

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

(ADMINISTRADOS POR EL GOBIERNO.)

DIVISION DE SAN LUIS POTOSI

HORARIO NUMERO 5.

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

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

Destruyanse todos los Horarios anteriores.

Léanse cuidadosamente. Modificaciones importantes.

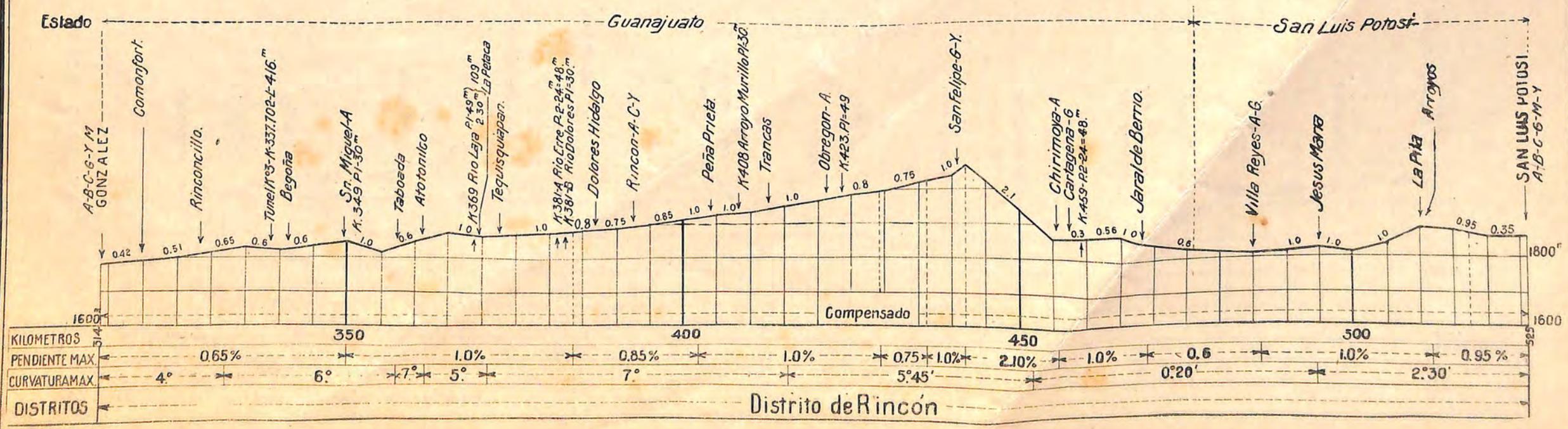
C. C. ROCHIN,
Sub-Director, México, D. F.

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

Distancia de México	Distancia de San Luis	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	Rumbo al Norte				DISTRITO DE RINCON		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
				SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE		HORARIO No. 5		PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE							
				23	21	3	1	ESTACIONES		2	4	22	24						
				Carga Diario	Carga Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario			Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario	Carga Diario						
313.4	211.5	5	0 42	H.M. 8.20	H.M. 7.50	H.M. 14.35	H.M. 4.20	Sale (DN) EMP. GONZALEZ (GO)	Llega H.M. 22.35	H.M. 11.40	H.M. 3.40	H.M. 15.30	0 00	8	B 314	Patio	A.B.C.G. M.R.Y.	Servicio continuo	
319.3	205.6	8	0 51	8.35	8.00	14.45	4.28	(D) COMONFORT (RO)	22.27	11.32	3.28	15.17	0 50	12	B 320	50		7.50 a 12 14 a 17.50	
328.0	196.9	10	0 65	8.53	8.15	14.57	4.40	RINCONCILLO	22.12	11.18	3.12	14.57	0 56	14	B 328	42			
338.3	186.6	10	0 65					10.3 EL TUNEL					0 60	5	B 339				
341.5	183.4	4	0 60	9.21	8.50	15.14	5.00	BEGOÑA	21.53	10.58	2.45	14.23	0 60	5	B 342	53			
349.3	175.6	7	0 60	9.50	9.10	15.26	5.12	(DN) S. MIGUEL ALLENDE (SM)	21.42	10.47	2.30	14.08	0 60	11	B 350	48	A.	8 a 11.50 13.50 a 8	
357.2	177.7	6	0 60					7.9 TABOADA					1 00	11	B 358	4ES			
361.0	163.9	3	0 60	10.16	9.33	15.41	5.28	3.8 ATOTONILCO	21.24	10.26	2.05	13.46	0 55	5	B 361	53			
368.3	156.6	7	1 00					7.3 LA PETACA					1 00	9	B 369				
372.3	152.6	4	1 00	10.50	10.00	15.56	5.45	4.0 (D) TEQUISQUIAPAN (QR)	21.09	10.10	1.40	13.24	1 00	6	B 373	37		8 a 12 14 a 18	
386.8	138.1	14	0 80	11.15	10.35	16.18	6.02	14.5 (D) DOLORES HIDALGO (HD)	20.52	9.52	1.10	12.54	1 00	21	B 387	82		8.30 a 13 14.30 a 18	
392.4	132.5	5	0 75	11.40	10.55	16.29	6.12	5.6 (DN) RINCON (RN)	20.44	9.44	1.00	12.34	0 35	8	B 393	93	A.C.R.Y.	1 a 24	
403.8	121.1	11	1 00	12.04	11.23	16.43	6.29	11.4 PEÑA PRIETA	20.27	9.28	0.30	12.04	0 50	16	B 404	26			
412.5	112.4	8	1 00	12.28	11.45	16.55	6.42	8.7 TRANCAS	20.16	9.17	0.10	11.45	0 80	12	B 413	40			
421.7	103.2	9	1 00	12.48	12.05	17.07	6.55	9.2 (D) OBREGON (BX)	20.04	9.05	23.50	11.25	1 00	13	B 422	49	A.	8.30 a 13 14.30 a 18	
440.6	84.3	18	1 00	13.28	12.45	17.32	7.17	18.9 (DN) SAN FELIPE (SF)	19.44	8.45	23.20	10.55	0 56	26	B 441	90	G.Y.	1.30 a 11.30 12.35 a 0.35	
455.0	69.9	17	0 36	14.03	13.15	17.51	7.35	14.4 (DN) CHIRIMOYA (MA)	19.12	8.14	22.20	9.57	2 10	30	B 455	110	A.	8 a 12 13 a 24 1 a 8	
457.5	67.4	2	0 27			17.55	7.40	2.5 (D) CARTAGENA (GN)	19.07	8.09			0 00	5	B 458	8ES	G.	7 a 11 13 a 17	
468.3	56.6	10	0 56	14.38	13.40	18.10	7.54	10.8 (D) JARAL DE BERRIO (AL)	18.52	7.54	21.50	9.25	1 00	15	B 469	39		7.40 a 11.40 13.40 a 17.40	
485.0	39.9	16	0 20	15.13	14.10	18.30	8.16	16.7 (D) VILLA REYES (VR)	18.30	7.33	21.00	8.55	0 60	23	B 485	53	A.G.	7 a 12 14 a 17	
494.9	30.0	9	1 00	15.43	14.30	18.43	8.29	9.9 (D) JESUS MARIA (JM)	18.14	7.18	20.35	8.19	1 00	14	B 495	41		8 a 12 14 a 18	
509.9	15.0	15	1 00	16.23	15.00	19.03	8.49	15.0 LA PILA	17.53	7.00	20.10	7.55	1 00	21	B 510	48			
511.2	13.7		0 00					1.3 ARROYOS					0 90		B 512	6EN			
524.9	0.00	15	0 35	16.50	15.25	19.25	9.10	13.7 (DN) SAN LUIS POTOSI (DI OS)	17.30	6.40	19.45	7.30	0 95	21	B 525	Patio	A.B.C.G. M.R.Y.	Servicio continuo	

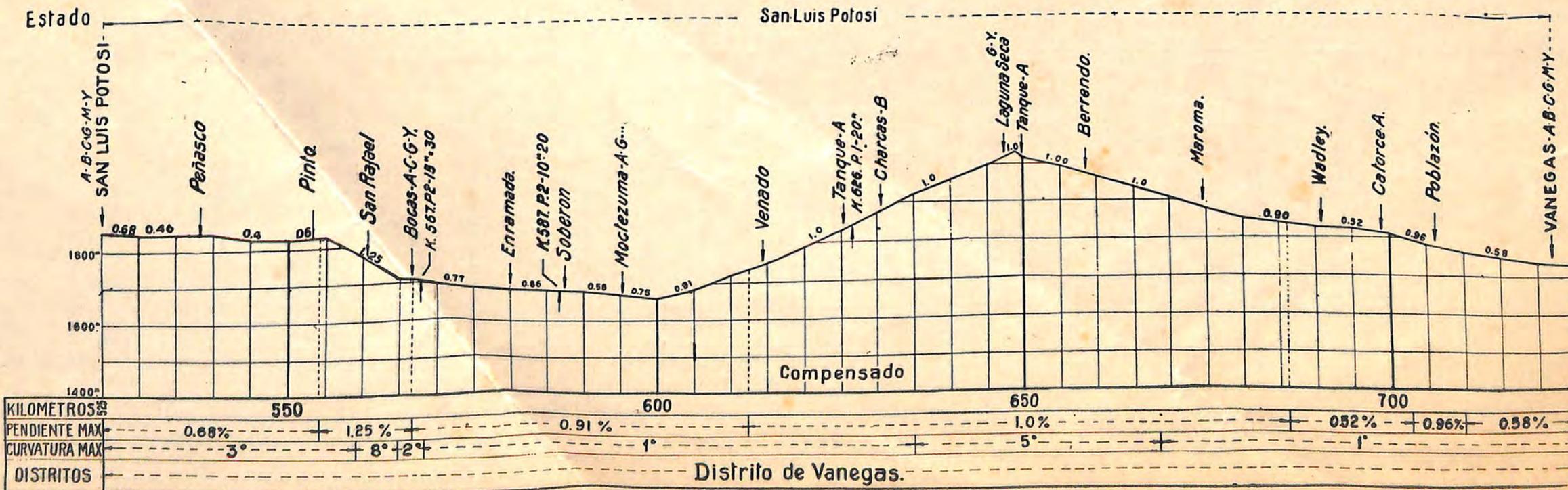
(8h30) 24.9 (7h35) 27.9 (4h50) 43.8 (4h50) 43.8Tiempo en el Distrito..... (5h05) 41.6 (5h00) 42.3 (7h55) 26.7 (8h00) 26.5
Distancia media recorrida por hora

Dirección Superior "AL NORTE."—La "Y" de San Felipe está situada a 2 kilómetros al Norte de la Estación.



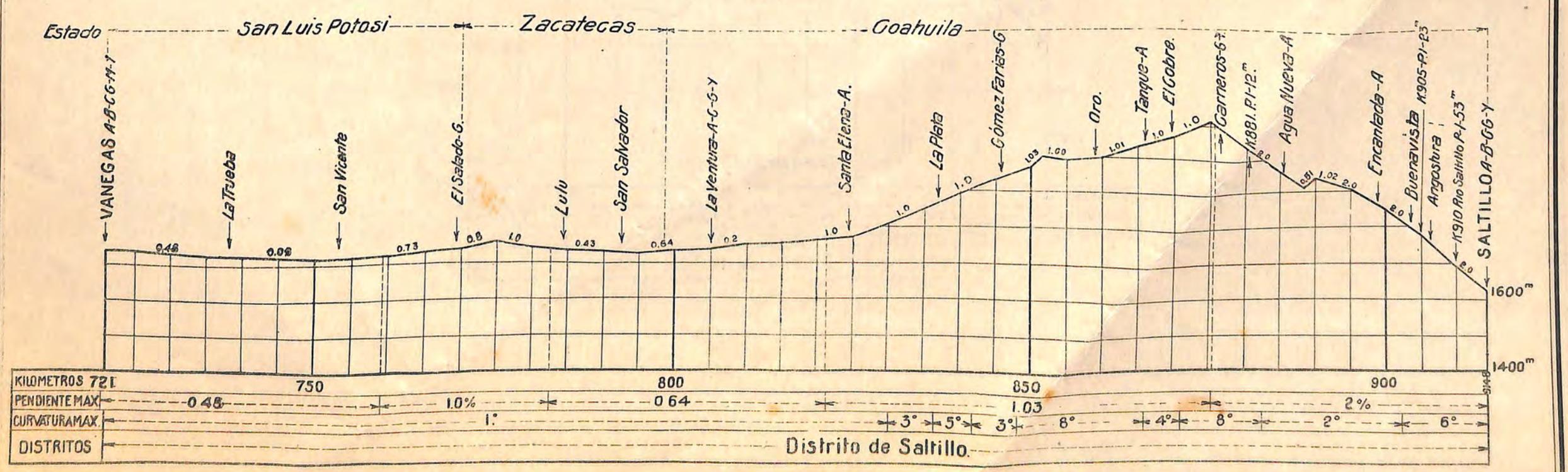
Distancia de México	Distancia de Vanegas	Tiempo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	Rumbo al Norte				DISTRITO DE VANEGAS		Rumbo al Sur				Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo entre estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los laderos	Agua, Báscula, Combustible, Ganado Registro, Mesa giratoria, Y	Horas de Oficina Telegráfica
				SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE		HORARIO No. 5		PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE							
				23	21	3	1	2	4	22	24								
Kilómetros	Kilómetros	Pasajeros	Por ciento	Carga Diario	Carga Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	ESTACIONES		Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario	Carga Diario	Por ciento	Carga	Carros			
H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	Sale. (DN)	Llega (CS)	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.						
524.9	195.9		0 46	9.50	20.15	19.55	9.40	SAN LUIS POTOSI		17.00	6.15	2.05	16.25	0 60		B 525	Patio	A. B. C. G. M. R. Y.	Servicio continuo
526.4	191.4	13	0 46					EMP. DIVISION CARDENAS						0 68	19	B 539	34		
538.7	182.1	14	0 60	10.15	20.38	20.16	9.59	PENASCO		16.38	5.55	1.40	16.00	0 40	21	B 554	40		
553.6	167.2		0 45	10.40	21.00	20.35	10.19	PINTO		16.18	5.38	1.16	15.35	1 25		B 561			
560.1	160.7		0 00			20.44	10.28	SAN RAFAEL		16.06	5.27			1 25		B 564	16 EN		
564.0	156.8	12	0 00					KILOMETRO 564						1 25	25	B 567	150	A. Y.	8 a 12 14 a 18 20.45 a 3.45
566.3	154.5	13	0 51	11.15	21.25	20.57	10.38	BOCAS		15.50	5.15	0.31	14.45	0 77	18	B 580	43		
579.7	141.1	7	0 54	11.40	21.48	21.14	10.56	ENRAMADA		15.29	4.58	0.01	14.10	0 86	9	B 587			
586.9	133.9	7	0 16			21.23	11.06	SOBERON		15.19	4.50			0 58	10	B 595	41	A.	9 a 12 20 13 20 a 18
594.7	126.1	19	0 91	12.10	22.16	21.33	11.16	MOCTEZUMA		15.09	4.41	23.36	13.35	0 75	26	B 614	39	G.	9 a 13 14 a 18 21.30 a 4.30
614.0	106.8	10	1 00	13.00	23.06	21.57	11.42	VENADO		14.43	4.19	23.06	13.00	0 00	15	B 625	35	A.	
624.7	96.1	6	1 00	13.32	23.35	22.12	12.02	LABORCILLA		14.27	4.07	22.38	12.30	0 00	9	B 631	204	B. G. Y.	9 a 17
630.8	90.0	16	1 00	13.50	23.53	22.23	12.14	CHARCAS		14.17	3.58	22.23	12.00	0 00	25	B 648	52	Y.	9 a 17 21.30 a 4.30
647.2	73.6		0 00	15.02	0.38	22.48	12.41	LAGUNA SECA		13.54	3.40	21.41	11.25	1 00	18	B 650		A.	
649.4	71.4	11	0 50					TANQUE						1 00	23	B 659	36		
658.8	62.0	15	0 00	15.32	1.03	23.03	12.56	BERRENDO		13.38	3.25	21.10	10.45	0 90	22	B 675	40		
674.4	46.4		0 48	16.02	1.28	23.23	13.17	LA MAROMA		13.17	3.07	20.40	10.10	1 00	11	B 699	33	A.	8 30 a 14 15 a 17 30
676.0	44.8	8	0 00					TROPICO DE CANCER						0 96	9	B 706	37		
690.3	30.5	6	0 00	16.36	1.53	23.43	13.38	WADLEY		12.47	2.49	20.00	9.25	0 58	21	B 721	Patio	A. B. C. M. R. Y.	8 a 13 14 a 17 18 a 8
698.8	22.0	15	0 00	17.02	2.08	23.57	13.51	CATORCE		12.31	2.40	19.45	9.00						
705.5	15.3	6	0 00	17.20	2.21	0.06	14.00	POBLAZON		12.18	2.31	19.30	8.35						
720.5	00.0	15	0 00	17.50	2.55	0.25	14.20	VANEGAS		11.50	2.15	19.00	8.00						
				H.M.	H.M.	H.M.	H.M.			H.M.	H.M.	H.M.	H.M.						
				23	21	3	1	HORARIO No. 5		2	4	22	24						
				Carga Diario	Carga Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario			Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario	Carga Diario						
				(8h00) 24.5	(8h40) 29.4	(4h30) 43.5	(4h40) 42.0	Tiempo en el Distrito		(6h10) 37.9	(4h00) 49.0	(7h05) 27.7	(8h25) 23.3	Distancia media recorrida por hora					

Dirección Superior: "AL NORTE"—La "Y" de Bocas está situada a 2 Kilómetros al Norte de la Estación.
 En el Kilómetro B-602 hay una espuela con capacidad para 6 carros.
 En el Kilómetro B-610 hay una espuela con capacidad para 8 carros.



Distancia de México	Distancia de Saltillo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	RUMBO AL NORTE					DISTRICTO DE SALTILLO	RUMBO AL SUR					Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los vagones	Agua, Búscula, Combustible, Ganado, Registro, Mesa giratoria "Y"	Horas de Oficina Telegráfica					
				SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE				PRIMERA CLASE			SEGUNDA CLASE												
				23	21	713	3	1		2	4	714	22	24											
				Carga Diario	Carga Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario		Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Carga Diario	Carga Diario											
720.8	193.6	16	0 10	H.M. 7.40	H.M. 20.00	DE LA DIVISION DE TORREON	H.M. 0.45	H.M. 14.50	A LA DIVISION DE TORREON	H.M. 11.20	H.M. 2.00	H.M. 5.00	H.M. 14.40	0 48	23	B 721	Patio	A.B.C. M.R.Y.	8 a 13 14 a 17 18 a 8						
737.3	177.1	15	0 00	8.11	20.28		H.M. 1.05	f 15.12		f 10.57	f 1.42	f 4.30	f 14.07							0 09	22	B 738	44		
752.8	161.6	16	0 73	8.38	20.52		1.25	x4 f 15.33		f 10.34	1.25	x3 f 4.03	f 13.37							0 50	23	B 753	44		
769.3	145.1	15	0 80	9.08	21.19		1.45	f 15.55		(D) 10.10	f 1.06	f 3.33	f 13.07							1 00	22	B 770	40		8 30 a 12 13 a 17,30
784.4	130.0	8	0 42	9.38 9.48	x2 21.46		2.03	f 16.15		(D) 9.48	x23 f 0.49	f 3.08	f 12.37							0 43	11	B 785	38		
792.5	121.9	12	0 64	10.04	22.00		2.13	f 16.25		(D) 9.36	f 0.40	f 2.53	f 12.20							0 22	17	B 793	38		8 30 a 13 14,30 a 18
805.1	109.3	19	1 00	10.34	22.25		2.30	x22 f 16.44		(DN) 9.17	f 0.25	f 2.30	x3 11.55							0 20	27	B 806	74	A.Y.	8 30 a 12,30 14 a 18
824.8	89.6	12	1 00	11.15	23.05		2.53	f 17.11		(DN) 8.46	f 24.00	f 1.36	f 11.15							0 00	19	B 825	33		
837.0	77.4	9	1 00	11.45	23.36 23.46		3.09	f 17.32		f 8.28	f 23.46	f 1.16	f 10.50							0 00	15	B 837	36		
846.3	68.1	12	1 03	12.10	0.05		3.22	f 17.48		(DN) 8.14	f 23.35	f 0.59	f 10.30							1 00	19	B 847	34		8 a 12 15 14.15 a 18 y 22 a 5
858.6	55.8	1	1 01	12.40	0.37	3.39	f 18.15	f 7.56	f 23.20	f 0.37	f 9.58	0 00	17	B 859	32										
866.9	47.5	11	0 96	.....	.....	.....	.....	TANQUE DE EMERGENCIA		.....	.....	.....	.....	1 00	17	B 867	45	A.							
869.6	44.8	6	1 00	13.10	1.07	3.54	f 18.39	.....	f 7.40	f 23.06	f 9.36	0 60	10	B 870	34										
876.1	38.3	13	0 00	13.30	1.25	4.04	f 18.54	(DN) 7.30	f 22.58	f 0.05	f 9.20	2 00	19	B 877	89	R.Y.	7 a 12 13 a 16 y 16.30 a 6 30								
885.6	28.8	0	0 51	14.00	1.50	4.22	f 19.14	(D) 7.00	f 22.32	f 23.25	f 8.30	1 02	27	B 886	50	A.	6 45 a 11 45 13 45 a 16 45								
891.0	23.4	0	0 00	.....	.....	.....	.....	KILOM. 891		.....	.....	.....	.....	2 00	27	B 891	65								
898.3	16.1	14	0 00	.....	.....	H.M. 17.20	.....	EMP. DIVISION TORREON		.....	.....	.....	.....	2 00	16	B 904	50								
898.8	15.6	9	0 00	14.30	2.20	4.39	f 19.34	(DN) 6.30	f 22.12	H.M. 8.00	f 22.50	f 7.50	2 00	17	B 899	62	A.R.	8 a 12 14 a 8							
903.9	10.5	9	0 00	.....	.....	.....	.....	BUENAVISTA		.....	.....	.....	.....	2 00	16	B 907	50								
906.9	7.5	9	0 00	14.50	2.40	f 17.45	4.50	f 19.49	f 6.08	f 21.54	f 7.35	f 22.15	f 7.15	2 00	17	B 907	50								
913.8	0.6	10	0 00	.....	.....	.....	.....	ANGOSTURA		.....	.....	.....	.....	2 00	17	B 915	Patio	A.B.C. G.R.Y.	Servicio continuo						
914.4	0.00	10	0 00	15.10	3.00	18.05	f 5.05	f 20.05	(DN) 5.45	f 21.35	f 7.00	f 21.45	f 6.45	2 00	17	B 915	Patio	A.B.C. G.R.Y.	Servicio continuo						
				23	21	713	3	1	HORARIO No. 5					2	4	714	22	24							
				Carga Diario	Carga Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Carga Diario	Carga Diario												
				(7h30) 25.8	(7h00) 27.7	(0h40) 23.4	(4h20) 44.7	(5h15) 36.9	Tiempo en el Distrito..... Distancia media recorrida por hora					(5h35) 34.7	(4h25) 43.8	(1h00) 15.6	(7h15) 26.7	(7h55) 24.5							

Dirección Superior: "AL NORTE."—En el cruce con el F. C. C. y Z. en el kilómetro B.913-8 los trenes de la División de San Luis tienen preferencia.

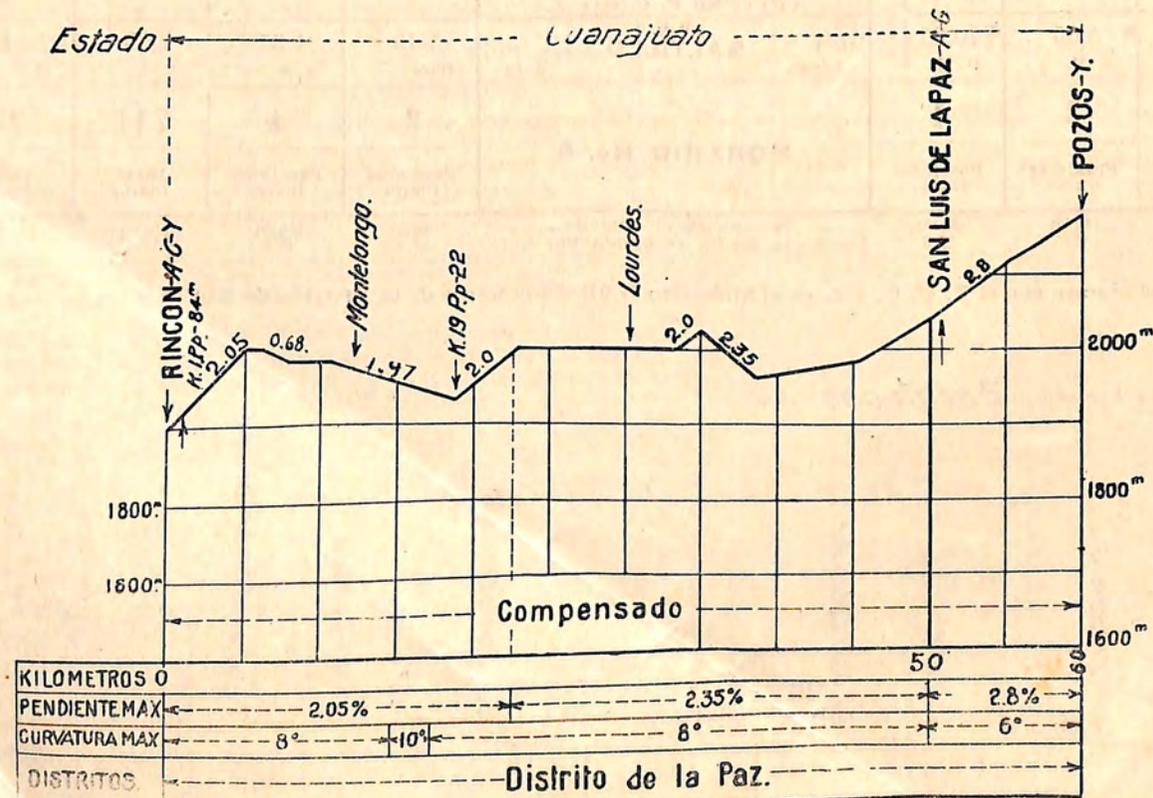


Distancia de México	Distancia de Rincón	Distancia de Pozos	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	RUMBO AL NORTE		DISTRITO DE LA PAZ		RUMBO AL SUR		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los taderos	Agua, Báscula, Combustible, Ganado, Registro, Mesa giratoria, "Y"	Horas de Oficina Telegráfica	
					1a. CLASE	Mixto Diario	HORARIO No 5	1a. CLASE	Mixto Diario								
392.4	00.0	60.0	20	2 05	H. M.	10.00	Sale (DN)	RINCON	(RN)	Llega	H. M.	15.45	B	393	93	A. C. R. Y.	1 a 24
404.5	12.1	47.9	30	2 00	f	10.35		MONTELONGO		f	15.20	BA	13	2	E		
423.4	31.0	29.0	30	2 00	f	11.10		LOURDES		f	14.50	BA	31	4	E		
442.9	50.5	9.5	.....	2 80	s	12.00	(D)	SAN LUIS DE LA PAZ	(DS)	s	14.15	BA	51	18	A.		9 a 17
443.2	50.8	9.2	19	2 80		.....		CRUCERO F. C. DEL BOZO, S. A.			.....					
452.4	60.0	00.0				12.40	(D)	POZOS	(DR)		13.40	BA	60	14	R. Y.		9 a 17
						H. M.	Llega		Sale	H. M.							
						121					122						
						Mixto Diario		HORARIO No. 5			Mixto Diario						

(2h40) 22.5 Tiempo en el Distrito (2h05) 28.8
 Distancia media recorrida por hora

Dirección Superior: "AL NOTE."—En el Crucero del F. C. del Bozo, S. A., en San Luis de la Paz, los trenes de la División de San Luis tienen preferencia.

En el Kilómetro BA-40 hay una espuela denominada "Los Diablos," con capacidad para 3 carros.



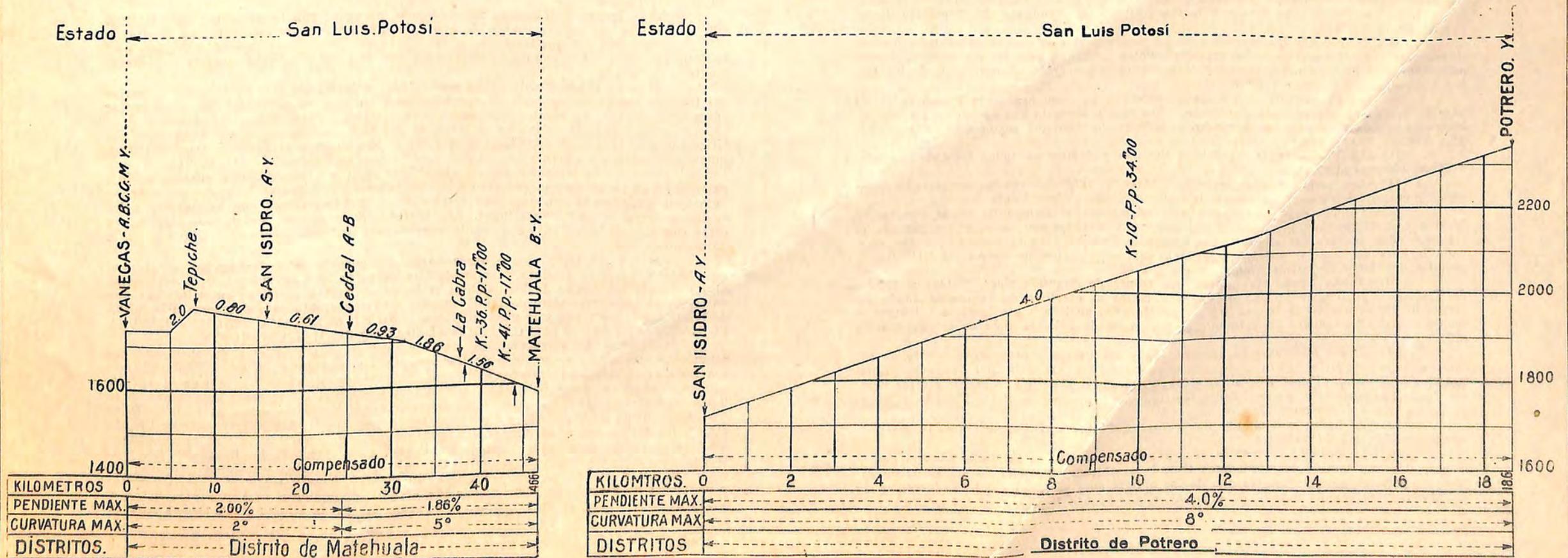
Distancia de México	Distancia de Venegas	Distancia de Matehuala	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	RUMBO AL NORTE	DISTRITO DE MATEHUALA	RUMBO AL SUR	Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los laderos	Agua, Báscula, Combustible, Ganado, Registro, Mesa giratoria "Y"	Horas de Oficina Telefónica
					1a. CLASE	HORARIO No. 5	1a. CLASE						
Kilómetros	Kilómetros	Kilómetros	Pasajeros	Por ciento	Mixto Diario	ESTACIONES	Mixto Diario	Por ciento	Mixtos y Carga	Carros			
720.8	00.0	46.5	10	2 00	H.M. 15.00	Sale (DN) VANEGAS (NA)	H.M. 10.50	0 00	16	B 721	Patio	A. B. C. M. R. Y.	8 a 13, 14 a 17 y 18 a 8 1/2
728.7	7.9	38.6	10	0 00	f 15.20	7.9 TEPIICHE	f 10.31	0 80	16	BB 8	12		
736.7	15.9	30.6	10	0 10	f 15.37	S.0 SAN ISIDRO	f 10.15	0 61	17	BB 16	27	A. R. Y.	
745.0	24.2	22.3	19	0 93	s 15.55	(D) CEDRAL (DR)	s 9.58	1 86	27	BB 25	47		8 a 12 14 a 18
758.4	37.6	8.9	12	0 00	f 16.20	(D) LA CABRA (CA)	f 9.23	1 56	18	BB 38	29		8 a 12 14 a 18
767.3	46.5	00.0			16.40	(D) MATEHUALA (HU)	9.00			BB 47	83	A. B. R. Y.	7 a 12 14 a 17
					H.M.	Llega Sale	H.M.						
					123	HORARIO No. 5	124						
					Mixto Diario		Mixto Diario						

(1h40) 27.9Tiempo en el Distrito..... (1h50) 25.4
Distancia media recorrida por hora

Dirección Superior: "AL NORTE"

Distancia de San Isidro	Distancia de Potrero	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	DISTRITO DE POTRERO	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
				HORARIO No. 5						
Kilómetros	Kilómetros	Pasajeros	Por ciento	ESTACIONES	Por ciento	Mixtos y Carga	Carros			
00.0	18.6	.....	4.00	Sale SAN ISIDRO (18.6) Llega	0.00	1.10	BB 16	27	A. R. Y.	.....
18.6	00.0			(D) POTRERO (X) Llega Sale			BC 19	19	R. Y.	8 a 12 14 a 18
				HORARIO No. 5						

Dirección Superior: "AL NORTE"—Todos los trenes al Sur pararán 10 minutos en el Kilo. B. C. 11 para enfriar ruedas y dar agua a la sección.



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 recibieron. (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 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 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 éste no fuera 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 teleará 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 crueros.

(36)—En caso de tempestad, fuerte lluvia o creciente, 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 González, San Luis Potosí, Vanegas y Saltillo.

LIBROS DE BOLETINES:

En Rincón, San Luis Potosí, Vanegas y Saltillo.

Los empalmes para las divisiones de Aguascalientes y Cárdenas, están situados a 290 metros el primero y 369 metros el segundo, al norte del poste kilométrico B-527, dentro de los límites del patio de San Luis Potosí. Los cambios de estos empalmes deben alinearse para la vía principal de la División de San Luis, inmediatamente después de usarse.

Hay una vía doble entre el Patio Nacional y Kilo. posté 527. Todos los trenes, tanto para salir como para entrar, tomarán su derecha, así como las máquinas de patio al hacer movimiento entre Patio Norte, Unión y Nacional, se gobernarán en la misma forma. Los trenes de pasajeros, mixtos y de flete de la División de San Luis y de las Divisiones de Cárdenas y Aguascalientes, llegarán y saldrán de la Estación Nacional.

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 procedentes de las Divisiones de San Luis y Torreón, deberán entrar con sus trenes bajo completo dominio, tomando en cuenta las condiciones físicas de los patios.

Al Sur del Patio Nacional hay un descarrilador que está a cargo de un Velador, teniendo instrucciones de alinearlo 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 Norte deberán hacer parada efectiva y pedir las 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 en ambas direcciones, siempre que así lo pidan los maquinistas por medio de silbato de vapor.

Todos los trenes que salgan de Saltillo rumbo al Sur y a una distancia conveniente del desviador que está en la calle de Victoria, pedirán señales al encargado, con objeto de que éste lo ponga a la vía principal para evitar que los trenes se detengan

en la subida. Todos los maquinistas, cuando corran con máquina sola se cerciorarán de que el cambio desviador ha sido puesto para el terraplén tan luego como hayan pasado; pero si después de pasar el encargado no lo pone, es obligación de los mismos ponerlo, así como los conductores cuando vayan a cargo de algún tren, reportando el caso a los Oficiales de esta división y al encargado de la terminal de Saltillo. Todos los trenes que lleguen al Patio de Saltillo procedentes del Sur y que tengan que entrar al Patio Norte, se registrarán primeramente en el Patio Nacional y enseguida en el del Central.

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 las 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 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 que salen del Patio Central rumbo al Sur, únicamente se registrarán en dicho Patio en el libro correspondiente a su División; esto para evitar parada en el Patio Nacional. Para mayor seguridad, después de registrarse, pedirán al Despachador el registro de todos los trenes en esa fecha que deben llegar al Patio Nacional.

En el tanque de emergencia, kilo. B-876, solamente tomarán el agua indispensable para llegar a la próxima toma de agua.

La máquina ayudadora en Chirimoya estará en vía principal como a 20 metros al Sur del tanque de agua para ayudar trenes de pasajeros. Estos se acercarán con precauciones, esperando encontrar máquina en vía recta.

Todos los trenes, excepto los de primera clase, se acercarán, bajo completo dominio, a los límites de patio en Rincón, esperando encontrar la máquina del distrito de La Paz, ocupando la vía principal.

Todos los trenes rumbo al Norte, se acercarán al empalme de la división de Torreón en el kilómetro B-899, bajo completo dominio, esperando encontrar la vía principal ocupada con trenes de dicha división.

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., PIEDRA 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 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 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. 20-23 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.

COLONIA-MEXICO: Médico Director, Dr. Leopoldo E. Calvillo, Madero 20.

Médico Residente, Dr. José Luis Rodríguez, San Luis Potosí.

Médico Auxiliar, Dr. Joaquín Rodríguez, San Luis Potosí.

Médico Oculista, Dr. David Cortés, San Luis Potosí.

Médico Residente, Dr. Honorato Galindo, Saltillo.

Médico Local, Dr. J. M. Barba, Matehuala.

B. ORTEGA,

Despachador en Jefe, S. L. Potosí, S. L. P.

J. L. MORALES,

Ayudante del Supte., S. L. Potosí, S. L. P.

A. M. BRIBIESCA,

Superintendente, S. L. Potosí, S. L. P.

