		Rumbo al Sur		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre Estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los laderos	Agua, Bascula, Combustible, Ganado, Mesa giratoria Registro, "Y"	Horas de Oficinas Telegráficas
				2a. Clase	1a. Clase	HORARIO No. 6		1a. Clase	2a. Clase						
Kil6-metros	Kil6-metros	Pasajeros	Por ciento	Carga Diario Local	Pasajeros Diario	ESTACIONES		Pasajeros Diario	Carga Diario Local	Por ciento	Carga	Carros			
				H.M.	H.M.	Sale	Llega	H.M.	H.M.						
0.0	329.4	7	0 00	5.45	7.08	EMP. DE MATAMOROS		18.10	16.42	0 73	..	B 1025	..	R.	.....
7.1	322.3	9	0 00	....	f 7.18	7.1	LA GRANGE	f 18.00	....	0 73	21	F 8	..	.....	.....
16.0	313.4	10	0 00	6.15	f 7.29	8.9	APODACA	f 17.45	16.09	0 50	14	F 16	26	.....	.....
26.4	303.0	24	0 00	6.35	f 7.43	10.4	PESQUERIA	f 17.25	15.46	0 73	32	F 27	30	A.	.....
50.8	278.6	10	0 00	7.23	s 8.13	24.4	MILPA (Q)	s 16.53	14.56	0 42	13	F 51	24	.....	6.00 a 11.00 14.00 a 17.00
60.9	268.5	10	0 00	7.43	f 8.28	10.1	AYANCUAL	f 16.40	14.33	0 37	12	F 61	22	.....	.....
70.1	259.3	5	0 00	....	f 8.40	9.2	ALTA-VISTA	f 16.24	....	0 37	7	F 71	16	A.	.....
75.4	254.0	12	0 00	8.13	s 8.48	5.3	RAMONES (FD)	s 16.16	14.03	0 37	16	F 76	118	G.Y.	6.30 a 11.30 14.00 a 17.00
87.2	242.2	13	0 00	8.35	f 9.05	11.8	LOMA	f 16.00	13.40	0 27	17	F 88	24	.....	.....
100.1	229.3	10	0 00	9.00	f 9.24	12.9	BARRETOSA	f 15.41	13.12	0 27	12	F 101	13	.....	.....
109.4	220.0	4	0 40	9.19	s 9.39	9.3	HERRERAS (RA)	s 15.27	12.52	0 40	5	F 110	34	G.	7.30 a 11.30 13.00 a 17.00
112.7	216.7	20	0 35	....	f 9.45	3.3	LA LAJA	f 15.22	....	0 73	26	F 113	..	.....	.....
132.4	197.0	9	0 00	10.04	P 10.15	19.7	ALDAMAS (DA)	P 14.68	12.06	0 73	12	F 133	99	A.C.G.R.Y.	8.00 a 16.00
141.2	188.2	7	0 73	10.45	f 10.35	8.8	DOCTOR COS	f 14.28	11.28	0 73	9	F 142	19	.....	.....
147.7	181.7	14	0 73	11.02	X 11.00	6.5	ZACATE	f 14.20	11.15	0 73	18	F 148	26	.....	.....
161.3	168.1	18	0 50	11.42	s 11.20	13.6	OCHOA (CA)	s 14.01	10.23	0 73	24	F 162	32	.....	9.00 a 17.00
179.4	150.0	20	0 60	12.18	s 11.54	18.1	CAMARGO (GO)	s 13.36	9.47	0 60	26	F 180	33	A.G.	9.00 a 17.00
199.1	130.3	9	0 00	13.04	X 12.18	19.7	VALADECES	f 13.14	9.07	0 10	12	F 200	27	.....	.....
207.7	121.7	13	0 22	13.28	s 12.30	8.6	CUEVAS (VS)	s 13.03	8.49	0 10	17	F 208	31	.....	9.00 a 17.00
220.1	109.3	12	0 15	13.53	f 12.48	12.4	ARGUELLES	f 12.48	8.23	0 56	15	F 221	17	.....	.....
231.1	98.3	13	0 73	14.15	f 13.04	11.0	ANZALDUAS	f 12.29	8.01	0 73	16	F 232	74	A.Y.	.....
243.4	86.0	8	0 34	14.40	s 13.22	12.3	REYNOSA (RN)	s 12.08	7.36	0 04	11	F 244	24	G.	7.30 a 12.00 13.00 a 16.30
251.4	78.0	14	0 52	15.00	f 13.34	8.0	CORRALES	f 11.55	7.17	0 34	18	F 252	..	.....	.....
264.8	64.6	7	0 40	15.28	s 13.53	13.4	RIO BRAVO (CO)	s 11.35	6.48	0 80	10	F 265	49	G.	7.00 a 11.30 13.30 a 17.00
271.9	57.5	8	0 80	15.43	f 14.02	7.1	TENACITAS	f 11.24	6.32	0 95	11	F 272	24	.....	.....
279.8	49.6	12	0 41	15.58	f 14.13	7.9	CANALES	f 11.12	6.15	0 93	16	F 280	23	A.	.....
291.3	38.1	7	0 25	16.21	f 14.31	11.5	ENSENADA	f 10.52	5.50	0 29	8	F 292	14	.....	.....
297.6	31.8	5	0 00	16.34	s 14.42	6.3	RAMIREZ (ZA)	s 10.40	5.35	0 17	7	F 298	25	.....	6.00 a 11.00 14.00 a 17.00
302.7	26.7	9	0 10	16.45	f 14.52	5.1	CAPOTE	f 10.29	5.24	0 25	12	F 303	8	.....	.....
310.9	18.5	8	0 08	17.03	f 15.04	8.2	SANDOVAL	f 10.16	5.07	0 30	11	F 311	20	.....	.....
318.8	10.6	11	0 28	17.18	f 15.15	7.9	ROSITA	f 10.05	4.50	0 37	16	F 319	19	.....	.....
329.4	0.00			17.40	15.30	10.6	MATAMOROS (MO)	9.50	4.30			F 330	Patio	A.B.C. G.R.Y.	8.00 a 14.00 y 15.00 a 20.00

Dirección superior: "AL NORTE".

(11h55) 28.1 (8h22) 40.6 (8h20) 39.5 (12h12) 27.0

Tiempo en el Distrito Distancia media recorrida por hora



INSTRUCCIONES GENERALES

Se requiere de todos los empleados, a quienes conciernan, la estricta observancia de las siguientes Reglas Generales e Instrucciones Especiales, así como de aquellas que se les vayan dando 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 pasada 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 Conductor. 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.

(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 les 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)—Dadas las distintas longitudes de carros extranjeros que se manejan, redúzcase un 10% (DIEZ POR CIENTO) de la capacidad de los laderos, cuando se estime necesario. 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 ésto 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, sapos 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 este 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 armones 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 prevenga 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 convenientemente la posición exacta de las agujas, tomarán las providencias de seguridad necesarias, recomendándoles 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 crueros 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 cruce, se llaman "señales de distancia" e indican la aproximación al semáforo de aspas ROJAS que está más próximo al cruce. 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 crueros.

(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 faltante de gas entre las terminales, deberá ser comunicada telegráficamente por el Conductor al Despachador en Jefe, avisando éste, 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 las anteriores instrucciones sean cumplidas en todas sus partes, 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 cuidará de que ningún otro carro, Pullman o coche especial, que no sea de estos Ferrocarriles, sea conectado a nuestra línea de luz, ya sea en la parte de atrás o junto a la máquina.

INSTRUCCIONES ESPECIALES

RELOJES REGLAMENTARIOS.

En Matamoros, N. Laredo, Saltillo, Monterrey, KN y KR y Oficina Despachadores.

LIBROS DE BOLETINES.

En Matamoros, Aldamas, Nuevo Laredo, Villaldama, Saltillo, R. Arizpe, Monterrey KN y KR y Oficina Despachadores y Casa Redonda IM.

Ningún tren debe correr en los tramos de montaña a una velocidad mayor de aquella permitida en los itinerarios. ESTA ESTRICTAMENTE PROHIBIDO GANAR TIEMPO EN ESTOS TRAMOS.

Los trenes de la División del Norte tienen preferencia en el Empalme de Ramos Arizpe en contra de los trenes de la División de Monclova.

Los trenes procederán con precaución en los sitios expuestos a caídas o derrumbes de tierra o piedra, pasando Túnel en Kilómetro B-958 y al acercarse a las excavaciones de piedra en los Kilómetros al sur B-983 al B-984½.

Al entrar a la terminal de Saltillo se observarán las siguientes instrucciones:

Todos los trenes que salgan y entren al patio Central, deberán pedir señales para entrar al cambio de la "Y" y no proseguirán hasta no recibir las señales correspondientes de los cambiadores encargados de los referidos cambios. Todos los trenes que entran al Patio Norte en aquella terminal, lo harán retrocediendo. Todos los trenes deberán entrar bajo completo dominio, tomando en cuenta las condiciones físicas de estos patios.

Al Sur del Patio Nacional hay un descarrilador que está a cargo de un Velador, teniendo instrucciones de alinearlos a la vía principal únicamente a los trenes rumbo Sur; por lo tanto, los trenes que corran rumbo al Norte deberán hacer parada efectiva antes de llegar a donde está el descarrilador y tirar el cambio a la vía principal con objeto de evitar accidentes.

Como a doscientos metros al Norte del Patio Nacional hay una placa que dice: "ALTO", en cuyo lugar, invariablemente, todos los trenes rumbo al Norte deberán hacer parada efectiva y pedir señales respectivas al Velador que está a

cargo de un desviador tanto de día como de noche, protegido con bandera y luces rojas, quien lo alineará a la vía recta a todos los trenes de ambas direcciones, siempre que así lo pidan los maquinistas por medio de silbato de vapor.

Entre el Patio Sur y el del Norte y en el cruce de la calle de Victoria, se encuentra un cambio desviador tirado para el terraplén y al cuidado de un Velador. Todos los trenes en ambas direcciones, antes de llegar a él, deberán pedir señales correspondientes a una distancia conveniente, para que el encargado de dicho cambio lo alinee a la principal y para esto, antes de salir del Patio Nacional rumbo al del Central, deberán notificar al garrotero de guardia, quien a su vez avisará por teléfono al del Central, de la salida del referido tren, a fin de que no permita la salida del Patio Central a trenes rumbo al Sur, para evitar posibles accidentes.

Como a doscientos metros antes de llegar al Patio Central, se encuentra puesta una tabla que dice: "PRECAUCION", donde todos los trenes rumbo al Norte, deberán dominarse completamente hasta encontrar una placa de "PARADA" que está situada junto a la caseta del guarda-cambio de la "Y" del Patio Norte. Por tal razón, todos los trenes en la misma dirección, deberán hacer parada efectiva, y no proseguirán hasta no recibir las señales de proceder del encargado del referido cambio.

Todos los trenes deben hacer las siguientes paradas para ser inspeccionados por los Oficiales y Guardas de Aduanas:

PRIMERA.—Todos los trenes de pasajeros hacia el Sur, en la Garita extremidad sur del puente sobre el Río Grande, excepto cuando el Guarda se encuentre presente en el tren y en la estación de Nuevo Laredo.

SEGUNDA.—Todos los trenes de pasajeros hacia el Norte, en la estación de Nuevo Laredo, Garita inmediata al sur del puente, así como en el extremo norte del puente del Río Grande.

TERCERA.—Todos los trenes de carga o máquinas solas al Sur, en la Garita extremidad sur del puente del Río Grande para la inspección del celador, así como en la estación de Nuevo Laredo, para que monte en el tren el Guarda.

CUARTA.—Todos los trenes de carga o máquinas solas al Norte, en la estación de Nuevo Laredo, para que sean revisados; y para el mismo fin en la extre-

midad sur y norte del puente del Río Grande para que lo sea por los empleados de las Aduanas de México y los Estados Unidos.

Entiéndase bien que ningún tren debe salir de la estación de Nuevo Laredo sin que el Guarda de la Aduana se presente en él o sin haber recibido autorización por el correspondiente Oficial de la Aduana declarando que no es necesaria su presencia.

Ningún tren de carga, de trabajo o locomotora sola cruzará el puente del

Río Grande durante las siguientes horas: entre las 17h.00m. y 5h.00m. del 15 de abril al 15 de septiembre y entre las 16h.00m. y 7h.00m. del 15 de septiembre al 15 de abril. La violación de esta regla ocasionará una fuerte multa impuesta por el Gobierno Mexicano.

Todos los trenes consumirán tres minutos para pasar el puente del Río Grande y no pasarán más de un tren a la vez por dicho puente.

SERVICIO DE HOSPITALES

Los Hospitales del servicio están situados en:

GUADALAJARA, TORREON, MONTERREY, MEXICO-COLONIA, CHIHUAHUA, DURANGO, AGUASCALIENTES, ACAMBARO, PIEDRAS NEGRAS, RINCON ANTONIO, SAN LUIS POTOSI, CORDOVA, Ver., TAMPICO, CARDENAS y TLALPAM, D. F. (para Tuberculosos). Puestos de Socorros en: Saltillo, Gómez Palacio, Monclova, Tierra Blanca, Ver., Tonalá, Chis. y Tapachula, Chis.

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

Cuando pueda trasladarse el 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.

Los vagabundos, muchachos y otras personas que no sean empleados ni pasajeros y que sean lesionados por su propia culpa, deberán ponerse a cargo de las autoridades locales.

Cuando algunos 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.

“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 la vida o hubiere sufrimientos intensos, comprobados por el Médico.”

LISTA DE MEDICOS

OFICINAS GENERALES: 4a. Calle del Rhin 74, Teléfonos: Ericsson 4-19-89; Mex. 23-78 Juárez.

Cirujano en Jefe, Dr. F. J. Campos L., Av. Juárez 24, Teléfonos: Ericsson 1-24-97; Mex. 12-26 Neri.

Ayudante Cirujano en Jefe, Dr. Abelardo Monges López, Av. Juárez 24, Teléfonos: Ericsson 1-24-97; Mex. 12-26 Neri.

Médico Inspector, Dr. Alfonso Vázquez, 4a. Chihuahua 74, Tel. 29-32 Eric. COLONIA-MEXICO: Dr. Manuel J. Castillejos, Especialista en Cirugía General, Colonia, Tel. Eric. 23-96; Mex. 4-29 Juárez. Domicilio: Nuevo México 133.

Médico Auxiliar, Dr. Pablo Mendizábal, 1a. Calle de Humboldt No. 1, Departamento 8, Teléfono 67-89 Eric.

Jefe del Laboratorio Bioquímico, Dr. Aurelio de Avila, Colonia, Tel. 4-29 Juárez; 23-96 Eric.

Médico de Visitas a Domicilio, Dr. Telésforo Flores, República de Venezuela 38, Teléfono 30-23 Eric.

Médico de Visitas a Domicilio, Dr. Nicolás R. Amerena, Zarco 43, Tel. Ericsson 41-90.

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

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

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

Médico Auxiliar Servicio Nocturno, Dr. Germán Troconis Aragón, Colonia, Tel. 4-29 Juárez; Eric. 23-96.

Médico Auxiliar Servicio Nocturno, Dr. Hugo Henríquez, Colonia, Tel. 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 8, Tel. 25 Tlalpam, Mex.

Médico Director, Dr. Francisco Sierra. Médico Auxiliar, Dr. Martiniano E. Mireles.

CONSULTORIO CENTRAL: 4a. Calle del Rhin 74, Médico Auxiliar, Dr. J. Guillermo Salazar, Domicilio, Av. Madero 57, Tel. Eric. 1-06-80.

PUESTO DE SOCORRO en BUENAVISTA: Dr. Manuel Manzanilla, Médico Auxiliar, Av. Durango 278, Tel. Mex. 7-69 Morelos.

PUESTO DE SOCORRO en NONOALCO: Dr. Gilberto F. Aguilar, Médico Auxiliar, 9a. de Carpio 183, Tel. Eric. 29-33.

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

Médico Residente, Dr. Albino Martínez de la Garza, Monterrey. Médico Auxiliar, Dr. Antonio de la Garza, Monterrey.

Médico. Enc. Puesto de Soc. talleres Intern., Dr. Jesús R. Alvarez. Médico Viajero, Dr. Enrique Jolly, Monterrey.

Médico Oculista, Dr. Felipe Garza Nieto, Monterrey. Médico Residente, Dr. Manuel Daniel Espinosa, Nuevo Laredo.

Médico Residente, Dr. Honorato Galindo, Saltillo. Médico Local, Dr. Manuel F. Rodríguez Braidá, Matamoros.

J. M. SALCEDO,

Aydt. Supte., S. T.

LUCIO LAZCANO,

Jefe Despachadores.

SALVADOR AGUILAR,

Aydt. Supte. S. L.

P. E. MARTINEZ,

Superintendente.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

CUADRO ESQUEMATICO

de la División del

NORTE

