

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

(ADMINISTRADOS POR EL GOBIERNO.)

TERMINALES DE MEXICO

HORARIO NUMERO 5¹/₂

En vigor desde las ^{H. M.} 0.01 del Domingo 1^o de Febrero de 1925.

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

Destruyanse todos los Horarios anteriores.

Léanse cuidadosamente. Modificaciones importantes.

C. C. ROCHIN,
Sub-Director, México, D. F.

E. OCARANZA LLANO,
Director General, México, D. F.

TERMINALES DE MEXICO

				RUMBO AL NORTE												DISTRITO DE COLONIA											
Distancia de Colonia		Distancia de Emp. Tacuba		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos		Pendiente máxima ascendiendo		SEGUNDA CLASE						PRIMERA CLASE						HORARIO No. 5½							
								169		167		165		163		161		159				1		5		33		7		31		3
Kilómetros	Kilómetros	Pasajeros	Por ciento	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario
0.0	4.9	4	00	20.05 ^{x4}	18.55	18.50	10.05 ³⁴	8.05 ^{x6}	6.25	21.00	18.45 ³	15.00	8.50	7.05	6.20	Sale	Llega										
2.8	2.1	4	00	20.10	19.01	18.56	10.11	8.10 ^{x154}	6.40 ^{x152}	21.05	18.50	15.05	8.55	7.10	6.26	DN... MEXICO (Colonia)... (M)											
2.8	2.1	4	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	D. JULIA (KM)									
4.5	0.4	4	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	..... CRUC. DIST. CUERNAVACA									
4.9	0.0	.....	00	20.20 ^{x160}	19.10	19.05	10.20	8.25	6.47	21.12	18.57	15.12	9.02	7.17	6.30	..... CRUC. TRANVIAS									
				H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	DN... EMPALME TACUBA (BA)											
				Llega	Llega	Llega	Llega	Llega	Llega	Llega	Llega	Llega	Llega	Llega	Llega	Sale											
				169	167	165	163	161	159	1	5	33	7	31	3	HORARIO No. 5½											
				Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario												

Dirección Superior "AL NORTE".

Núm. 160 es superior a Núm. 1.
 Núm. 150 es superior a Núm. 3.
 Núm. 158 es superior a Núm. 5.
 Núm. 154 es superior a Núm. 7.
 Núm. 152 es superior a Núm. 31.
 Núm. 156 es superior a Núm. 33.
 Núm. 169 está autorizado para librar a Núm. 160 en Empalme de Tacuba con cinco minutos, pero como en ese punto no hay ladero, el Núm. 160 no invadirá el Distrito de Colonia hasta cerciorarse que Núm. 169 libró la vía general del Distrito de Colonia.
 Núm. 161 está autorizado para librar a Núm. 154 en Julia con cinco minutos solamente.

					RUMBO AL NORTE												DISTRITO DE NONOALCO												
Distancia de Buenavista		Distancia de Nonoalco		Distancia de Tacuba		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos		Pendiente máxima ascendiendo		SEGUNDA CLASE					PRIMERA CLASE							HORARIO No. 5½							
										55	25	53	23	51	173	171	13	157	155	153	11			151					
Kilómetros	Kilómetros	Kilómetros	Pasajeros	Por ciento	Carga Diario	Carga Diario	Carga Diario	Carga Diario	Carga Diario	Diario	Diario	Mixto Diario	Diario	Diario	Diario	Mixto Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario	Diario			
.....	5.2	00	15.30	17.35	14.30	7.45	5.30	DN... MEXICO (Buenavista).. (DS-DX)	
.....	.....	5.1	.....	00	19.50	.....	11.50	9.30	6.40	20.05	.....	.....	14.00	.....	6.15	.....	5.20	DN... MEXICO (NONOALCO).. (SA)							
.....	1.2	3.9	.....	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	..... CRUC. DIV. MEXICO-QRO							
1.7	1.5	3.6	10	00	19.55	15.35	11.55	9.35	6.45	20.10	17.43	14.35	14.05	7.50	6.20	5.35	5.25	..... CONEXION BUENAVISTA										
4.7	4.5	0.6	.....	00	20.03	15.43	12.03	9.43	6.53	20.18	17.48	14.43	14.13	7.58	6.28	5.43	5.33	..... TACUBA									
5.0	4.8	0.3	.....	00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	..... CRUC. TRANVIAS							
5.2	5.1	0.0	.....	00	20.05	15.45 ^{x22}	12.05	9.45	6.55 ^{x187}	20.20 ^{x172}	17.50 ^{x14}	14.45 ^{x24}	14.15	8.00	6.30	5.45 ^{x58}	5.35 ^{x58}	DN... EMPALME TACUBA (BA)										
					H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	Llega											
					55	25	53	23	51	173	171	13	157	155	153	11	151	Sale											
					Carga Diario	Carga Diario	Carga Diario	Carga Diario	Carga Diario	Diario	Diario	Mixto Diario	Diario	Diario	Diario	Mixto Diario	Diario	HORARIO No. 5½											

Dirección Superior "AL NORTE".

En la "Conexión Buenavista" Kilómetro N-2 hay un escape con capacidad para 25 carros denominado "El Chopo". Este escape se usará para encuentro de trenes.
 Todos los trenes que salen de, y entran a Buenavista, usarán la conexión del Kilómetro N-2.
 Trenes de este horario cuyos itinerarios marcan tiempo de llegada y salida en Buenavista y que no aparece tiempo para ellos en Nonoalco, es porque saliendo de Buenavista usan la conexión del Kilómetro N-2 para entrar al Distrito de Nonoalco y viceversa a Buenavista.

L. A. GALVAN,
 Ayudante del Supte.

L. G. SEGURA,
 Despachador en Jefe.

G. SOLIS,
 Ayudante del Supte.

R. MORA,
 Superintendente.

TERMINALES DE MEXICO

DISTRITO DE COLONIA	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"
	PRIMERA CLASE																
	150	2	152	6	154	34	156	158	32	8	4	160						Por ciento	Carga	Carros
ESTACIONES	Diario	Pasajeros Diario	Diario	Pasajeros Diario	Diario	Pasajeros Diario	Diario	Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Diario					
Sale Llega	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.					
DN... MEXICO (Colonia)... (M)	5.55	6.10	6.49	8.00 ^X ₁₆₁	8.25	10.00 ^X ₁₆₃	14.35	18.15	18.30	18.40 ^X ₁₆₉	20.00 ^X ₁₆₉	20.40	00	5	B 0	Patio	A.B.R.Y.
D. JULIA (KM)	5.45	6.00	6.40 ^X ₁₅₉	7.50	8.18 ^X ₁₆₁	9.53	14.25	18.05	18.21	18.30	19.50	20.30	00		B 3	19	
CRUC. DIST. CUERNAVACA													00	6			
CRUC. TRANVIAS													00				
DN.. EMPALME TACUBA (BA)	5.40	5.55	6.35	7.45	8.05	9.48	14.20	18.00	18.15	18.25	19.45	20.25 ^X ₁₆₉			B 5	31	G.R.Y.
Llega Sale	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.					
HORARIO No. 5½	150	2	152	6	154	34	156	158	32	8	4	160					
	Diario	Pasajeros Diario	Diario	Pasajeros Diario	Diario	Pasajeros Diario	Diario	Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Diario					

Dirección Superior "AL NORTE."

Núm. 160 es superior a Núm. 1
 Núm. 150 es superior a Núm. 3
 Núm. 158 es superior a Núm. 5
 Núm. 154 es superior a Núm. 7
 Núm. 152 es superior a Núm. 31
 Núm. 156 es superior a Núm. 33
 Núm. 169 está autorizado para librar a Núm. 160 en Empalme de Tacuba con cinco minutos, pero como en ese punto no hay ladero, el Núm. 160 no invadirá el Distrito de Colonia hasta cerciorarse que Núm. 169 libró la vía general del Distrito de Colonia.
 Núm. 161 está autorizado para librar a Núm. 154 en Julia con cinco minutos solamente.

DISTRITO DE NONOALCO	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"
	1a. CLASE		SEGUNDA CLASE																
	12	14	26	56	162	164	166	24	22	52	168	170	172	54						Por ciento	Carga	Carros
ESTACIONES	Mixto Diario	Mixto Diario	Carga Diario	Carga Diario	Diario	Diario	Diario	Carga Diario	Carga Diario	Carga Diario	Diario	Diario	Diario	Carga Diario					
Sale Llega	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.					
DN..... MEXICO (Buenavista).. (DS-DX)	9.15	18.10				8.45						19.30			00		A 0	Patio	A.B.C.R.M.Y.
DN..... MEXICO (NONOALCO).. (SA)			0.40	6.00	7.10		10.40	15.00	16.10	19.00	19.25		20.40	23.00			N 0	Patio	A.B.C.G.M.R.
CRUC. DIV. MEXICO-QRO															00	10			
CONEXION BUENAVISTA	9.10	18.05	0.35	5.55	7.05	8.40	10.35	14.55	16.05	18.55	19.20	19.25	20.35	22.55	00		N 2	25	
TACUBA	9.02	17.57	0.27	5.47	6.57	8.32	10.27	14.47	15.57	18.47	19.12	19.17	20.27	22.47	00		N 5	35	
CRUC. TRANVIAS															00				
DN.. EMPALME TACUBA (BA)	9.00	17.55 ^X ₁₇₁	0.25	5.45 ^X ₁₅₁	6.55 ^X ₅₁	8.30	10.25	14.45 ^X ₁₃	15.55 ^X ₂₅	18.45	19.10	19.15	20.25 ^X ₁₇₃	22.45			N 5	31	G.R.Y.
Llega Sale	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.					
HORARIO No. 5½	12	14	26	56	162	164	166	24	22	52	168	170	172	54					
	Mixto Diario	Mixto Diario	Carga Diario	Carga Diario	Diario	Diario	Diario	Carga Diario	Carga Diario	Carga Diario	Diario	Diario	Diario	Carga Diario					

Dirección Superior "AL NORTE"

En la "Conexión Buenavista" Kilómetro N. 2 hay un escape con capacidad para 25 carros denominado "El Chopo." Este escape se usará para encuentro de trenes.
 Todos los trenes que salen de, y entran a Buenavista, usarán la conexión del Kilómetro N. 2.
 Trenes de este horario cuyos itinerarios marcan tiempo de llegada y salida en Buenavista y que no aparece tiempo para ellos en Nonoalco, es porque saliendo de Buenavista usan la conexión del Kilómetro N. 2 para entrar al Distrito de Nonoalco y viceversa a Buenavista.

L. A. GALVAN,
Ayudante del Supte.

L. G. SEGURA,
Despachador en Jefe.

G. SOLIS,
Ayudante del Supte.

R. MORA,
Superintendente.

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 No. 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)—Todas las órdenes 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.

(3)—Todas las órdenes de tren que fijen "esperas," mostrarán el tiempo de las mismas, primero con letra y en seguida con número, así: (Diez y nueve, 10-29.)

(4)—Al escribirse los tiempos con número en una orden de tren, deberán dividirse las horas de los minutos con un guión (-), así: (23-05, 1-15.)

(5)—Los telegrafistas sólo expedirán Boletas de despacho con autorización del Despachador de trenes; pero en casos de interrupción telegráfica con las Oficinas de Despachadores, podrán expedirlas, así como "Completar" las órdenes de tren para las cuales hayan obtenido el O. K., de la repetición y anotarán en la Boleta de despacho, para información del personal de trenes, el lugar de la interrupción. (Véase Regla No. 214.)

(6)—La Regla No. 219 se modifica como sigue: los telegrafistas no deben repetir una orden de tren, para un tren que haya recibido la Boleta de despacho o cuya máquina haya pasado la señal de órdenes de tren, sino hasta que hayan obtenido las firmas del Conductor y del Maquinista en la misma.

(7)—Los Maquinistas leerán en voz alta al Conductor las órdenes de tren recibidas, firmando la copia del Conductor. Igual cosa hará el Conductor con los Garroteros, y el Maquinista con el Fogonero, cerciorándose de que las entiendan bien, y recogiendo firma en su copia respectiva. Los Conductores, al final de cada viaje, mandarán todas las órdenes de tren que hayan recibido, al Ayudante del Superintendente. (Véase Regla No. 210.)

(8)—Evítese que las órdenes para un tren superior se dirijan al mismo punto de "encuentro" o "espera" que las mismas señalen. Cuando esto no sea posible, deberá mencionarse el hecho en las mismas órdenes para información y protección de los trenes afectados.

(9)—Los Conductores o los Maquinistas, en su caso, usarán la Forma O. D. 93 para la confronta del registro de trenes. Los Conductores la entregarán a los Maquinistas junto con la Boleta de despacho y órdenes de tren que recibieren. (Véanse Reglas Nos. 83, 83A y 83B.)

(10)—La Forma O. D. 61 deberá llenarse y dejarse en todas las Oficinas telegráficas abiertas al servicio.

(11)—Los trenes Extras, excepto Extras de Trabajo, quedan autorizados para pasar y correr adelante de los trenes de segunda clase. (Véase Regla No. 85.)

(12)—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 No. 92.)

(13)—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 los informe que los trenes de Primera clase no se encontrarán allí.

(14)—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.

(15)—Al hacer movimiento de carros en Patios y Estaciones quedan estrictamente prohibidos los "volantes."

(16)—La posición normal de una rana descarriladora es montada sobre el riel, y la normal de un cambio descarrilador o trozado es abierta. Después de usarse deben dejarse en posición normal. Esta es una de las obligaciones personales del Conductor, y de los Maquinistas cuando vayan con máquina sola. (Véanse Reglas Nos. 104 y 278.)

(17)—El empleado que ponga un cambio para el paso o encuentro de un tren o trenes, debe colocarse, mientras éstos pasan, al lado opuesto del árbol de cambio; y cuando esto no fuere practicable, debe retirarse cuando menos a seis metros de distancia del mismo. También debe cerciorarse de que, al hacer uso del cambio, esté en buenas condiciones, que las agujas ajusten bien y que el disco corresponda con la posición del cambio.

(18)—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 Nos. 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.

(19)—Al descender pendientes del UNO (1) por ciento o mayores, se usarán las válvulas de retención, además de los garrotes de mano.

(20)—Antes de descender pendientes del UNO y MEDIO (1½) por ciento o mayores, deben parar y examinar debidamente los frenos de aire y de mano, a fin de adquirir el convencimiento de que los trenes pueden dominarse en la bajada.

(21)—Trenes compuestos de carros de Pasajeros, Máquinas solas o con Cabooses (excepto Cabooses de 4 ruedas), pueden correr a la velocidad de trenes de Primera clase autorizada en el Horario.

(22)—Salvo autorización expresa por orden O. D. 31, ningún tren excederá el "tiempo mínimo" marcado en el Horario según su clase.

(23)—Al descender pendientes de más del UNO (1) por ciento, los trenes de carga no excederán la velocidad de TREINTA y CINCO (35) kilómetros por hora. Esto no es aplicable donde la velocidad permitida sea mayor.

(24)—Todos los trenes que manejan grúa, martinete o pala de vapor, no excederán la velocidad de TREINTA (30) kilómetros por hora en vía recta y de QUINCE (15) kilómetros por hora en curvas.

(25)—Tanto el Maquinista como el Fogonero se comunicarán entre sí y en voz alta la posición de las señales fijas, así como la significación de las señales móviles que reciban.

(26)—No se hará uso del silbato de la locomotora al pasar o encontrar trenes de pasajeros o cuando éstos se aproximen excepto en casos de peligro o cuando así lo requieran las reglas. (Véase Regla No. 32.)

(27)—En todos los trenes, 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, los Maquinistas llamarán la atención de la tripulación por medio de dos silbatos largos y uno corto, así: (— — —). Si el Maquinista omitiere esta señal, el Conductor hará uso, inmediatamente, de la llave del aire y parará el tren.

(28)—Los trenes Extras y los ordinarios que corran retrazados, sonarán con frecuencia el silbato de la locomotora, esperando encontrar a las cuadrillas de reparación trabajando en la vía. (Véanse Reglas Nos. 30, 31 y 32). Los Cabos de cuadrilla y otros empleados de vía deben proteger sus trabajos con las señales debidas y a la distancia conveniente, así como abanderar sus arzones y carretillas mientras estén ocupando la vía principal.

(29)—Trenes y Máquinas retrocediendo no excederán la velocidad de VEINTE (20) kilómetros por hora a menos de que existan instrucciones especiales en contrario.

(30)—Seis silbatos largos (— — — — —) repetidos a intervalos, indican accidente. Las cuadrillas de sección que los oigan deberán ocurrir inmediatamente a dar auxilio.

(31)—La Regla No. 19 queda modificada, a decir: De día, en la parte posterior del tren, se usarán los marcadores apagados para indicar esa parte del tren, los que se encenderán cuando las señales diurnas no sean visibles. (Véase Regla No. 9.)

(32)—La falta de luz en la farola de las máquinas de un tren o solas debe notificarse telegráficamente por los Conductores o Maquinistas al Jefe de Despachadores, quien prevendrá a los trenes con rumbo opuesto por medio de orden O. D. 31.

(33)—Al doblar pendientes o correr por agua o combustible y cuando se deje parte del 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 cuales se desee detener en tal lugar. Los Marcadores solamente no se considerarán, en estos casos, como señal suficientemente segura para detener trenes que marchen en la misma dirección.

(34)—Todos los trenes se aproximarán a y pasarán sobre las agujas de los cambios bajo "Completo dominio," cerciorándose antes de que la vía principal está expedita y de que las agujas de los cambios estén en su debida posición; entendiéndose que un tren está bajo "completo dominio" cuando está capacitado para detenerse a la mitad de la distancia que tenga a la vista, al frente. NO SE ACEPTARA NINGUNA EXCUSA POR ACCIDENTES EN LOS CAMBIOS ALEGANDO SU MALA POSICION.

(35)—Los semáforos en los cruces 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 silbato largo (—) seguido

de CUATRO cortos (— — — —) para pedir señales, las que, al ser cambiadas, serán contestadas por medio de dos cortos (— —). Trenes de Pasajeros no excederán la velocidad de DIEZ (10) kilómetros y los de carga de CINCO (5) kilómetros por hora al pasar sobre estos cruceros.

(36)—En caso 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, Guarda-vías, 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 LA PROPIEDAD Y ESPECIALMENTE DE LAS VIDAS.

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.

Cualesquier 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 extrañas 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 Colonia, Nonoalco, Buenavista, Tacuba y San Lázaro

LIBROS DE BOLETINES:

En Colonia, Nonoalco, Buenavista, Tacuba y San Lázaro.

CRUCEROS A NIVEL PROTEGIDOS CON PLANTA DE ENCLAVAMIENTO

DISTRITO DE NONOALCO. Con el Ex-Central, kilómetro N-1.1. Los trenes del Distrito de San Juan del Río tienen preferencia.

DISTRITO DE COLONIA. Con el Ex-Central, kilómetro B-3, protegido con un semáforo de disco. Los trenes del Distrito de Cuernavaca tienen preferencia.

CRUCEROS A NIVEL, PROTEGIDOS CON GUARDA-CRUCEROS

DISTRITO DE COLONIA. Con Tranvías Eléctricos, kilómetro B-4.5, en el Pueblo de Tacuba. Los trenes de las Líneas Nacionales tienen preferencia.

DISTRITO DE NONOALCO. Con Tranvías Eléctricos, kilómetro N-4.8, en la Calzada que conduce a Atzacapotzalco. Los trenes de las Líneas Nacionales tienen preferencia.

FERROCARRIL INDUSTRIAL. Con Ferrocarril Monte-Alto, kilómetro 2-1. Los Ferrocarriles Nacionales tienen preferencia.

Con Ferrocarril Mexicano, kilómetro 3-8. El Ferrocarril Mexicano tiene preferencia. Con Tranvías Eléctricos de México, Calzada de Guadalupe kilómetro 4-1. El Ferrocarril Industrial tiene preferencia.

Con Ferrocarril Hidalgo y Nordeste, kilómetro 4-6. El Ferrocarril Hidalgo y Nordeste tiene preferencia.

FERROCARRIL CINTURA. Con Ferrocarril Hidalgo y Nordeste, Ramal de la Aduana, en Peralvillo. Las máquinas, moviéndose por el F. C. Cintura, tienen preferencia.

Con Ferrocarril Mexicano, en Peralvillo. El Ferrocarril Mexicano tiene preferencia. Con Ferrocarril Interoceánico, Ramal de la Aduana, en Peralvillo. Las máquinas, moviéndose por el F. C. Cintura, tienen preferencia.

Con Tranvías Eléctricos, Calle Joaquín Herrera. El F. C. Cintura tiene preferencia.

Con Tranvías Eléctricos, Calle de la Penitenciaría. El F. C. Cintura tiene preferencia.

Con Tranvías Eléctricos, Calle de la Moneda. El F. C. Cintura tiene preferencia.

NOTA: En todos los Distritos que forman las Terminales de México, hay varios pasos a nivel, que por su importancia de tráfico, están protegidos con guarda-cruceros. Todos los trenes y máquinas de movimiento, con carros o sin ellos, deben pasar sobre cruceros y pasos a nivel, enteramente controlados, esperando tener que parar la marcha en cualquier momento.

TRENES EN EL EMPALME DE TACUBA

Ningún tren podrá invadir distrito distinto de aquel en que viene autorizado a correr, sin estar debidamente abanderado como lo previene la regla 99, o provisto de la autorización respectiva.

Como la Oficina de Registro y Telégrafo en Empalme de Tacuba, está situada en el ángulo que forman las vías generales de los Distritos de Nonoalco y Colonia, se previene al personal de todo tren y máquina de movimiento, cualquiera que sea su procedencia, que al entrar a los límites del Empalme de Tacuba, lo hagan absolutamente dominados, esperando siempre encontrar las vías generales ocupadas.

SERVICIO DE HOSPITALES

Los hospitales del servicio están situados en:

GUADALAJARA, TORREON (Clínica del Dr. Rosenzweig Díaz), JALAPA, MONTERREY, MEXICO-COLONIA CHIHUAHUA, DURANGO, AGUASCALIENTES, ACAMBARO, CUAUTLA, Mor., PIEDRAS NEGRAS, PUEBLA, RINCON ANTONIO, SAN LUIS POTOSI, TIERRA BLANCA, Ver., TAMPICO, CUATRO CIENEGAS, CARDENAS, MONCLOVA Y TONALA.

En todo caso de accidente del que resulte lastimado gravemente algún empleado o

cualquiera otra persona, debe darse aviso inmediato al Superintendente de la 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 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 lla-

mará 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 necesarias 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 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 equipajes y en los hospitales.

LISTA DE MEDICOS

COLONIA-MEXICO: Médico Director, Dr. Leopoldo E. Calvillo, Madero 20, Tel. 38-76 Eric., Teléfonos Colonia 23-96 Eric. y 4-29 Juárez.

Médico Auxiliar, Dr. Pablo Mendizábal, Palacio Legislativo 3, Tel. 66-22 Eric. Jefe de Laboratorio Bioquímico, Dr. Aurelio Avila, Colonia, Tel. 4-29 Juárez y 23-96 Eric.

Médico de Visitas a Domicilio, Dr. Telésforo Flores, 5 de Mayo 18, Tel. 30-23 Eric.

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

Médico Oculista, Dr. Rafael Nadal, Donceles 79, Tel. 27-28 Eric.

Médico Especialista Oídos, Nariz y Garganta, Dr. Daniel Gurría Urgell, Edison 28, Tel. 50-45 Eric.

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

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

Médico Auxiliar Servicio Nocturno, Dr. Francisco Osorio, Colonia, Tel. 4-29 Juárez y 23-96 Eric.

Médico Dentista, Dr. Miguel F. Bachiller, Ave. Brasil 10, Tel. 70-64 Eric.

Médico Adjunto, Dr. Darío de Hoyos, Zacatecas 228, Tel. 6-23 Juárez.

Médico Adjunto, Dr. Felipe Aceves, Colonia, Tel. 4-29 Juárez y 23-96 Eric.

OFICINAS GENERALES: Ave. Hombres Ilustres 136, Teléfonos: 14-01 Eric. y 18-88 Neri. México.

PUESTO DE SOCORRO: BUENAVISTA, MEXICO: Médico auxiliar, Dr. Enrique E. Uribe.

NONOALCO: Médico Auxiliar, Dr. Antonio Guajardo Doria, Privada Alamo 16, Tel. 12-53 Eric. y 18-04 Morelos.

Médico Auxiliar, Dr. Trinidad Luna Enríquez, 2a. Gral. León 29, Tacubaya.

PERALVILLO: Médico Auxiliar, Dr. Gilberto F. Aguilar, 9a. de Carpio 183, Tel. 29-33 Eric.

SAN LAZARO: Médico Auxiliar, Dr. José de la Fuente Riverroll, Ave. Jalisco 159, Tel. 1-19-90 Eric.

Ayudante Cirujano en Jefe, Dr. Abelardo Monjes López, Ave. Juárez 24, Tel. 12-26 Neri.

Médico Inspector, Dr. Joaquín Bustamante, Rosas Moreno 71, Tel. 2-26 Juárez.

Cirujano en Jefe, Dr. F. J. Campos L., Jalapa 48, Tel. 10-77 Morelos

G. SOLIS,

Ayudante del Supte.

L. G. SEGURA,

Despachador en jefe.

L. A. GALVAN,

Ayudante del Supte.

R. MORA,

Superintendente.

