[illegible]
Eckwarden
[illegible] der
[illegible] 10

1. Reglamento interior para la
Oficina Central en Caracas
3. Instrucciones para Pasajes gratis
4. Instrucciones para el servicio de los Jefes de
Estacion
5. Instrucciones para el uso de aparatos telegráficos
6. Instrucciones para el uso del micrófono
7. Disposiciones sobre las señales acústicas y ópticas
8. Instrucciones para el ser[illegible]io y manejo de
los aparatos de freno
9. Disposiciones para los trénes de construcciones
10. Orden de servicio para Conductores
11. Instrucciones para el uso de la planilla
de los Maquinistas
12. Instrucciones para los Maestros de Via
13. Orden de servicio referente á los trollys en la
linea del tráfico

Mariano Adrián La Rosa
1970.

Nº ~~10~~ 16.

# Gran Ferrocarril de Venezuela.

# Instrucción
# para
# Cambiadores

# Gran Ferrocarril
# de
# Venezuela.

## Instruccion para Cambiadores.

## I. Relaciones y obligaciones de servicio en general.

### § 1.

La principal funcion del cambiador consiste en la buena y puntual asistencia de los cambios y de las señales, cuyo servicio antepondrá á todos los demás.

Además tiene el cambiador las mismas obligaciones generales que el Vigilante, y debe cumplir las mismas de acuerdo con el primer capitulo de la „Instruccion para Vigilantes."

## § 2.

El superior inmediato, de los cambiadores designados á una estacion, lo es el Jefe de Estacion. En lo que se refiere á la conservacion de la via, estan subordinados al Maestro de Via. En casos urjentes, cuando no esté presente este último, se dirijiran sinembargo al Jefe de Estacion tambien en asuntos de la conservacion de la via.

Para los cambiadores apostados en trayecto libre, y que no estan designados á ninguna estacion, será el Maestro de Via el superior inmediato por todos conceptos.

## § 3.

El cambiador debe conocer además de esta instruccion, tambien la „Instruccion para Vigilantes", esta enterado de su contenido y regirse por el mismo con exactitud.

## § 4.

No está permitido permanecer en el local de guardia miéntras se acerque un tren y miéntras se lleven á cabo maniobras en la zona de servicio del cambiador.

## II. Vigilancia y conservacion de la linea.

## § 5.

El cambiador, debe atender á la vigilancia y conservacion de la linea según el segundo capitulo de la „Instruccion para Vigilantes."

Los objetos que encuentre, debe entregarlos al Jefe de Estacion.

Debe además observar las condiciones siguientes.

## § 6.

Al practicar la revision de su zona, debe el cambiador atender principalmente á que esten servibles los cambios.

Es su deber limpiar según reglamento los cambios a su cargo, asear bien las linternas, cuidar de que las agujas se dejen cambiar y cerrar con facilidad, y que los aparatos de señal esten en orden.

## § 7.

El cambiador debe prestar ayuda, al requerirla el Jefe de Estacion, para cargar mercancias, empujar vagones y demás trabajos de estacion, siempre que por éllo no se descuide el servicio de los cambios.

## III Obligaciones relativas al servi-

cio de viaje y de maniobras.

## § 8.

El cambiador es responsable de la posicion correcta de los cambios y señales á su cargo y debe observar exactamente las prescripciones dadas sobre el particular.

La posicion de los cambios de entrada debe dársele á conocer cada vez al maquinista por medio de señales, si no se han fijado los cambios con un cerrojo de tál suerte, que estén inamovibles. El cambiador es responsable de que se cierren de la manera prescrita los cambios que haya que cerrar.

El cambiador debe cerciorarse, si está libe el enrielado que tiene que recorrer el tren dentro de su zona, antes de la entrada y salida de cada tren.

Durante la entrada de cada tren, debe el cambiador estar en el cambio de entrada y tener en la mano la palanca de dicho cambio.

## § 9.

Por lo demás tiene el cambiador, en lo referente al servicio de viaje, las mismas obligaciones que el vigilante (: veáse el capitulo 3º de la „Instruccion para Vigilantes":)

## § 10.

El cambiador debe cuidar durante el servicio de maniobras, que todos los vehiculos en los enrielados de su zona no sean colocados mas allá de las estacas que sirven para demarcar el limite hasta donde deben llegar los trenes, asimismo que estén fijos para evitar movimientos involuntarios de los mismos.

Para poder dar en todo tiempo las señales necesarias para maniobras debe tener el cambiador siempre consigo durante el servicio el silbato de mano, y por la noche tambien la linterna encendida.

## § 11.

Las mesas giratorias, enrieladores, romanas centesimales y grúas para agua á cargo del cambiador, están bajo su inspeccion, y debe cuidar de la conservacion de las mismas según se lo ordene su superior, limpiandolas y aceitándolas.

El cambiador es responsable de la instalacion exacta de las mismas. Es su deber avisar al maquinista y á los trabajadores que empujan los vagones, cuando deben entrar y salir en y de las mesas giratorias, enrieladoras y romanas centesimales. El cambiador debe atender á las grúas para agua y cuidar de que sean bien cerradas despues de abastecer á un tender.

La Direccion.

Nº 53

# Gran Ferrocarril de Venezuela.

## Orden de Uniformacion.

Mayo 1895.

# Orden de Uniformacion.

Los empleados del servicio exterior están obligados á llevar insignias para que sean conocidos por el Publico.

Estas insignias son:

1. Un uniforme completo de tela (chaqueta, pantalon y gorra)
2. Un uniforme completo de dril (chaqueta, pantalon y gorra)
3. Una gorra.

Los siguientes empleados están obligados á llevar un uniforme completo:

1. Los Jefes de las estaciones de Caracas, Palogrande, Antimano, Las Adjuntas, Los Teques, Las Mostazas, La

Be

Begonia, Las Tejerias, El Consejo, La Victoria, San Mateo, Cagua, Turmero, Maracay, San Joaquin, Guacara y Valencia.

2. Los conductores superiores, conductores y conductores de reserva.

3. Los freneros.

Gorras usan:

1. Los encargados de las estaciones y puntos de parada que no figuran en la lista mas arriba, los asistentes y telegrafistas en las estaciones que estén provistas con tales y los asistentes de los almacenes de mercancias.

2. Los telegrafistas de las estaciones de señal.

3. Los sirvientes de estacion en Caracas y Valencia.

Cd.

Cada uno de los empleados mencionados debe usar su uniforme con las insignias de la clase de su empleo.

Una lista de estas insignias se encuentra adjunta á esta disposicion (Adj. 1.)

La obligacion de llevar el uniforme resp. la gorra se extiende á los empleados citados por todo el tiempo en que estén en comunicacion con el Público. Asimismo están en la obligacion de llevar en el desempeño del servicio los distintivos que están prescritos por disposiciones especiales; por ejemplo los conductores superiores quienes deben ponerse un corriel colorado.

(Véase „Instruccion para los conductores". Art. 1.)

Los uniformes serán entregados por la Direccion á cada uno de los empleados arriba citados al entrar en servicio; se le entregará el uniforme bajo recibo despues de haberle tomado la medida.

No está permitido cambiar alguno segun parecer de los empleados en los modelos que ha determinado la Direccion.

Como termino del uso de un uniforme se ha fijado:

A cada empleado debe durar un uniforme nuevo, resp. uno en buen estado, 6 meses contados desde el dia de la entrega, puesto durante el servicio diario.

Pasados los 6 meses se entregará un uniforme nuevo, que solo debe llevarse en el servicio cuando el tiempo esté bueno; en mal tiempo debe ponerse el uniforme viejo.

La Direccion se reserva en

caso de haber suficiente existencia entregan tambien á empleados nuevos dos uniformes.

El pedido de un uniforme nuevo se hace á la Direccion por conducto del superior, Ingeniero de seccion.

Cada empleado está en la obligacion de conservar su uniforme en bueno y aseado estado, tambien el segundo uniforme, el viejo.

Es deber de los ingenieros de seccion é inspectores del tráfico fijarse en esto y denunciar los contraventores para los fines del caso.

Cada empleado que tenga 6 meses en el servicio, tendrá por consiguiente 2 uniformes en su poder, los cuales debe enseñar en las revisiones si esto se le exige.

El uniforme viejo no se debe botar antes de un año de uso.

Despues de un año de uso será el uniforme propiedad del empleado con excepcion de las insignias como botones ruedas y bordas.

Cada empleado que se separa del servicio tiene que entregar sus uniformes (1, si tiene solo 6 meses en el servicio de la Compañía; 2, si ha sido empleado por mas tiempo.) al ingeniero de seccion, para que este los remita á la Direccion en Caracas y no se pagará el sueldo antes de haberse entregado todas las piezas de uniforme que no sean propiedad del empleado.

En caso que un empleado quisiera vender su uniforme despues de un año de servicio debe remitir las insignias á la Direccion la cual se considera siempre como propietaria de ellas.

A los jefes y encargados de estacion de Caracas, Palogrande, Antimano, Las Adjuntas, Los Teques, Las Mostazas, La Be-

go.

gonia, Las Tejerias, El Consejo, La Victoria, San Mateo, Cágua, Turmero, Maracay, San Joaquin, Guacara y Valencia y á los conductores se les ha concedido sobretodos de caucho; á los vigilantes de los puestos de parada y á los maquinistas sobretodos de hule.

Estos sobretodos, principalmente los de caucho hay que tratarles con mucho cuidado y secarles bien despues de haberlos usado.

Referente al tratamiento de los sobretodos de caucho llamamos la atencion á la adjunta instruccion sobre el particular, la cual hay que cumplir estrictamente. (Adj. 2.)

## Ropa de cama.

A los maquinistas y conductores se les ha concedido 2 juegos de ropa para el uso en pernoctaciones fuera del lugar donde estén estacionados. Para el uso de esta ropa regirán las siguientes disposiciones:

1. Cada maquinista y conductor recibirá bajo recibo 2 sábanas, 2 fundas, 2 paños de mano y 1 cobija de lana: todo marcado:
**G.F.V.**

2. Cada maquinista y conductor tendrá en uso: 1 sá-

cama, 1 funda, 1 paño de mano y 1 cobija, mientras que estén lavandose los otros.

3. El cambio de ropa usada por ropa limpia tendrá lugar cada 14 dias, teniendo que revisarla en esta ocasion el respectivo superior

4. La administracion de la ropa queda á cargo de los superiores, que ordenaran el lavado y efectúan la revision; es decir la estacion Caracas queda encargada de la ropa de los conductores y los talleres de Palogrande y Valencia de la de los maquinistas.

Los

5. Los defectos encontrados en las revisiones, que no provengan del desgaste natural, deberán repararse remitiendo á la Dirección nota del gasto de la composición al fin de cobrarlo al culpable y para castigarle respectivamente.

6. Cada maquinista y conductor á quien se ha entregado ropa, recibirá una caja de madera con candado para guardar la ropa de cama.

7. Los puestos de servicio encargados de la administración del lavado, deberán cuidar siempre que el inventario perma-

nezca intacto; al efecto deberá exigirse siempre el equipo de la ropa etc. á los empleados correspondientes cuando sean trasladados á otro punto. En este caso volverá á recibir el empleado á su entrada un nuevo equipo.

Cada uno de los empleados arriba indicados debe al salir del servicio de la Compañía devolver los objetos usados por él en virtud de la presente prescripción, como también cualquier objeto de inventario que se le haya confiado en el desempeño de sus obligaciones.

Es deber de sus superiores inmediatos de vigilar sobre el cumplimiento de esta prescripcion, quedando los mismos responsables de la devolucion completa de todos los objetos entregados al respectivo empleado.

El control de los objetos entregados á cada empleado para su uso personal se hará ademas por el control de Materiales en la Oficina Central.

La Direccion.

Adjunto 1.

## Lista de los distintos Uniformes para el uso de los Empleados del Tráfico.

### Jefes de estación:

Caracas, Palogrande, Antimano, Los Teques, Las Tejerías, La Victoria, Cagua, Maracay, Valencia.

1 gorra azul oscura, con dos galones anchos de plata, uno arriba y otro abajo y una rueda alada entre ambos galones.

1 chaquet azul, oscuro, con cuello bajo con dos cordones de plata angostos, en cada

es.

esquina media rueda alada y doble hilera de botones G.F.V.

1 pantalon azul oscuro.

## Encargados de estación.

Las Adjuntas, Las Matazas, La Begoña, El Consejo, Sn Mateo, Turmero, San Joaquin, Guacara.

1 gorra azul, oscura.
con 2 cordoncillos de plata arriba y 2 " " " abajo.
con rayo en forma de zic-zac. en el medio

1 chaquet azul oscuro.
con 1 cordoncillo de plata angosto, media rueda alada en cada esquina, doble hilera de botones G.F.V.

1 pantalon azul oscuro.

Los

## Los Encargados de las estaciones y puntos de parada:

El Encanto, Santo Domingo, Trapiche del Medio, Gonzalito, Mariara, Los Guayos y los telegrafistas de las estaciones, que están provistas con aquellos.

1 gorra azul, oscura.
con 2 cordoncillos de plata arriba
y 2 „ „ „ abajo y
en el medio 1 rayo en forma de zic-zac.

## Asistentes de estacion y de almacen de mercancias.

1 gorra azul, oscura.

con 1 cordoncillo de plata, arriba
y 1 " " " abajo
y una rueda alada en el
medio.

## Conductores superiores.

**1 gorra azul oscura.**

con cuatro cordoncillos de plata (2 arriba, 2 abajo) y una rueda alada en el medio.

**1 chaquet azul oscuro,**

con cuello bajo, 1 cordoncillo de plata y 1 hilera de botones C.F.V.

**1 pantalon azul oscuro.**

## Conductores.

**1 gorra azul oscura.**

con dos cordoncillos de plata (1 arriba y 1 abajo) y una rueda da alada en el medio.

1 chaquet azul oscuro.

con cuello bajo, 1 cordoncillo de plata y 1 hilera de botones GFV.

1 pantalon azul oscuro.

## Freneros.

1 gorra azul oscura.

con tres iniciales GFV.

1 chaquet
1 pantalon
de dril azul sin adornos.

## Sirvientes de estaciones y vigilantes

1 gorra azul oscura.

con tres iniciales GFV.

Adjunto 2.

## Modo de tratar y conservar los Sobretodos de caucho.

1. Para evitar deterioros en los sobretodos de caucho es preciso cuidar de no doblar los paños cuando estén mojados. Despues de haberlos usado es indispensable secarlos bien, desplegandolos á este fin de un modo conveniente y exponiendolos al aire y al sol.

2. Para limpiarlos y desmancharlos hay que servirse simplemente de un cepillo de ropa, haciendo uso ademas

mas, si fuera necesario, de agua fria ó tibia. De ninguna manera debe hacerse uso de jabon, benzina ni otra sustancia alguna aceitosa ó corrosiva.

3. No se debe nunca esponer los sobretodos á un calor excesivo, con el objeto de secarles mas rápidamente; por consiguiente no se debe secarles junto al fuego, sino únicamente esponiendolos al aire y al sol.

# Distintivos

para los emp[illegible] de tráfico

del G. F. de V.

## Jéfes de Estación

Lutzen
Valencia

Nº 17

# Gran Ferrocarril de Venezuela.

# Ynstrucción
para los
# Maquinistas y Fogoneros

Caracas: Mayo de 1.894.

# Gran Ferrocarril de Venezuela.

# Instruccion
para los
# Maquinistas y Fogoneros.

## I. Obligaciones y relaciones generales del servicio.

§1.

## Obligaciones de servicio.

La esfera de servicio del maquinista se estiende al cuido y manejo de la locomotora que se le ha confiado.

El fogonero está designado al Maquinista para que le asista en sus obligaciones y le está subordinado y deberá obedecer á sus disposiciones de servicio. El Maquinista deberá instruir é inspeccionar al fogonero en todos los trabajos y adquirir el convencimiento que llegue á entender el manejo de la locomotora por lo menos lo suficiente para poder pararla en caso dado. Queda responsable el maquinista, además, del fogonero, de la ejecución exacta de las funciones de servicio que corresponden á este último.

Se espera del Maquinista y del fogonero que obren con presencia de ánimo y resolución aún en los momentos de mayor peligro y que no abandonen la locomotora, hasta no haberse agotado todos los recursos para evitar el peligro que amenazase al tren.

## § 2.

## Superiores y subalternos.

Son superiores del Maquini
y del fogonero:

1º La Dirección y sus Miemb
Ingenieros en Jefe respectivamen

2º El Ingeniero Mecánico ó Mae
Mecánicos respectivamente.

3º Los Maestros de talleres del Tráfico y sus reemplazantes. Además:

4º El Inspector del Tráfico durante
el servicio de viaje.

5º El Jéfe de Estación y su reemp
ante en aquella Estación donde res
idan el maquinista y el fogonero, ó di
pernocten, siempre que nó exist
un taller en la Estación.

6º Los demas Jéfes de Estación ó su
reemplazantes durante la parada
de la locomotora en las Estacione

7º El Conductor Superior duran
te el viaje.

El Maquinista de un tren de
Construccion está también subor
nado al Ingeniero de Sección en
do de los trabajos ó en cuya se
ngan lugar los últimos
ferente á los superiores bajo
y á los Ingenieros de Seccio
e figuran como tales en las cir
unstancias mencionadas, se ad
vierte que tienen que guiarse por

4º El Ingeniero o su reemplazante de aquella Seccion donde residan ó pernocten, siempre que no habite en el mismo lugar un Maestro Mecánico o de Taller

5º Los demas Ingenieros de Seccion o sus reemplazantes mientras el maquinista y el fogonero esten de servicio en sus respectivas Secciones

6º El Jefe de Estacion o su reemplazante en las condiciones expresadas arriba bajo 4 para los Ingenieros de Seccion

7º Los demas Jefes de Estacion o sus reemplazantes durante la parada de la locomotora en las Estaciones

8º El Conductor Superior durante el viaje.

Los asuntos personales de los maquinistas y fogoneros quedan siempre a cargo del Maestro Mecánico o de Taller respectivo.

Referente a los superiores bajo 4 al 8 se advierte que tienen que guiarse por las indicaciones del Maquinista en lo tocante á la productividad y capacidad en el servicio de las locomotoras é inscribir en las relaciones de tránsito cualquier diversidad de opinion.

El Subalterno del Maquinista lo será el fogonero que se le designe.

## § 3.

## Manera de reglamentar el servicio.

El Servicio del personal de locomotoras será reglamentado por el puesto de servicio superior y se dará á conocer por disposiciones especiales, por avisos en carteles, ó verbalmente.

Los maquinistas y fogoneros deberán presentarse para hacerse cargo de la locomotora, cuando mas tarde una hora antes de dar principio servicio, para poder prepararla á tiempo para el viaje.

Los Maquinistas y los fogoneros

están en el deber de prestar tambien cualquier servicio estraordinario, ademas del reglamentario. Al efecto deberán dar al Maestro de los talleres del tráfico y al Jéfe de Estación respectivamente, las señas exactas de sus habitaciones y deberán dejar en estas su dirección, si tuvieren que ausentarse de las mismas, para que se pueda encontrarles en caso dado.

Los maquinistas y fogoneros tendrán que ocuparse tambien en los talleres de acuerdo con las instrucciones que se les dé, siempre que así lo ordene el Yngeniero Mecánico ó Maestro Mecánico respectivamente ó el Maestro de los talleres del tráfico.

En caso de verse impedidos de prestar servicio los maquinistas ó fogoneros por enfermedad ú otras causas inexcusables, deberán avisarlo á su superior inmediato tan pronto como les sea posible, pero cuando Menos 2 horas ántes del principio del servicio, á fin de que éste no sufra interrupcion alguna.

## § 4.

## Equipo, Inventario y Materiales.

El Maquinista deberá llevar siempre consigo durante el servicio un itinerario y un reloj que ande bién, así como su libreta de servicio y de inventario. El reloj le comparará antes del principio del viaje con el de la Estación de salida y el del Conductor superior.

El Maquinista es responsable de la manera exacta de llevar la libreta de servicio y de la existencia y del buen estado de los objetos inventariados de la locomotora.

Los objetos que falten tendrá que

pagarlos, siempre que no pueda comprobar que se le han extraviado sin su culpa.

Asimismo deberá cuidar el Maquinista, que la locomotora esté suficientemente provista con los materiales necesarios para hacer el servicio.

## II. Tratamiento de la locomotora.

### § 5.

### Recibo de la locomotora.

Antes de hacerse cargo de una locomotora, deberá el Maquinista practicar una revisión minuciosa de la misma, y en caso de encontrar algunos defectos, arreglarlos él mismo ó hacerlos quitar.

Una véz hecho cargo de la máquina sin mas objeciones, recaerá sobre él la plena responsabilidad por el estado apto de la misma para servir al tráfico con seguridad.

## § 6.

## Conservación de la locomotora.

Es deber y cuestión de honor de los maquinistas y fogoneros el tratamiento conveniente y la conservación cuidadosa de la locomotora que se les confia, el mantenerla en el mejor estado de aseo, usar con la mayor economia todos los materiales y cuidar con esmero de los inventarios.

Los trabajos que tiene que ejecutar el maquinista con ayuda de su fogonero y demas personal que se le designase, consisten pimcipalmente en los siguientes:

Lavar la caldera y calafatear las rejillas, conservar aseado el aparato de alimentación de la máquina, empaquetar todas las cajas de estopas, conservar en buen estado las vasijas de aceite y de grasas, el nivel de caldera y todas las llaves y pistones, asegurar los tornillos, las tuercas, y las cuñas y limpiar y conservar las linternas y aparatos de señales.

El maquinista debe inspeccionar y cooperar junto con su fogonero á aquellas reparaciones que lleven á cabo en su locomotora los operarios del taller, sin que haya sido designada la máquina al taller. En este caso participará de la responsabilidad por la pronta y exacta ejecución de los trabajos.

Está severamente prohibido al personal de locomotoras todo cambio en la construcción y arreglo de las distintas partes de la locomotora, así como sobrecargar los muelles de suspension, y muy especialmente el recargo excesivo de las válvulas de seguridad.

## § 7.

## Avisos de desperfectos.

El maquinista deberá avisar á la brevedad posible, cuando mas tarde, empero al concluirse el servicio (: Compare § 29:), á su superior inmediato de cualquier desperfecto ó estado anormal de la locomotora, que no pueda hacer desaparecer él mismo.

# III. Proceder en el servicio de viaje de maniobras y de reserva.

## § 8.

## Entrada al servicio

Al entrar en servicio deberá informarse el personal de locomotoras por de pronto con el superior inmediato sobre nuevas disposiciones y órdenes.

Despues revisará el maquinista su máquina cuidadosamente en todas las partes principales, se cerciorará de su aptitud para el servicio y principalmente de la altura del agua prescrita en la caldera y cuidará que estén debidamente aceitadas todas las partes corrientes.

## §9.

## Inspeccion de locomotoras encendidas

El Maquinista es responsable del cuido é inspección reglamentarios de la locomotora encendida desde la entrada al servicio hasta la conclusion del mismo (: Véase §29:).

Toda locomotora encendida en movimiento, debe estar ocupada por un maquinista y un fogonero.

En el servicio de trenes y maniobras deberán permanecer por regla general el Maquinista y el fogonero junto á la locomotra; é está sin embargo permitido que se aleje uno de los dos por corto tiempo de la misma, en casos urgentes, cuando tenga lugar el servicio de maniobras y durante los momentos de reposo, no pudiendo empero abandonar la estación.

Durante el servicio de reserva solo podrán dejar la locomotora encendida los maquinistas y fogoneros, con permiso del superior inmediato y ambos á la véz unicamente, cuando se queden los dos en el tinglado ó en los departamentos mancomunes que les están designados y cuando el mismo superior haya ordenado la inspección conveniente de la locomotora. Tampoco podrán abandonar la Estación durante el servicio de reserva.

Durante la parada de una locomotora encendida deberá estar cerrado el regulador, puesta al medio la palanca y contraido el freno; las llaves de los cilindros deberán tenerse abiertas.

§. 10.

## Subidas y bajadas de la locomotora durante el viaje.

Unicamente en casos de suma necesidad y andando la máquina muy despacio, estará permitido subir y bajar de la locomotora.

§ 11.

## Recorrida de las vias en la Estación.

El maquinista deberá dar la señal de alerta, ántes de efectuar la locomotora cualquier movimiento. Al recorrer las vias en la Estación, observará con atención si no se presentan obstáculos á la recorrida, principalmente si los cambios por donde debe pasar, las gruas, las mesas giratorias etc, están bien colocadas y si las vias que tiene que recorrer se hallan libres.

El maquinista no deberá salir de la Zona de la Estación durante el servicio de trenes sin orden del conductor Superior y por lo demás tampoco sin órden espresa del empleado de Estación en servicio.

§ 12.

## Evitar abusos.

Deberá evitarse en lo posible, arreglando el fuego de una manera conveniente, el humear de la locomotora en las Estaciones, principalmente en los andenes y en la cercania de casas de vivienda.

Deberá suprimirse el abrir de las llaves de los cilindros y de los fuelles, el colocar los inyectores y el resoplar exajerado de las válvulas de seguridad en los pases á nivel, mientras se pase por poblados, en los andenes y en general allí donde sean molestados el público y los empleados ó donde puedan asustarse animales. Asimismo, deberá evitarse en lo posible el abusar del silbato de vapor tanto en las Estaciones como durante el viaje.

## §13.

## Llevar pasajeros y objetos.

Ademas de los superiores designados en el §2 bajo 1 al 4, y de los Ingenieros de Sección, Inspectores de via y maestros de via para el límite de su trayecto, solo permitirá el maquinista que le acompañen en la locomotora aquellas personas autorizadas para ello por órden escrita.

Está prohibido llevar en la

locomotora, cartas, paquetes ú otros objetos por interes de particulares, fuera de las provisiones, y piezas de ropa necesarias para el desempeño del servicio.

## §14.

## Salida.

El maquinista deberá colocar á debido tiempo la locomotora delante del tren con cuidado y sin choque. El es el responsable de que la locomotora quede bién conexionada con el tren, así como los tubos de goma para freno con los del vehículo próximo, y que el cordón de alarma esté en segura comunicación con el silbato de vapor; además de que estén colocadas en la locomotora las señales prescritas y que queden fijadas durante el viaje.

Al oir el silbido de salida dado por el conductor Superior, deberá poner con cuidado el tren en movimiento, cerciorándose que estén bien puestos los cambios y señales para su viaje, y de no estarlo, parará el maquinista delante del cambio que esté mal colocado ó delante de la falsa señal.—

Cuando se dé la señal de partida de una Estación demasiado pronto en el concepto del Maquinista, deberá llamar la atención del conductor Superior y del empleado de Estación en servicio á la diferencia de relojes. Si se insistiese, sin embargo en la ejecución de la señal dada, deberá obedecer, tomando empero nota de la diferencia de reloj para el informe diario (: Compare § 29.)

El fogonero deberá observar al salir, si todos los wagones siguen y si se le hacen señales posteriores al tren.

## §. 15.

## Observacion de la linea, del tren y de las señales.

El maquinista deberá conocer el trayecto de la linea y sus pendientes, curvas, terraplenes, cortadas, puentes, túneles, etc de tal modo, que sepa en todo tiempo, en que sitio se halla el tren.

El fogonero estará igualmente en la obligación de apropiarse el mas exacto conocimiento local del trayecto que recorre.

El Maquinista y fogonero deberán observar cuidadosamente la via y las señales del trayecto y de trenes; cerciorarse asimismo del estado del tren y de que esté en su puesto el último wagón, principalmente en las curvas.

El Maquinista es responsable de la

observancia de las señales dadas al tren. Si tuviese duda del significado ó de la exactitud de una señal que se le hubiese dado, deberá seguir viajando con especial cuidado ó parar segun las circunstancias y procurarse esplicación antes de seguir viaje.

## §16.

## Precauciones contra incendios.

Con objeto de precaverse contra incendios se prohibe echar materiales en la caja de fuego que puedan producir chispas de fuego y también botar en la via brasas encendidas.

En aquellos sitios al lado de la via donde se sepa por experiencia que se producen facilmente incendios y en puentes con partes de madera deberá tenerse lo mas cerrado posible la caja de ceniza y suprimirse el atizar el fuego.

No deberá pararse la máquina, siempre que se pueda evitar, en puentes con partes de madera.

Estas medidas de precaución se emplearán en proporción mas acentuada, cuando la locomotora trasporte wagones con materiales explosivos, ó cuando pase por frente de wagones que estén cargados con dichos materiales.

## §17.

## Aviso de peligros.

Cuando las señales sean difíciles de reconocer á causa de influencias atmosféricas, cuando por circunstancias especiales se halle la perspectiva reducida ó en general cuando haya que avisar peligro, deberá el maquinista avisar la aproximación del tren por medio del uso repetido del silbato de vapor. Los aparatos de frenos deberán estar en estos casos siempre listos para su pronto uso.

Delante de pases á nivel y de túneles, que no puedan verse claramente desde el puesto del maquinista, deberá darse de todas maneras, á una distancia conveniente, la señal de alerta.

Cuando el maquinista divise gente ó animales en el trayecto, deberá dar igualmente la señal de alerta. Si esto no surtiere efecto, deberá abrir las llaves de los cilindros, para tratar de separar de esta manera el obstáculo, y eventualmente y á fin de evitar una desgracia, parará el tren.

## § 18.

## Cuido de las locomotoras durante el viaje.

Los Maquinistas y fogoneros deberán cuidar, durante el viaje, que haya suficiente agua en las calderas y que esté debidamente encendido el fuego, que se conserve la tension de vapor adecuada á las circunstancias, sin traspasar la mas alta tensión permitida; que las válvulas de seguridad, los manómetros, los aparatos de alimentación de la máquina, el nivel de la caldera, etc, funcionen con precisión, y que en general se encuentre la locomotora constantemente en tal estado, que pueda llevarse á cabo el viaje con entera seguridad y de acuerdo con el itinerario.

## § 19.

## Velocidad de la marcha.

El Maquinista deberá observar exactamente el tiempo de via je prescrito en el itinerario, á menos que circunstancias especiales se lo impidan.

Unicamente serán admisibles retardos, cuando sobrevengan en la via ó en otra parte obstáculos que requieran una parada ó que se viaje mas despacio.

Nó deberá traspasarse la mayor velocidad permitida para cada clase de trenes y de locomotoras en determinados trayectos.

El Maquinista solo podrá tratar de recuperar el tiempo perdido, aumentando la velocidad dentro de los límites designados al efecto.

Se castigará á todo aquel Maquinista que traspasase la Medida permitida en un viaje según relación de tránsito.

La velocidad entre dos Estaciones debe procurarse sostener igual en todo lo que se pueda, tomando en consideración las proporciones de las pendientes y curvas, y deberá evitarse todo aumento ó disminución repentina de velocidad.

El Maquinista deberá tomar cuidadosamente en consideracion al regularizar la velocidad, que el efecto de los frenos se debilita, cuando los rieles se ponen restaladizos á consecuencia de influencias atmosféricas. Asimismo, no debe confiarse en que los conductores y freneros están en el deber de contraer los frenos en casos de peligro, también sin la señal para refrenar (véase Instrucción sobre el uso y manejo de los frenos 2 cl.); por el contrario, deberá dar la señal de refrenar tan a tiempo como necesario sea para hacer refrenar el tren á debido tiempo, sin tener en cuenta aquella disposición.

## § 20.

## Disminución de velocidad en casos determinados.

Los trenes deberán correr despacio:

a. A las entradas y salidas de las Estaciones, de Manera que puedan parar sin contravapor. (Compárese §.§. 14 y 24 de esta Instrucción).

b. Al pasar por Estaciones que recorra sin hacer parada.

c. Tan luego se note algun obstáculo en el trayecto.

d. Delante de todos aquellos cambios en que se corra contra la aguja.

e. A la salida y entrada de los tinglados.

En todos estos Casos deberá viajarse tan despacio como lo requieran las circunstancias para evitar un peligro posible y para poder parar el tren en seguida en caso de necesidad.

## § 21.

## Refrenar en puentes y cambios.

Deberá evitarse todo lo posible el refrenar delante y sobre puentes de hierro y en cambios. Si hubiese que correr despacio en tales puntos, deberá refrenarse tan á tiempo, que á la entrada á puentes y cambios, ya exista la disminución en la velocidad y estén sueltos los frenos.

## § 22.

## Tamaño del tren.

El Maquinista estará en la obligación de tomar mas wagones, en casos urgentes y á exijencias del empleado de Estación en servicio, que los que prescribe la tabla de maximum de carga para su locomotora, siempre que la productividad de esta última lo permita. También en este caso tendrá que emplear todos los medios permitidos para trasportar el tren ajustado lo mas posible al itinerario.

## § 23.

## Viajes de locomotoras solas.

Las locomotoras que viajan solas, y cuyo viaje no esté regularizado por un itinerario, deberán parar en cada Estacion, á menos que no se haya convenido de antemano, entre las Estaciones el pasar sin parar y se le haya comunicado por escrito al maquinista.

El Maquinista de una locomotora que viaje sola, deberá llenar también las funciones de un Conductor Superior en lo que sea necesario (: Véase Artº VIII de la Orden de servicio para Conductores.

## § 24.

## Entradas y paradas en las Estaciones

Antes de entrar en las Estaciones, deberá moderar el maquinista la velocidad de modo que venga á parar el tren sin choque en el sitio exacto.

Al pasar por las Estaciones sin parar, deberá ajustarse la velocidad de acuerdo con las prescripciones dadas (Compárese 13.12 de la Instrucción sobre el Manejo general del Servicio del tráfico).

Cuando la locomotora tenga necesidad de dejar el tren en una Estación, deberá el maquinista llevarlo á cabo con la menor pérdida de tiempo posible, despues de haber hecho soltar todas las conexiones entre la locomotora y el tren.

Si para la conducción ulterior del tren fuese necesario poner en condición la locomotora, tomar agua, etc, deberá apresurarse ésto igualmente, de manera que la locomotora esté otra véz á debido tiempo delante del tren, observando lo que prescribe el §14.

Las locomotoras solo tomarán agua en las Estaciones designadas en Itinerario. Si se hiciesen necesarias excepciones en casos urgentes, deberán motivarse cada véz.

## §25.

## Servicio auxiliar

Cuando se vayan á enganchar dos locomotoras delante de un tren, deberá por lo general colocarse la que presta auxilio á la cabeza.

El maquinista de la maquina delantera conducirá el tren, y es por lo tanto el principal responsable de dar las señales, de atender al trayecto de la línea y á sus señales.

Al segundo maquinista corresponderá arreglar y conservar las conexiones de las locomotoras entre sí y el tren, así como observar este último durante el viaje.

Ambas locomotoras deberán trabajar igual; la de adelante hará sin embargo primeramente vapor al salir y será la última que le cerrará al llegar. Ambos maquinistas son responsables de la conducción segura y exacto itinerario.

Con respecto al servicio de frenos al conducir un tren con 2 locomotoras, se observarán las prescripciones bajo 3ª inciso 5 de la Instrucción para manejo y uso de los aparatos de frenos existentes en los vehículos.

## § 26.

## Servicio de empuje

Al empujar trenes con locomotoras á la cabeza, deberá estar antes de la salida del tren, la locomotora que empuja, detras del tren, sin estar conexionadas, pero sin dejar hueco en el intermedio.

Cuando el Conductor Superior dé la señal de salida, dará el maquinista delantero la señal prescrita con el silbato de vapor, á la cual contestará el maquinista de la locomotora que empuja, con otra señal idéntica, como prueba de haber comprendido; entónces ambas locomotoras emprenderán su marcha con igual impulso.

Cuando no se requiera mas el auxilio, deberá dar el maquinista de la locomotora que empuja la señal que vá á dejar el tren y entonces moderará muy paulatinamente la velocidad. No deberá empero abandonar el tren hasta haberse convencido que está el mismo completamente en poder de la locomotora, y que tira del tren.

En los casos en que se empujan trenes sin locomotora á la cabeza, deberá estar conexionada con el tren la locomotora que empuja. En este caso deberá dirijir el maquinista su especial atención al tren y principalmente al empleado que se encuentra á la cabeza del tren.

Deberá procederse con mucho cuidado al parar un tren empujado para evitar choques y divisiones del tren.

## § 27.

## Servicio de maniobras.

El maquinista deberá obedecer durante el servicio de maniobras las órdenes del empleado de Estación en servicio, á menos que las evoluciones que se le manden á ejecutar sean contrareglamentarias ó peligrosas á la seguridad del tráfico.

En todos los movimientos de maniobras deberá proceder con gran precaución, atender exactamente á las señales que se le den, tener constantemente la vista fija en el empleado que dirije las maniobras y cuidar de que tanto el unir como el tirar no se haga con golpes ni empujes y se eviten daños en los materiales del tráfico y en las construcciones de la línea.

Por lo demas deberá observar las prescripciones sobre el servicio de maniobras.

§ 28.

## Servicio de reserva.

El Maquinista de una maquina de reserva deberá tenerla siempre lista para usarla á cualquier hora de tal manera, que pueda hacer *en el acto*, sin inconveniente alguno, el viaje mas largo previsto en itinerario; principalmente deberá existir siempre una cantidad suficiente de materiales de grasa, agua y carbon en la máquina de reserva.

## § 29.

## Fin del servicio.

El maquinista cuidará, al concluirse el servicio, de tener preparado para el servicio siguiente, la cantidad la cantidad de agua necesaria, y si posible, tambien de combustibles y demás materiales; de todos modos empero, de que exista el suficiente combustible para encender el fuego la próxima véz.

Antes de dejar la locomotora deberá convencerse el maquinista de que haya agua bastante en la caldera, que esté cerrado el regulador, la palanca al medio, los frenos contraidos, las llaves de los cilindros abiertas y la válvula del cenicero cerrada.

Despues de haber disminuido y separado con cuidado el fuego de la locomotora y haber llevado ésta al sitio destinado para colocarla, deberá el Maquinista hacer el informe diario, en el cual deberá notificar cualquier desperfecto ó desvio del estado normal de la locomotora; la falta ó mala calidad del combustible ó del agua, los lugares malos del enrielado, ú otras irregularidades de la via y de la línea telegráfica, cualquier descuido del personal de la linea aparente para poner en peligro la seguridad del tráfico, alguna desgracia que hubiese ocurrido, como el pasar por encima de hombres ó animales en la línea, especificando sitio y los pormenores, y ademas notificará cualquier otro acontecimiento que hubiese ocurrido.

Los maquinistas y los fogoneros solo dejarán la Estación despues de haber sido desligados de sus obligaciones de servicio de parte de sus superiores y despues de haber tomado conocimiento del próximo servicio.

## IV. Acontecimientos extraordinarios.

### § 30.

### Capacidad en servicio del personal de locomotoras.

Si el maquinista se sintiese incapaz de hacer servicio durante el viaje, deberá el fogonero hacer parar el tren. Si éste poseyese autorizacion para conducir por sí mismo la locomotora, podrá llevarle despues de haberle designado el maquinista un segundo, hasta la próxima estación;

en la cual podrá efectuarse un reemplazo apropiado. Si nó tuviese el fogonero esta autorización, deberá parar el tren hasta que se haya pedido y enviado otro Maquinista.

Si en cambio se viese imposibilitado de prestar servicio el fogonero, deberá el Maquinista parar el tren, exijir un reemplazante al conductor Superior y seguir con él hasta la Estación, en donde se le dará otro fogonero.

## §. 31.

## Locomotora inservible.

Si la locomotora se descompusiese durante el viaje de tal modo, que pudiera peligrar la seguridad del tráfico, deberá sin excepción parar el maquinista y hacer que se pida una máquina auxiliar por conducto del Conductor Superior, en caso que el mismo no pudiese arreglar el desperfecto en corto tiempo ó no diese llevar el tren sin peligro hast la próxima Estación.

Una véz pedida una máquina auxiliar, no podrá tener lugar un trasporte ulterior del tren bajo ningun concepto, antes de su llegada ó de haberse puesto exactamente de acuerdo con la próxima Estación, de donde ha de venir.

§. 32.

## Desperfectos en el tren.

Si se tirase del Cordon de alarma ó se indicase de algun otro modo desde el tren ó desde el trayecto, que algo extraordinario le hubiese ocurrido al tren, deberá el maquinista ver lo mas pronto posible, lo que haya ocurrido en el tren. Si se hubiese dividido el tren, y la parte separada le siguiese, no podrá parar el maquinista la parte delantera del en hasta que la parte de atras se aya parado, para evitar un choque. Entonces, deberá acercarse previo permiso del Conductor Superior, con la parte delantera cuidadosamente á la parte separada y continuar su marcha tan pronto haya tenido lugar la conexión de ambas partes.

Si la parte del tren dividida se moviese hacia tras, y si el maquinista se convenciese que al significarle algun acontecimiento en el tren, no se trata de una division del mismo, deberá parar el tren cuanto antes y dejar á cargo del Conductor Superior tomar las demas medidas.

## §. 33.

## Máquina auxiliar.

Cuando una máquina auxiliar se acerque á un tren en la linea libre, deberá viajar el maquinista de la misma con el mayor cuidado y observar los vigilantes para recibir cualquier communicación que hubiere. Parará en el sitio que se le designase; se presentará al Conductor Superior y esperará sus órdenes.

## §. 34.

### Modo de proceder en los cruzamientos que no figuraran en itinerario y en los alcances, en las paradas en Estaciones por las cuales deba pasarse de largo segun itinerario, y en las paradas delante de las Estaciones así como en la linea libre etc.

Todo cruce y alcance de trenes no indicado en el itinerario se comunicará por escrito (aun cuando ya se hubiere hecho de otro modo) á los maquinistas de ambos trenes de parte de los empleados en servicio, de aquellas Estaciones que hayan conve[illegible]no en el cruce ó alcance respectivo. (Los Maquinistas la entregarán despues de la conclusión del viaje al conductor superior, y éste último la agregará á la relación de transito. (Compárese 13.25 de las Instrucciones sobre el manejo general del servicio del tráfico.)

Idéntica órden escrita recibirá el Maquinista, cuando tenga que parar en una Estación por la cual se deba pasar sin parar segun itinerario, ó delante de la entrada de una Estación ó en cualquier otro punto en trayecto libre, ó finalmente, cuando tenga que entrar por otra via distinta á la que se usa generalmente para ello; ademas cuando esté interrumpida la comunicación telegráfica entre dos Estaciones; y ésta órden la recibirá por conducto del empleado en servicio de la última Estacio antes de llegar á los puntos indicados. (Compárese 13. 26 y 28 de la Instrucción general para el manejo del servicio del tráfico.)

En trenes de construccion que paran en via libre, de acuerdo con su itinerario, no se requiere tal órden por escrito.

## V. Final

§. 35.

Los Maquinistas y fogoneros llevarán siempre consigo en servicio la presente Instrucción, y ademas deberán conocer exactamente y seguirse por las órdenes generales de servicio que se refieran á la esfera de sus atribuciones, así como todas las demas prescripciones decretadas por un puesto superior de servicio que se relacione con sus funciones de servicio.

Caracas, Mayo 15 de 1894.

La Dirección

sta

lros y los

de.

stros

# Grosse Venezuela Eisenbahn Gesellschaft.

## Betriebs Direction Caracas.

## Dienst-Anweisung für Stations Vorsteher.

---

### § 1.

Vorgesetzte des Stations Vorstehers sind die Mitglieder der Direction und der Betriebs Controleur.

### § 2.

Die Verantwortlichkeit für den Gesammtdienst auf einer Station übernimmt der Vorsteher.

### § 3.

Der Stations Vorsteher tritt in höflicher aber bestimmter Art und Weise mit dem Publicum in Verbindung und hat demselben über dienstliche Angelegenheiten jederzeit Auskunft zu geben. Sein Benehmen soll den ihm unterstellten Beamten als Bei-

Es su deber vijilar que éstos no solamente cumplan estrictamente las ordenes de la Direccion sino que se conduzcan tambien de manera á no dar al público ningun motivo de queja.

§ 4.

El Jefe de Estacion registrará cada dia cuidadosamente todo el recinto de la Estacion, y cuidará sobre todo de que las agujas para el cambio de via estén bien ajustadas y funcionen con facilidad.

§ 5.

En el caso de descubrirse defectos que puedan perjudicar el servicio, sin ser posible remedi,

spiel dienen.

Er hat nicht nur für die strengste Durchführung der seitens der Direction gegebenen Bestimmungen durch die demselben beigegebenen Beamten zu sorgen, sondern auch darüber zu wachen, dass das Betragen der letzteren dem Publicum gegenüber keinerlei Veranlassung zu Beschwerden giebt.

### § 4.

Der Stationsvorsteher hat täglich das zur Station gehörende Bahnhofs Planum einer eingehenden Revision zu unterziehen, vorzugsweise sein Augenmerk aber darauf zu richten, dass die Weichen gut schliessen und leicht functioniren.

### § 5.

Werden Fehler ermittelt die den Betrieb gefährden und die nicht sofort beseitigt werden können,

arlos inmediatamente, dará en el acto, y por la via mas corta, aviso á la Direccion para que la ejecucion de los reparos no sufra retardos de ninguna especie.

## § 6.

Si hubiere de pasar un tren por tal punto de la linea, el Jefe de Estation habrá de considerar si se puede permitirsele el paso, y en este caso tomará las mayores precauciones y hará emplear poca velocidad. Avisará asi mismo, y á tiempo, la Estacion vecina, para que se pueda notificar á los conductores del tren.

Si el defecto se descubriere tan tarde que fuera imposible avisar la Estation vecina, el Jefe de Estacion despachará un mensajero al encuentro del

so ist auf kürzestem Wege der Direction sofort Anzeige zu erstatten, damit sich die Ausführung der Reparaturen in keiner Weise verzögert.

## § 6.

Hat ein Zug eine derartige Stelle des Bahnkörpers zu passiren, so wird der Stationsvorsteher erwägen müssen, ob dieselbe überhaupt befahren werden darf, wenn angängig, die grösste Vorsicht gebrauchen und eine geringe Fahrgeschwindigkeit anwenden zu lassen. Der Nachbahrstation ist rechtzeitig Kenntniss zu geben, damit dieselbe das Fahrpersonal instruire. Wird der Fehler so spät entdeckt, dass die Abgangsstation nicht mehr benachrichtigt werden kann, so hat der Sta-

tren, quien, á una distancia de por lo menos 300 metros del punto defectuoso, dé á los conductores el aviso correspondiente.

§7.

Si hubiere en una Estacion locomotoras destinadas al trafico ordinario, el Jefe de Estacion cuidará de que éstas se calienten á tiempo para evitar todo retardo en la partida de los trenes.

§8.

Los wagones necesarios para los trenes de pasageros, que componen el itinerario, deben registrarse muy bien, sobre todo en cuanto al aseo y buen estado de su interior.

tionsvorsteher einen Boten dem Zuge entgegenzusenden, der mindestens 300 meter vor der defecten Stelle, das Fahrpersonal informirt.

§ 7.

Sind auf einem Bahnhof Locomotiven stationirt, die zum fahrplanmässigen Betrieb gehören, so soll der betreffende Stationsvorsteher für die rechtzeitige Anheizung derselben sorgen, damit verspätete Abfahrten der Züge unterbleiben.

§ 8.

Die zu den planmässigen Zügen nothwendigen Personenwagen sind einer gründlichen Revision zu unterzihen, welche sich besonders auf den inneren fehlerfreien Zustand wie auch auf die Sauberkeit derselben erstrecken soll.

§ 9.

El Jefe de Estacion vigilará personalmente todo movimiento del tren rodante en el recinto de la Estacion, y antes de la partida de cada tren examinará bien la connexion entre la Maquina y los vagones, y la que existe entre estos últimos, como tambien el estado del freno.

§ 10.

El tiempo en el cual no hay trenes en la Estacion, lo aprovechará para registrar la ultima, ó para despachar asuntos de escritorio.

§ 11.

El Jefe de Estacion cuidará de que se conserven siempre en buen estado todos los objetos ó enseros que por inventario le fueron entregados al efecto

## § 9.

Alle Rangirbewegung auf dem Bahnhof hat der Stationsvorsteher persönlich zu überwachen, vor Abgang eines jeden Zuges ist die Kuppelung zwischen Maschinen Wagen und den Wagen unter sich sowie die Bremsleitung einer genauen Prüfung zu unterwerfen.

## § 10.

Die Zeit, in der Züge nicht verkehren ist, soweit nothwendig, mit Revision des Bahnhofs und mit schriftlichen Arbeiten auszufüllen.

## § 11.

Der Stationsvorsteher hat darüber zu wachen, dass die ihm zum Dienstgebrauch überwiesenen Inventarien stets in einem guten Zustand erhalten werden.

servicio que el público no entre en la expendeduria de billetes, y que el expendio de estos últimos solo se haga por la ventanilla destinada al efecto.

§ 14.

Esta ventanilla debe abrirse media hora antes de la partida de cada tren.

§ 15º

El expendedor de billetes estará siempre dispuesto á responder á las preguntas que le hiciere el público, y en el caso de no poder hacerlo, hará la indicacion de dirigirse al Jefe de Estacion, quien deberá estar accesible para el público durante el tiempo de expendio de billetes. El empleado encargado de la venta de billetes no saldrá por ningun motivo en el tiempo correspondiente de la expendeduria.

dass das Publikum dem inneren Billetverkaufsraum fern bleibe. Die Billets sind nur am Schalterfenster zu verausgeben.

§ 14.

Der Schalter ist eine halbe Stunde vor Abfahrt eines jeden Zuges zu eröffnen.

§ 15.

Die von dem Publicum gestellten Anfragen hat der Schalterbeamte stets bereitwillig zu beantworten, im Falle der Unwissenheit aber den Fragesteller an den Stationsvorsteher zu verweisen, der während der Zeit des Billetsverkaufs stets dem Publikum zugänglich sein muss.

Unter keinen Umständen darf der mit dem Billetverkauf beauftragte Beamte den Verkaufs-

## § 16.

El Jefe de Estacion cuidará de que los compartimentos de la taquilla contengan el número suficiente de billetes y proporcionará al Expendedor la moneda menuda que necesite para la venta.

## § 17.

Despues de la partida de cada tren el Jefe de Estacion tomará nota de la existencia que hubiere en la caja de la venta de billetes y al fin de cada dia se hará entregar la suma total despues de haber hecho el balance entre la existencia de billetes y el dinero en caja.
Las diferencias que resultaren en este tanteo las habrá de compensar el expendedor en el acto mism

raum in der angegebenen Zeit verlassen.

§ 16.

Der Stationsvorsteher hat darauf zu achten, dass die Billetschrankfächer mit genügender Anzahl von Billets gefüllt sind und dem Billetverkäufer das erforderliche Wechselgeld zur Verfügung stehe.

§ 17.

Nach Abgang eines jeden Zuges stellt der Stationsvorsteher den Billet-Cassenbestand fest und lässt sich am Schlusse jeden Tages, nachdem er den Billetbestand mit dem Gelde abgestimmt, den Betrag abliefern. Etwa entstandene Differenzen in der Casse sind von dem Schalterbeamten sofort auszugleichen.

## § 18.

Las diferentes piezas del edificio de la Estacion, y sobre todo aquellas en las que el público tiene derecho de entrar durante las horas del servicio, deben conservarse siempre limpias y aseadas, y del mismo modo el anden, el camino correspondiente y los lugares excusados:

## § 19.

En caso de ocurrir algunos descarrilimientos ú otros accidentes el Jefe de Estacion dará dará aviso inmediato por telégrafo a la Direcion y al Ingeniero de Seccion respectivo y presentará en seguida un informe detallado de lo ocurrido.

La Direccion.

§ 18.

Die Räumlichkeiten des Dienstgebäudes, besonders die Locale, welche das Publicum berechtigt ist während der Dienststunden zu betreten, sind stets in einem sauberen Zustande zu erhalten: Ebenmässig der Perron, der zu demselben führende Weg wie die Retiraden.

§ 19.

Eintretende Entgleisungen oder Unglücksfälle sind sofort zu melden, demnächst aber darüber schriftlich eingehend zu berichten.

Caracas, den 1. Juli 1890.
Die Betriebs-Direction.

9

# Gran Ferrocarril de Venezuela.

# Instrucción
para los
# Vigilantes.

# Gran Ferrocarril de Venezuela.

## Instrucción para los Vigilantes.

## I Relaciones y deberes de servicio en general.

### §. 1.

La principal obligación del Vigilante es la de vigilar que los trenes puedan recorrer la linea con seguridad.

Además tendrá que cooperar á la conservación de la vía de acuerdo con las instrucciones del Maestro de Via

### §. 2.

El superior inmediato del Vigilante lo es el Maestro de Vía. Son además sus superiores el Ingeniero de Sección correspondiente y su remplzante, el Ingeniero en Jefe relativo y los miembros de la Dirección; tambien lo son los Jefes de Estación durante la permanencia del vigilante en una Estación.

§. 3.

El Vigilante recibirá una relación de las banderas, linternas de señal, utensilios y demás objetos de inventario que se le entreguen. El será responsable de guardar y conservar en buen estado dichos enseres. Cuando algunos objetos se vuelvan inservibles ó se pierdan, deberá dar aviso al Maestro de Vía. Lo que se inutilice ó se pierda por culpa del Vigilante será repuesto á sus expensas.

§. 4.

El Vigilante tendrá á su cargo la vigilancia de los materiales de construcción que se hallen depositados en su trayecto, tales como rieles, durmientes, utensilios de hierro menudos, maderas de construccion, etc. y deberá cuidar de que esten depositados á suficiente distancia del enrielado. Deberá tambien informar en todo tiempo del paradero de los materiales que se le entreguen para guardar ó para utilizarlos.

### §.5.

El Vigilante tendrá que tener limpio y en buen estado el local de guardia, caso que se le designare alguno.

No se les permitirá la permanencia en dicho local, á personas extrañas.

### §.6.

El Vigilante no debe abandonar su trayecto durante las horas de servicio prescritas, sinó le ha sido dado permiso espreso para éllo de parte del Maestro de Via, y si no hubiese dejado su reemplazante; está ademas severamente prohibido al Vigilante el ausentarse durante el servicio á una distancia mayor de 300 m. de la linea para tomar sus comidas. — El Maestro de Via fijará los tiempos de comer.

§. 7.

En caso de acontecimientos extraordinarios como derrumbes de tierra etc. que hagan intransitable algun punto de la linea ó que hagan necesario recorrer la misma despacio, cuidará el Vigilante que se le dé aviso inmediato al Maestro de Via.

Antes que todo tendrá que preservar el Vigilante el trayecto en peligro por medio de las señales prescritas. Además deberá hacer la correspondiente comunicación á los Jefes de las dos Estaciones telegráficas vecinas. Si no pudiese dar personalmente el aviso por cualquier motivo, deberá encargar la trasmision á los vigilantes de los trayectos contiguos.

A los últimos deberá indicárseles que tienen que obedecer tales encargos sin réplica de ninguna especie.

Si un Vigilante se enfermase tan súbitamente, que no pudiese esperar la llegada del reemplazante nombrado por el Maestro de Vía deberá él mismo en persona cuidar de su reemplazo.

## II. Vigilancia y conservación de la Vía.

### §. 8.

Una disposición Especial instruirá á cada Vigilante cuando y cuantas veces tendrá que recorrer su trayecto.

Cuando caigan fuertes lluvias en horas en que se esperen trenes, deberá revisar su trayecto con el mayor cuidado, fijándose especialmente en los taludes de las cortadas.

Despues de fuertes aguaceros y cuando haya crecientes, deberá llevarse á cabo cada vez una revision minuciosa y notificar el resultado al Maestro de Vía en la próxima recorrida del trayecto (§.12); en casos urgentes sinembargo se hará la notificación enseguida. Si su trayecto toca con alguna Estación ó Estación de señales, deberá comunicar el resultado tambien al Jefe de Estación ó al Telegrafista de la misma.

En todas las recorridas de su trayecto deberá el Vigilante llevar consigo:

una pala
un destornillador
un machete y durante el dia tres banderas de señal (colorada verde y blanca)

Por la noche:

una linterna de señal (con placas verdes coloradas y blancas)

§.9.

El Vigilante deberá cuidar que el trayecto que se le ha confiado se conserve constantemente en buen estado, principalmente el enrielado, á fin de que pueda ser recorrido sin peligro con la mayor velocidad permitida.

Los trabajos necesarios para la conservación de la via deberá ejecutarlos el Vigilante mismo, hasta donde lo permitan sus esfuerzos.

Consisten estos trabajos principalmente en apretar los tornillos para eclisas y durmientes en el desagüe del enrielado, en mantener descubiertos los carriles del enrielado en los pasos á nivel; además en separar los pequeños derrumbes, piedras etc, de modo que quede despejado el perfil normanal para la via libre. Tierra, piedras, etc. deben estar por lo tanto separados del próximo riel por lo menos 80. cm.

En la revision del enrielado en los puentes deberá cerciorarse que los tirafondos estén bien colocados y que las grampas estén efectivamente y bien conexionadas con los rieles.

Muy especialmente deberá inspeccionar el Vigilante las roturas y demás defectos de los rieles y de las eclisas peligrosas para el tráfico.

Todos los demás trabajos que le ordenase el Maestro de Via, deberá ejecutarlos cuidadosa- y convenientemente.

## §. 10.

El Vigilante deberá cuidar de que se den las señales precisas y se tomen todas las demás precauciones necesarias para la seguridad del tráfico en todos los trabajos que se lleven á cabo en su trayecto.

Los artesanos y trabajadores empleados en la linea deberán prestar obediencia á aquellas órdenes de servicio del Vigilante que se relacionen con la seguridad del tráfico.

§. 11.

El Vigilante deberá estar siempre bien enterado del estado de su trayecto. Debe tambien saber hasta donde alcanza el límite del terreno que es propiedad de la Empresa. Deberá asimismo inspeccionar que todos los objetos del equipo de la linea, principalmente las tablas de prevenciones, los indicadores de pendientes, los postes kilométricos etc. esten completos y en buen estado.

§. 12.

Al hacer el Maestro de Via la revisión de su trayecto, deberá el Vigilante notificar á aquel todo lo referente al servicio que haya que comunicarle. Debe tambien llamarle la atención á cualquier desperfecto de la linea y si él no pudiese componerla por si solo, deberá requerir la ayuda necesaria.

§. 13.

El Vigilante deberá hacer observar rigurosamente que no transiten animales ni personas no autorizadas para éllo, por la via ni por las obras pertenecientes á la misma, como taludes, diques, fosas, puentes, viaductos túneles y demás.

El Público solo podrá atravesar la via en los puntos destinados al efecto. En caso de contrariar ésta órden, se llamará la atención de los respectivos contraventores á lo punible de su proceder y se les exijirá que se retiren de la via ó de las obras. En caso de una negativa, se identificará la personalidad si posible y se pondrá en conocimiento del Maestro de Via quien dará parte á la autoridad civil correspondiente y requerirá de la misma auxilio en caso de necesidad.

### §. 14.

Todos los objetos que encontrase el Vigilante deberá entregarlos al Maestro de Via avisándole á la vez si el objeto encontrado cayó de algun tren.

## III Obligaciónes relativas al Servicio de Viaje.

---

### §. 15.

A fin de que sepa el Vigi-

-lante cuando tiene que esperar un tren, deberá llevar siempre en servicio un reloj de bolsillo y guiarse por el itinerario que le será comunicado y que está en la obligación de conocer.

§. 16.

El Vigilante deberá esperar siempre los trenes en los sitios designados por el Maestro de Via (cambios en trayecto libre, pasos á nivel demás puntos expuestos. Dará allí la senal prescrita al tren que llega y de una manera tan clara que sea reconocida facilmente, y bajo todos conceptos por el maquinista. El Vigilante concentrará toda su atencion en el tren que pasa y seguirá tambien observándole un rato despues que haya pasado. Deberá tambien fijarse en las señales del tren y guiarse por ellas.

## §. 17.

Cuando quede un tren en el trayecto sin poder seguir viaje deberá el Vigilante antes que todo incommunicar el trecho interceptado por medio de señales de la manera prescrita. Por lo demás deberá seguirse en tales casos por las instrucciones del conductor superior y prestar todo el auxilio que esté á su alcance.

La Dirección

[4] Caso de no tener señal verde a la mano, el empleado de via, puede suplir la señal de marchar despacio, situándose a distancia de 100 metros mas o menos, segun conveniencia del trayecto o punto malo y colocando el brazo horizontalmente en direccion normal a la via. Conviene tener en la mano un sombrero u otro objeto cualquiera que llame la atención.

mento [illegible]

# Gran Ferrocarril de Venezuela.

# Disposiciones
## para los
# Maestros de Via.

# Gran Ferrocarril de Venezuela.
# Disposiciones
# para los
# Maestros de via.

## §1.

## Funciones de servicio y deberes personales.

Las funciones del Maestro de via se estienden á la conservación de toda la linea, dentro del trayecto que está bajo su vigilancia, á atender á la seguridad del tráfico, y á la Administración de materiales é inventarios de acuerdo con las prescripciones decretadas al efecto.

Para dar cumplimiento á las obligaciones á su cargo que se derivan de dichas funciones, es preciso que dé él el ejemplo en persona de una actividad infatigable, de una vigilancia perenne y de previsión y que inspeccione la conducta en servicio y fuera del mismo de los empleados y trabajadores que están bajo sus órdenes.

Para su propio conocimiento se le entregarán al Maestro de via las órdenes de servicio y disposiciones necesarias relacionadas en lista especial. Es obligacion suya estar siempre al corriente del contenido de las mismas, en lo que se relacionan con su esfera de servicio, y debe cuidar de que tanto él como sus subordinados estén siempre provistos con los ejemplares de órdenes de servicio suficientes de acuerdo con los relacionados en lista.

## §2.

## Superiores y Subalternos.

El superior inmediato del Maestro de via es el Ingeniero de Sección y su reemplazante. Sus otros superiores lo son la Dirección y sus miembros. Los subalternos del Maestro de via lo con los vigilantes y trabajadores de la linea. Los cambiadores, de quienes sea Jefe disciplinario el Jefe de Estación, están subordinados al maestro de via en lo referente á la conservación de los trayectos de línea que están á su cargo.

### § 3.

### Asistencia al superior

El maestro de via debe tener á su superior inmediato constantemente al corriente sobre el estado de la via, proponerle las reparaciones necesarias y los cambios convenientes y ejecutar concienzudamente las cubicaciones, mensuras etc, que se le exijan.

### § 4.

### Inspeccion de los subalternos.

El maestro de via debe cuidar con mucha atencion de que sus subalternos cumplan debidamente sus obligaciones de servicio en todos conceptos. El Maestro de via debe contratar, con anuencia del superior, los trabajadores que ademas de los vigilantes se necesite, agruparlos por cuadrillas y proponer un caporal para cada cuadrilla. Es incumbencia del Maestro de via vigilar que el Caporal ejecute los trabajos que se le confien, en buen órden, y que no se alejen, durante el trabajo del sitio del trabajo.

Si no bastásen en casos determinados los empleados y trabajadores que están contratados y amenazáse peligro, está el Maestro de via autorizado para tomar mas trabajadores, segun se necesiten á su propio juicio, y sin previa autorización, debiendo sinembargo dar aviso lo mas pronto posible, á su superior.

Por otro lado está en el deber de cuidar, que los trabajadores estén reducidos siempre al número que realmente se necesita.

## §5.

## Instrucción de los subalternos.

Una de las principales tareas del Maestro de via es la instrucción de sus subalternos, y debe atender el mismo, no tan solo á que reciban las Ordenes de servicio y disposiciones, sino también á que conozcan las mismas con exactitud y sepan aplicarlas. Las disposiciones especiales, órdenes y nuevas organizaciones que se decretásen, deben ser comunicadas siempre á tiempo á sus subalternos, en lo que se relacione con su servicio, y claramente esplicadas.

## §6.

## Revisión de la linea

El Maestro de via debe

recorrer á pié una véz al dia su trayecto para una revisión especial, siempre que el superior no haya aprobado alguna excepción. Débe también cerciorarse del estado del enrielamiento, viajando á menudo en la locomotora.

Las revisiones que tuviesen que hacerse de noches, debe practicarlas de acuerdo con las órdenes del Superior, informando á éste del estado en que se halle la linea.

El Maestro de via deberá llevar siempre consigo, durante las horas de servicio, un relój que marche bién y además el itinerario que rija á la razón.

## § 7.

## Conservación de la Via.

El Maestro de via es responsable, personalmente, de mantener la via en estado regular, tanto la superconstructura, como el balastro y demas trabajos que forman la base y todas las obras de construcción que pertenecen á la linea.

Las reparaciones corrientes de la superconstructura etc, debe ejecutarlas con los empleados y trabajadores á sus órdenes, ajustándose á las órdenes que reciba de sus superiores. Debe cuidar también de que no se ejecuten trabajos innecesarios y que se manejen los materiales con economia. En los casos de trabajos de reparaciones mayores, que sean de necesidad, debe avisar á tiempo á su superior y recibir sus disposiciones.

En casos de peligro, está el Maestro de via autorizado y en la obligación de tomar inmediatamente las medidas necesarias que le dicte su propio criterio para subsanar el defecto y hacer desaparecer el peligro, debiendo sinembargo dar aviso inmediato á su superior.

El Maestro de via tiene que dedicar especial atención al telégrafo. Cuando ocurran daños pequeños, está en la obligación de prestar inmediata ayuda, y si son grandes los daños, debe avisarlo incontinente á su superior ó participarlo al encargado de telégrafos.

## 38.

## Medidas de seguridad en la conservación de la via.

El Maestro de via debe poner en conocimiento de los vigilantes ó cambiadores del respectivo trayecto, todos los trabajos de reparación que deban ejecutarse y debe vér que dichos trabajadores tomen las medidas Necesarias para la seguridad del tráfico.

Las reparaciones de la

superconstruccion en las cuales sea preciso quitar varios rieles, deben ser presenciados por el Maestro de via Mismo, ó por un reemplazante apto, los cuales deben cerciorarse de la instalación de las señales Necesarias, no debiendo abandonar el sitio del trabajo ántes de concluirse éste y despues de haber hecho desaparecer toda clase de peligro.

El Maestro de via debe Notificar á las Estaciones inmediatas anticipadamente de todos los trabajos Mayores que vayan á ejecutarse en la conservación de la via, por ejemplo, del replanteo de los rieles en la línea y de la reconstrucción de los puentes.

El Maestro de via debe ponerse de acuerdo anticipadamente con los Jefes de Estación, sobre el tiempo en que se ha de llevar á cabo la ejecución de las reparaciones de los rieles, cambios y señales de las Estaciones, siempre que dichas reparaciones impidan el hacer uso de la via.

## §9.

## Apartamiento de peligros é interrupciones del tráfico.

Debiendo el Maestro de via concretar siempre su atención á que todo aquello que pueda ser un estorbo para el tráfico de la via, sea echado á un lado inmediatamente, está en la obligación de no omitir esfuerzo alguno para dejar espedito el tráfico de la via y contrarestar cualquier peligro, principalmente durante la estacion de las lluvias y en casos de acontecimientos estraordinarios, como derrumbes etc, sin consideración á las horas del dia ó de la Noche en que sea precisa su presencia.

Cuando ocurra algun percance á un tren en la linea, ó cuando se vea interrumpido por alguna otra causa de seguir su marcha, debe el Maestro de via prestarle un auxilio activo con los trabajadores etc que tienen á sus órdenes y ponerse de acuerdo con el Maquinista sobre las medidas que deban tomarse. En caso de un descarrilamiento, debe proceder á tomar nota de las causas que lo motivaron, del estado de los rieles, del ancho de la via, del peralte de ante y detras del sitio del descarrilamiento, del curso y de la posición final de los vehículos descarrilados.

Por lo demas debe notificar en el acto á su superior inmediato todos los acontecimientos estraordinarios que ocurran en la linea y en casos de importancia á la Direccion. Las desgracias en la linea en las cuales ocurran muertos ó heridos, deben ser notificadas también á la Jefatura de policía correspondiente; asimismo se denunciará á la autoridad el peligro que le sobrevenga á un tren por culpa de una persona que haya procedido en contra de lo que marca la ley.

## §10.

## Precauciones contra incendios.

El Maestro de via debe tomar las precauciones necesarias contra incendios en los edificios cerca de la línea férrea y en los depósitos de Materiales.

## §11.

## Conservación de la propiedad del Ferrocarril.

El Maestro de via debe estar siempre enterado de los terrenos y demas propiedades del Ferrocarril, situados en el área de su trayecto, y cuidar que no se causen daños en éllos, ni sean enajenados, sinó conservados y utilizados segun prescripcion.

Asímismo debe enterarse el maestro de via con exactitud de los arrendamientos, que de los terrenos contiguos á la linea existan, y de las condiciones estipuladas con los propietarios vecinos, y cuidar que sean cumplidas mutuamente.

## § 12.

## Administración de materiales é inventarios

Es incumbencia de los maestros de via cuidar de que los materiales de su trayecto y las piezas de inventario sean guardadas debidamente en los departamentos destinados al efecto, ó en los campamentos, y que sean usadas y asentados en los libros de acuerdo con las disposiciones especiales que ryan sobre ésto.

De los materiales de reserva para casos de apuro debe tener siempre existencia y pedir su restitución á debido tiempo. Según prescripcion detallada debe efectuar el Maestro de via revisiones periódicas de las piezas de inventario.

### §13.

### Uso de los Trollys.

El Maestro de via tiene á su disposición uno ó mas trollys para repartir materiales en la linea: para el uso de los mismos deben observarse estrictamente las órdenes decretadas al efecto.

### §14.

### Libro diario.

El Maestro de via debe llevar un libro diario y anotar en él sus trabajos del dia y las órdenes verbales recibidas de sus superiores; ademas los actos del servicio de importancia, como el recibo, entrega y utilización de materiales, daños en la via, desgracias, reparaciones etc. Principalmente debe llevar nota en el diario de los trabajadores que están ocupados en el servicio, de tal modo que queden bién claramente especificados los dias de trabajo y lo que trabaja cada trabajador por separado. Las relaciones de pago deben hacerse por el diario y toda clase de cuentos deben ser confrontados con el mismo.

El diario debe llevarle siempre consigo el Maestro de via durante las horas de servicio y presentarle al superior, si lo exijiese.

## §15.

## Informes, presentación de cuentos y pagos.

El Maestro de via pasará informes periódicos á su superior, de acuerdo con las órdenes que al efecto reciba, y le entregará también las cuentas de los jornaleros y artesanos ocupados en su trayecto.

Queda responsable el Maestro de via de la exactitud de las diversas partidas que figuran en las cuentas.

El Maestro de via debe asistir á los pagos de los peones y cuidar de que se entreguen los jornales á sus legítimos dueños.

## §16.

## Conducción de los trenes de Construcción.

Al encargar al Maestro de via de la Conducción de un tren de Construcción debe el mismo observar estrictamente y regirse por las disposiciones sobre los informes de viage y libros de Kilómetros, aparte de las Instrucciones especiales que se decreten, y también por las órdenes de servicio para Conductores y debe por último imponerse asímismo de las órdenes de servicio para Maquinistas, fogoneros y freneros, para poder controlar su trabajo.

La Dirección.

Caracas, Setbre de 1893

Corrección

Orden de Servicio para Conductores
Art. XIV. pág 35 (7ª, 8ª, 9ª y 19ª líneas)

# Gran Ferrocarril de Venezuela

# Orden de Servicio
# para los
# Conductores

Carácas: Noviembre 92

# Art I

Los conductores están subordinados:

1º A los miembros de la Direccion y a los Ingenieros en Jefe.

2º: Al Ingeniero de la Seccion en que residen.

3º A los Inspectores de Trafico

4º- Al Jefe de Estacion en la cual residen.

5º- A los demas Ingenieros de [illegible]cion, mientras esten de servicio en sus respectivos circuitos

6º A los demas Jefes de Estacion ó sus representantes durante la permanencia de los trenes en las Estaciones.

Quedan subordinados á los conductores los guardafrenos mecánicos y freneros

# Art: I

Los conductores están subordinados:

1: Á los miembros de la Direccion y á los Ingenieros e Jefe

2: Á los Inspectores del Tr fico

3: Al Jefe de Estacion en la cual residan.

4: Á los demás Jefes de Estacion ó sus representantes durante la permanencia d los trenes en las Estaciones.-

Quedan subordinados á los conductores, los guardafrenos mecánicos, y los fre

ne

neros. – Si se encuentran vários Conductores en un trén, corresponde al más antiguo en servicio la conduccion é inspeccion del mismo, y es el superior inmediato de los demás Conductores.

Además tiene el Conductor del trén el mando sobre los maquinistas y fogoneros que acompañan al trén, debiendo guiarse por las declaraciones de los maquinistas, en lo tocante á las condiciones de servicio y capacidad de las locomotoras, y hacer mencion en el informe de viaje /: vi.

se el art: XIV :/ de cualquier diversidad de opinion que se presente.

La Direccion se reserva dar á los Conductores más antiguos el titulo de „Conductor Superior."

El Conductor más antiguo que hace el servicio del tren, y á quien se llamará en adelante „Conductor Superior" llevará como distintivo una cartera colgada de una correa ancha terciada, ámbas rojas, con el rótulo „Conductor"

## Art: II

Los Conductores deben tener cabal conocimiento de las disposiciones y prescripciones del Servicio, de las instrucciones sobre pasajes grátis, sobre señales, y de los itinerarios de éste ferrocarril, y de los itinerarios de las lineas contiguas.

Los Conductores deben asistir al servicio vestidos con el uniforme reglamentario y en perfecto aseo. — Queda severamente prohibido fumar durante las horas de servicio.

Los Conductores, están en el deber de llevarconsigo un pito para poder transmitir las señales necesarias, y al oscurecer una linterna de mano.

Los Conductores estan asimismo obligados, á usar siempre un reloj que ande puntualmente.- Antes de la salida, del trén de la Estacion de partida, y en caso de cámbios de locomotoras, tambien en la Estacion intermedia, dónde se efectue dicho cámbio, debe el Conductor comparar su reloj con el del maquinista, y anotar cualquier irregularidad.

## Art: III

Si el Conductor se viere impedido de cumplir con su deber, debido á enfermedad ó á otras circunstancias urgentes, debe ponerlo en conocimiento del Jefe de Estacion de su residencia con la suficiente anticipacion para que pueda procederse á su reemplazo.

En caso de verse un empleado del personal que acompaña al tren incapacitado para atender al servicio durante el viaje, el conductor superior se encargará del desempeño de las funciones del impedido, ó encargará éstas á otro empleado del personal de viaje apto para el efecto. Si el Conductor superior se viese impedido por cualquier motivo de desempeñar su servicio durante el viaje, debe ser sustituido por el conductor que le sigue en antigüedad, y de no haber ninguno en el trén, por el frenero más antiguo, quien tiene que informar al Jefe de la Estacion próxima de lo ocurrido y recibir nuevas órdenes.

## Art: IV

El personal que acompaña al tren, debe hallarse en la Estacion, listo para el viaje, 30 minutos ántes de la salida del tren.

Corresponde al Conductor Superior el distribuir los vagones de pasajeros á los distintos conductores, como en general designar los diversos cometidos del servicio al personal.

El Conductor Superior debe examinar por si mismo, ántes de la salida de cada trén, la existencia permanente de materiales, de utensilios y de herramientas que se lleva en el vagon de carga, según inventario, ó mandarla examinar por otro empleado del personal de viaje, bajo su responsabilidad, y debe asimismo cuidar de que se repongan los objetos desgastados, echados á perder, ó perdidos.

Si la pérdida tuviese lugar por la culpa de algunos de los empleados del trén, la reposicion se hará por cuenta de éstos.

El Conductor Superior debe cerciorarse, tambien, ántes de la salida del trén, de que los vagones estén en buen estado, bien aseados y solidamente unidos, asi como que los tubos

bos para frenos de aire estén bien conexionados; además, que los ejes estén bien aceitados, y que el cordón de señal esté pasado por encima del trén y en conexion con el pito de vapor de la máquina.

## Art: V

La combinacion exacta del trén, es incumbencia del Jefe de Estacion ó de su representante, y son éstos en primera linea responsables, de que haya en el trén la cantidad necesaria de frenos de mano; que éstos frenos estén proporcionalmente repartidos en el trén, y que al final de éste se encuentre siempre un vagón con freno, debiendo tenerse en cuenta, que en los trechos de gran declive, como Las Adjuntas - Las Tejerias, debe, cuando menos la mitad de la totalidad de los vagones, estar provista de frenos de mano, ó sinó de frenos manejados desde la maquina, y en otros trechos de menor declive, debe tener siempre por lo ménos la cuarta parte de los vagones frenos.

El Conductor Superior sinembargo, está en el deber de revisar el trén al hacerse cargo de él, y despues de cualquier cámbio en su combinacion en las Estaciones intermedias, para cerciorarse si está combinado con el órden arriba citado; si notase alguna alteracion, debe comunicarla al empleado de Estacion en servicio y pedir que se arregle. Si no atendiese el empleado á la peticion del Conductor Superior, debe éste anotarlo en el informe de viaje. - Si el Conductor Superior omitiese llamar la atencion del empleado de la

Estacion á una irregularidad por el estilo, se hace cómplice de la misma, y por lo tanto se le hará tambien responsable de las consecuencias.

El Conductor Superior debe poner además en conocimiento del maquinista, al partir el trén y en cada Estacion intermedia, donde haya tenido lugar un cámbio en la combinacion del trén, de cuántos wagones se compone el trén, cuántos frenos contiene, y cuántos de éstos son manejados por presion de aire desde la máquina y cuántos á la mano por freneros. Cualquier objecion del maquinista sobre el número de vagones de que se compone el trén ó de los frenos que contiene, hay que comunicarla al empleado de Estacion en servicio, y si éste no la atiende, se procederá á inscribir la correspondiente nota en el informe de viaje.

## Art: VI

Los conductores tienen que observar durante el viaje la márcha del trén y de los vagones; a-

ten

tender á las señales de los vigilantes y de los maquinistas, como tambien fijarse en las partes en construccion de la linea, sobre todo, en el estado traficable de los rieles, en los postes telegráficos y telefónicos etc. etc.

Todas las irregularidades que se descubriesen, hay que notificarlas al conductor Superior, quien las anotará en su informe de viaje.

Muy especial cuidado debe tener el Conductor Superior, de que no se calienten durante el viaje los ejes de los wagones, y debe cercio-

rar=

rarse de ésto, durante las Estadias en las Estaciones.

Incurrirá en severo castigo el empleado, á cuya negligencia ó poco cuidado, se deba el calentamiento de los mencionados ejes.

Es, asimismo deber del Conductor superior y corre bajo su responsabilidad, el ordenar que los arcos de las ruedas de todos los vagones que tengan frenos, sean revisados por los guardafrenos mecánicos, golpeándolos con un martillo, despues de viajes largos por los Valles; es decir, en las Estaciones Las Tejerias y La Victoria en la direccion de Carácas á Valencia; y en las Estaciones Las Tejerias y Las Adjuntas en la direccion opuesta, para ver si han sufrido desperfectos á causa del fuerte y contínuo refrenar.

Aquellos vagones, en los cuales se descubran arcos de ruedas sueltos ó flojos, ó ejes calentados por el roce, serán puestos aparte.

Si un conductor ó frenero notare alguna novedad en el tren, que requiera el pararle inmediatamente, debe poner enseguida el freno de alarma en movimiento-/: Veáse la „ Instruccion para servicio y manejo de los aparatos de freno, C. 2 :/- ,ó de no poder efectuar ésto con la celeridad necesaria, bien por no estar el trén provisto con un freno de alarma éficaz, bien por carecer en absoluto de él, debe inducir al maquinista á parar el trén, valiéndose del cordon de señal; tan prónto pare el trén, debe participarse al maquinista la causa de la detencion.

## Art: VII

En caso de no estar dotado un trén de freno de aire, un trén de construccion, por ejemplo, ó cuando no se pueda funcionar con dicho freno por cualquier motivo, tienen que asistir los conductores y freneros á los frenos de mano del trén, segun indicacion del Conductor Superior. - En trechos de gran declive, hay que servirse de los frenos de mano que haya en el trén, aúnque tambien exista el freno de aire comprimido y esté el mismo funcionando, debiendo regularizar la marcha del trén por me-

medio del freno de mano, de acuerdo con las señales del pito del maquinista, y dejando la plena eficacia del freno de aire, para el caso de que haya verdadero peligro.

La asistencia de los frenos debe hacerse con cuidado.

Al darse la señal de refrenar, debe refrenarse el ultimo vagón con especial prontitud.

Tan luego pare el trén, deben aflojar

jarse los frenos, aún cuándo no se haya dado la señal correspondiente. Una excepcion de ésta órden se hará, cuando el trén se vea obligado á parar en una subida: entónces permanecerán los frenos contraidos hasta que se dé la señal para seguir viaje.

Los conductores y freneros que bajen del vagón sin áflojar los frenos
los casos que deban aflojarlos, seran castigados.

## Art. VIII

## Art.º VIII.

En caso de desprenderse la máquina del tren durante el viaje, á consecuencia de algun incidente, hay que refrenar inmediatamente; si en cambio se dividiere el tren en dos partes, por la ruptura de una union, la parte delantera solo debe parar, cuando pare la parte desprendida, que debe ser retenida por todos los frenos que posea; entónces se le acerca marchando hacia atrás con cuidado la parte delantera, para volver á unirse.

En caso de verse el tren obligado á parar entre dos Estaciones por algun incidente, como descomposicion de la máquina, mal estado de la linea, ó cualquier otra causa, y se haga imposible con=

tinuar el viaje sin ayuda, ó sin dejar transcurrir un lapso de tiempo demasiado prolongado, es deber del Conductor notificar en el acto lo ocurrido al Jefe de la Estacion más próxima y pedir auxilio demandando una máquina.

Con este objeto se enviará un empleado del personal del tren, ó cualquiera otra persona á propósito, con un informe breve directamente á la Estacion correspondiente, ó á una Estacion de señales, caso de encontrarse una en la cercania del tren interrumpido, requiriendola la transmision del informe por teléfono. Si el tren condujese un aparato telegráfico portátil, se adherirá en sitio adecuado á la linea telegráfica, y se le dará curso al informe, del modo dicho. Hecho esto, procederá el Conductor superior á situar, á una distancia proporcional un conductor ó frenero delante y detrás, del tren, con una bandera roja, ó si es de noche, con una linterna roja, con la instruccion de mandar á parar cualquier tren ó máquina que se presente, á una distancia, de 500 metros, del tren, y de comunicar, á la máquina auxiliar, caso de haber sido pedida, el lugar, donde se encuentra el tren.

Cuando el Conductor superior haya adquirido la conviccion, despues de consultar con el maquinista, que el tren puede llegar hasta la próxima Estacion, aunque sea poco á poco, debe pro=

ceder, á dar las órdenes relativas, tomando todas las medidas de precaucion que el caso requiera.

En caso de ser de necesidad dividir el tren entre dos Estaciones, debe ser llevada la primera mitad en seguida á la próxima Estacion, y la mitad restante debe ser resguardada hácia ambos lados, á una distancia de 500 metros de cada lado, por guardias provistas de las señales correspondientes.

La máquina, debe regresar inmediatamente despues de haber dejado la primera mitad, del tren, á buscar la otra mitad.

En estos casos, debe procurarse que los pasajeros y sus equipajes vayan, como sea posible, con la priinforme del modo dicho.

Cuando ocurra la parada de un tren en la vía, y s
cule que la duración de la causa que la motive no será
de 10 minutos (como p. ej. en el caso de rotura de un
a cambiar), será suficiente que las señales rojas se c
quen detrás y antes del tren, en distancia de 150 metr
partir de la cabeza y de la cola.
(Disp. N. 173 del 4 de Marzo de 1926).

tren, con una bandera roja, ó si és de noche, con una linterna roja, con la instruccion de mandar á parar cualquier tren ó máquina que se presente, á una distancia, de 500 metros, del tren, y de comunicar, á la máquina auxiliar, caso de haber sido pedida, el lugar, donde se encuentra el tren.

Cuando el Conductor superior haya adquirido la conviccion, despues de consultar con el maquinista, que el tren puede llegar hasta la próxima Estacion, aunque sea poco á poco, debe pro=

se cal-
á mayor
caucho
colo-
ros a

ceder, á dar las órdenes relativas, mando todas las medidas e precaucion que el caso requie-a.

n caso de ser de necesidad, dividir el tren entre dos Estaciones, debe ser llevada la primera mitad en seguida á la próxima

correccion
Orden de servicio para Conductores
Art IX pág 29 (líneas 10. 11. 12. 13. 14 y 15)

rrespondientes.

La máquina, debe regresar inmediatamente despues, de haber dejado la primera mitad, del tren, á buscar la otra mitad.

En estos casos, debe procurarse que los pasajeros y sus equipajes vayan, como sea posible, con la pri=

mera mitad, del tren.

En casos de incendios, debe parar el tren en el acto, y hay que hacer todos los esfuerzos para ahogar el fuego en su principio, y si esto no fuese posible, hay que aislar el wagon incendiado y además resguardarlo por señales, de la manera anteriormente indicada.

## Artº IX.

Tan pronto haya partido el tren de la Estacion, deben ser inutilizadas las boletas de pasaje de los pasajeros que hayan subido al tren en dicha Estacion, perforandolas con unas tenazas destinadas á este objeto.

Hay que fijarse al hacer ésto, en que las boletas lleven el sello que les corresponde, y si pertenecen á la categoria que ocupa el pasajero, además hay que fijár la atencion en el punto de destino.

Despues de inutilizadas, serán reintegradas las boletas á los pasajeros y no se les pedirán otra vez hasta llegar á la penúltima Estacion, de su destino. Pasajes de retorno ó grátis con autorizacion de regreso, solo se pedirán, como és natural al regresar.

Hay que fijarse en que la boleta ó pasaje grátis que lleven los pasajeros, sean válidos. Si se encontrase en el camino un pasajero desprovisto de este comprobante, debe inducirsele á pagar el importe que para estos casos marca la tarifa, de una manera cortés, pero firme, y estenderle, efectuado que sea el pago, recibo del mismo en los formularios que con este objeto, deben siempre llevarse consigo.

Si el viajero se negare á pagar, debe el conductor notificarlo, al Conductor superior, y este á su vez lo hará al Jefe de la próxima Estacion, quien tratará de averiguar el nombre del pasajero y le impedirá seguir en el tren. El conductor superior está en estos casos, tambien autorizado para parar el tren en campo libre y hacer bajar al viajero.

Este proceder se pondrá en practica, cuando por ejemplo, el viajero solo vaya hasta la próxima Estacion, porque obligarle á apearse en ésta no llenaria el fin propuesto.

Si se hallare en el tren el Inspector Nacional del Gobierno, á quien está en la obligacion de conocer personalmente cada uno de los Conductores, se dará cuenta al mismo del caso, y hai que atènerse á las órdenes que él dicte.

Todo aquel Conductor que permita por cualquier motivo, á un pasajero viajar sin billete, será despedido del servicio de la Compa-

Las boletas, pasajes grátis y reibos que se hayan quitado a los pasajeros se van entregando al Conductor superior y este los entregará á la Estacion final del viaje la que los enviará en primera oportunidad al Control del Tráfico.

## Artº X.

La permanencia de los pasajeros en los wagones de equipaje y en las plataformas y escaleras de los wagones, está prohibida: Contracon este, objeto, deben siempre llevarse consigo.

Si el viajero se negare á pagar, debe el conductor notificarlo, al Conductor superior, y este á su vez lo hará al Jefe de la próxima Estacion, quien tratará de averiguar el nombre del pasajero y le impedirá seguir en el tren. El conductor su-
pe [illegible]
a [illegible]
ca [illegible]
vo [illegible]

ti [illegible]
so [illegible]
Cion. porque obligarle á apearse en ésta no llenaria el fin propuesto.

Si se hallare en el tren el Inspector Nacional del Gobierno, á quien está en la obligacion de conocer personalmente cada uno de los Conductores, se dará cuenta al mismo del caso, y hai que atenerse á las órdenes que él dicte.

Todo aquel Conductor que permita por cualquier motivo, á un pasajero viajar sin billete, será, despedido del servicio, de la Compañia.

Las boletas, pasajes grátis y recibos, que se hayan quitado á los pasajeros se ván entregando al Conductor superior y éste los entregará en primera oportunidad á los Inspectores del Tráfico.

## Artº X.

La permanencia de los pasajeros en los wagones de equipaje y en las platafórmas y escaleras de los wagones, está prohibida: Contravenciones de esta órden serán reprimidas cortes, pero resueltamente. Los pasajeros en estado de embriaguez, deben ser inducidos, á estarse quietos, si, apesar de ésto, persisten en molestar álos Compañeros de viaje, deben ser excluidos en la próxima Estacion de viaje, y si preciso fuese, se les excluirá tambien en Campo libre.

En general debe observarse con el público la mayor atencion posible, si bien siempre dentro de los limites que no alteren en nada la regularidad del servicio; quedan prohibidas las Conversaciones con los pasajeros.

Disputas de cualquier género que sean, deben ser evitadas á todo trance, si apesar de ésto se suscitaren, es deber de los Conductores motificarlo al Conductor superior, quien decidirá la cuestion en justicia, despues de averiguarla. Procederes arbitrarios están severamente prohibidos. Los deterioros causados por el público á los wagones, serán puestos en seguida en conocimiento del Conductor superior. y éste averiguará el hecho en el acto y si esto no fuese posible, lo avisara á la Estacion donde descienda el pasajero, á la final del viaje y al Ingº de la Seccion con el nombre del causante.

Si el Conductor correspondiente omitiese denunciar el hecho, será responsable, de los daños orijinados.

Los Conductores deben evitar severamente que los puestos disponibles se ocupen con equipajes

En todos los casos de altercados sérios con los pasajeros, se solicitará la intervencion del Inspector Nacional, si se halla en el tren.

## Artº XI.

Si se encuentra en el tren ó en una Estacion un miembro de la Direccion ó un Ingeniero en Jefe, debe el Conductor superior presentarse al mismo, darle un informe breve de los particulares que hubiesen ocurrido en el tren, y aguardar órdenes.

## Artº XII

El Conductor superior es responsable, del equipaje que le entreguen los pasajeros y en general de todos los bultos, envios rápidos &. &. que conduzca el wagon de carga.

Hay que tener estivados por

órden en el wagon de carga, los equipajes y envios rápidos, para que no ocasione dificultades su entrega. Asi mismo hay que acomodar con cuidado las bestias de silla, perros ó alguna rés & & que haya que trasportar en los wagones de carga.

Todos los empleados del personal de viaje están en la obligacion de prestar su ayuda para esto, principalmente en las Estaciones, al cargar y descargar los equipajes, en tanto cuanto se lo permitan los trabajos que les están designados en el tren especialmente.

Si se hiciere necesario en las Estaciones intermediarias un movimiento en la combinacion del tren, separar ó enganchar wagones, y el personal de trabajadores fuere reducido, está el personal de viaje en la obligacion de coadyuvar en persona para que se lleve á efecto la maniobra lo más pronto posible.

## Art.° XIII.

Concluido el viaje, deben los Conductores quitar las señales y cordones y colocarlos en sus lugares respectivos. Los wagones de pasajeros y de carga deben ser revisados interiormente; las ventanas y puertas se cerrarán y se entregará al Jefe de Estacion cualquier objeto que se haya quedado olvidado.

## Art.° XIV.

El Conductor superior está obligado á llevar un informe de cada viaje en los formularios prescritos según instruccion especial, en el cual anotará todos los acontecimientos ectraordinarios que hayan ocurrido en el tren y todas las observaciones relativas al tráfico y á su seguridad.

Los informes del viaje serán entregados a la Estacion final coleccionados en debido órden y esta los enviará por primera oportunidad a la Direccion.

La Direccion hará revisar á menudo los vagones por empleados encargados al efecto. Las contravenciones de las prescripciones existentes, asi como las negligencias en el servicio, serán castigadas con la indemnizacion de los perjuicios ocasionados á la Compañia y además con una multa.

Artº

y el personal, de trabajadores fuere reducido, está el personal de viaje en la, obligacion, de coadyuvar en persona para que se lleve á efecto la maniobra lo más pronto posible.

sajeros y de carga deben ser revisados interiormente; las ventanas y puertas se cerrarán y se entregará al Jefe de Estacion cualquier objeto que se haya quedado, olvidado.

## Artº XIV.

El Conductor superior está, obligado, á llevar un informe, de cada viaje en los formularios prescritos según instruccion especial, en el cual anotará todos los acontecimientos estraordinarios que hayan ocurrido en el tren y todas las observaciones relativas al tráfico y á su seguridad.

Los informes del viaje del dia serán entregados al dia siguiente á la Inspectoria del Tráfico, coleccionados en debido órden.

## Art° XV.

La Direccion hará revisar á menudo los wagones por empleados encargados al efecto. Las contravenciones de las prescripciones existentes, asi como las negligencias en el servicio, serán castigadas con la indemnizacion de los perjuicios ocasionados á la Compañia y ademas con una multa.

Art°

## Artº XVI.

El Conductor superior es personalmente responsable, de presentar las señales debidamente, y debe tomar nota escrupulosa de las, disposiciones referentes á cruzamientos, de los trenes, espera de uno ú, otro tren y avances ó retardos de los trenes de Construccion.

## Artº XVII.

Corresponde exclusivamente, al Conductor superior, recibir y conducir la Correspondencia, del servicio y es responsable de la misma.

Sobre este particular, asi como sobre la Conduccion, de asuntos postales por cuenta del Correo Nacional, nos reservamos disposiciones especiales.

Caracas: Novbre de 1892.
La Direccion

N.º 31

# Gran Ferrocarril de Venezuela.

---

## Instrucciones sobre la Contabilidad y Administracion de Cajas de las Estaciones.

---

Abril de 1895.

Y

# Instrucciones
## sobre la contabilidad y administracion de cajas de las Estaciones.

## I.

## Teneduria de libros y modo de formular las cuentas.

### §1.

### Teneduria de los libros en general.

Todos los libros cuyos dos lados forman un todo, ó en los cuales las entradas y las salidas se hallan en dos páginas opuestas, deben llevar el número de la hoja, en los demas casos el número de la página.

Antes de principiar las entradas, el Jefe de Estacion anotará en la primera página del libro la cantidad de hojas ó de páginas.

Los libros se llevarán de un modo aseado y todas las entradas se harán con tinta y con letras muy claras. *Toda raspadura queda terminantemente prohibida.*

En caso de errores se pasará una raya por sobre estos, de manera que lo pagado quede legib

## a. Tráfico de pasajeros y de bestias, cuyo despacho se efectúa por medio de billete

## §2.

### Apunte de billetes recibidos.

### Libro de salida de billetes.

Adj. 1. A los billetes que se hayan pedido y recibido debe dárseles entrada en la cuenta mensual

Adj. 2. El número de los billetes vendidos, tanto por cada tren, como por dia, debe constar en el libro de salida de billetes.

Al principio de cada mes, y despues del despacho de cada tren, se entrará en el mismo, el número mas bajo de la existencia

La diferencia entre éste número y él del princip que existia al comenzarse el expendio, dará la cantidad de los billetes vendidos y mal sellados.

Al entrar el número de billetes debe comprobarse por indicacion especial, cuantos se hayan vendido á medio precio. Por ejemplo: $12\frac{3}{2}$ billetes.

La entrada de los billetes vendidos se hará con tinta negra. Se indicará el número de los billetes mal sellados por separado y con tinta roja.

Las entradas por trenes expresos, wagones reservados, tarjetas de abono, y billetes expedidos por los conductores, deben efectuarse igualmente en el libro de salida de billetes cada dia al terminarse el servicio.

Todos los dias, despues del despacho del último tren, se hará el resumen en el libro de salida de billetes, y se entregará el producto al Jefe de la Estación, quien dará en dicho libro el recibo correspondiente en letras y en la columna "Observaciones".

El resumen se hará siempre de tal modo, que conste claramente, además de las entradas diarias, las del mes desde su principio.

## §3.

## Cuentas mensuales.

Las cuentas tienen que demostrar:

a) La existencia en billetes, de conformidad con el finiquito del mes anterior,

b) La entrada de billetes en el mes corriente, de acuerdo con los pedidos hechos segun consta en los formularios, correspondientes.

c) La cantidad de los billetes vendidos en el mes corriente. Los billetes mal sellados serán anotados con tinta roja.

d) La existencia desde el número menor al mayor de los billetes restantes.

e) Los importes en efectivo, tanto segun clases, como en su totalidad.

f) Por último, las entradas por trenes expresos, wagones reservados, tarjetas de abono y billetes expendidos por los conductores.

El orden por el cual se anotará las estaciones es en todas partes el mismo de la tarifa.

La cantidad de billetes expendidos y los importes recibidos en efectivo se sumará página por página, y los resultados de cada una se recapitulará al final de la cuenta.

La suma total debe estar conforme con el producto que arroja el libro de salida de los billetes.

Despues de traspasar la existencia de los billetes restantes á la cuenta del mes próximo, se remitirá en duplo la cuenta mensual cerrada, al Control del Tráfico á mas tardar el dia 3 del mes que sigue al de la cuenta.

El Control del tráfico devolverá á las Estaciones un ejemplar despues de revisada la cuenta, provisto de la nota correspondiente, y este ejemplar se guardará con los de los meses anteriores.

Los medios billetes y los mal sellados se agregarán al informe siguiente de las entradas diarias (véase §20) y se pegarán en el respaldo de éste.

## b. Tráfico de equipajes y de encomiendas.

### §4.

### Modo de llevar las cuentas de entradas.

Diariamente, despues del despacho del último tren, se recapitulará el producto del tráfico de equipajes y de encomiendas en el respaldo del talon de la última boleta de equipaje, respectivamente de la última guia de encomiendas expedidas, y se entregará en seguida al Jefe de Estacion, el cual otorgará recibo en el talon respectivo.

### §5.

### Remision de las boletas de equipaje recogidas, y de las guias y relaciones de guias de encomiendas.

Las boletas que se hagan recojido de los pasajeros deben unirse y pegarse juntas á las partes correspondientes de las mismas, boletas entregadas por los conductores, y se remitirán todos los dias con el informe sobre las entradas del dia.

De igual manera se procederá con las guias y relaciones de guias de encomiendas.

Los talones de las boletas de equipaje y de las guias de encomiendas se guardarán en la oficina de la estacion despachadora para servir de comprobante en caso de averiguaciones.

## §6.

## Cuentas mensuales.

La estacion despachadora enumerará en la cuenta No. 3. respectiva las boletas de equipaje extendidas separadamente de las guias para encomiendas, observando además el orden de Estaciones de recibo, segun lo indica la tarifa, y la separacion de las mismas entre si: -

Para cada una de las estaciones de recibo debe proveerse el espacio que sea necesario, segun la experiencia:

Al fin del mes debe sumarse el resultado de cada una de las partidas y formar de éstas una recapitulación, cuyo resumen final deberá concordar con el Control de las entradas diarias (véase §4).

La remisión de las cuentas mensuales al Control del Tráfico se efectuará en el término prescrito para las cuentas sobre expendio de billetes.

No hay necesidad de llevar una cuenta especial sobre el recibo de equipajes y de encomiendas.

## c. Tráfico de mercancias y de cargamentos de bestias

### §7.

### Jornal de Caja de mercancias.

Dj. 4. Con el objeto de establecer el control del movimiento de dinero en el despacho de mercancias se llevará el Jornal de caja de mercancias.

Toda entrada (columnas 7 á 10) ó salida en efectivo (columnas 16 á 18) será anotada en el Jornal de caja de mercancias en el momento de efectuarse el cobro ó el pago.

Los pagos de los que tienen cuentas se trasportarán sumariamente conforme á la cuenta de crédito (vease §10) al Jornal de caja.

El folio y el número bajo el cual estás asentada la entrada ó la salida en el Jornal de caja para mercancias, tendrán que anotarse en las partidas relativas de entrada ó salida en el Jornal de salida, Jornal de entrada y en la Cuenta de crédito.

En cambio se indicará en el Jornal de caja de mercancias el folio y número corriente de los libros arriba mencionados.

Se sumará en el Jornal de caja de mercancias todos los dias en las diferentes columnas de efectivo, inclusas las sumas de los dias anteriores, en entrada y salida, de modo que aparezcan tanto las entradas del dia como el total del mes.

El Debe que resulte se comparará con el Haber. Al presentarse diferencias que no pueden aclararse en el acto, se procederá de acuerdo con el párrafo 17.

La entrada se entregará al fin del dia al

Jefe de Estación, quien dará el recibo correspondiente en letras en la columna "Observaciones" del Jornal de Caja de mercacias.

Los asientos correspondientes á cada mes formarán una seccion especial.

## §. 8

Mod. 5.

## Jornal de Salida.

El objeto del Jornal de Salida es establecer un control para cerciorarse, si los fletes cobrados por la estacion remitente, que se cargan al Debe de la Caja de mercancias por las relaciones de guias, pases de trasporte para bestias ó por las cuentas mensuales, respectivamente, hayan entrado en efecto á la caja de mercancias ó hayan sido abonados á la cuenta de crédito.

En el Jornal de salida se anotarán por posiciones todas las relaciones de guias por despachar, como tambien los pases de trasporte de bestias, por separado de aquellas, y despues de calculado el flete etc.

Al fin del dia se compararán las partidas de los

los duplicados de relaciones de guias y de los talones de pases de trasporte de bestias con las partidas del Jornal de Salida. Despues de la rectificacion de cualquiera diferencia se cerrerá el Jornal en sus columnas de efectivo. Todos los montantes pagados al contado y anotados como tales en el Jornal de Salida se cancelarán, traspasando el número del folio y el corriente del Jornal á la columna, que para el efecto tiene el Jornal de Caja de mercancias. En el Jornal de salidas se anotará en las partidas relativas el número del folio y él de orden del Jornal de Caja de mercancias para comprobar la cancelacion efectuada.

Al hacer el traspaso de los fletes cobrados por la estacion remitente á la cuenta de crédito debe indicarse en esta última el folio y número corriente del Jornal, y se efectua la cancelacion en éste, anotando los mismos números de la cuenta de crédito.

Al fin de cada dia se sumará el efectivo en las columnas del Jornal de Salida para fijar el Debe hasta ese momento.

## § 9.

Adj. 6.

## Jornal de Entrada.

El Jornal de Entrada tiene por objeto establecer un control sobre si los montantes que deben cobrar las estaciones de recibo (como fletes, acarreos, cargos estraordinarios etc), que se debitan á la caja de mercancias por las relaciones de guias, respectivamente pases de trasporte para bestias, y por la cuenta mensual, han sido remitidos efectivamente á la Caja, ó abonados en la cuenta de crédito.

En el Jornal de Entrada se anotarán en el Debe cada una de las relaciones de guias y pases de trasporte para bestias recibidos, separados como en el Jornal de salida y por posiciones, tan pronto como hayan sido revisados los fletes etc.

La entrada se hará el mismo dia en que se reciban los papeles respectivos.

Se sumará el Jornal de Entrada al fin de cada dia en sus columnas de efectivo para fijar asi el Debe hasta ese tiempo.

Despues de terminado el mes se separará las relaciones de guias y pases de trasporte para bestias del mes anterior, se clasificarán y anotarán así en el Jornal de Entrada en la seccion del mes anterior, para cuyo efecto se dejará el espacio necesario, ántes de principiar las entradas para el nuevo mes.

## § 10.

## Cuenta de Crédito y Restos de Fletes.

Adj. 7. Para aquellos remitentes y consignatarios á quienes la Direccion haya concedido plazos para pagar los fletes, así como para las Compañías de trasporte ó carreteros del Ferrocarril, y para los restos de fletes de mercancias sobrantes, el despacho tendrá que llevar una cuenta de crédito, reservándose en ella una seccion especial á cada uno de los arriba mencionados.

Para todos los fletes acreditados, de los cuales no se encuentran yá las guias, ni tampoco los objetos mismos en la estacion, debe exijirse el reconoci-
Adj. 8. miento de deuda, segun el formulario adjunto, que será devuelto cuando séa pagada la deuda.

Sin el correspondiente reconocimiento *no se entregarán en ningun caso* las mercancias, ni las guias.

## § 11.

## §. 11.

## Cuenta Mensual de Salida y Entrada.

Mf. 9 De todas las relaciones de guias y pases de trasporte para bestias, extendidos por la estacion despachadora se llevará una cuenta de salida, pero separadamente para las estaciones de este ferrocarril, las del ferrocarril de Pto. Cabello y las del ferrocarril de La Guayra; de igual manera se llevará de todas las relaciones de guias y pases de trasporte para bestias una cuenta de entrada.

En estas cuentas debe anotarse al final los pases de trasporte para bestias, de manera que queden indicados en ellas ademas de los montantes de dinero, el número de bestias trasportadas, segun su clase.

Hay que abrir para cada estacion una seccion segun el órden de estaciones en la tarifa con el nombre de la estacion, dejando, para ella en dicha cuenta el espacio, que segun lo demostrado por la experiencia, sea necesario para las relaciones y pases de trasporte, que se reciban posteriormente.

mente.

Se hará diariamente la entrada en las cuentas, y de tal manera que una de ellas forme una partida.

En la cuenta de salida aparecerán las relaciones de guias ordenadas por los números.

Al fin del mes se sumará la cuenta de salida, en todas sus columnas, hasta mas tardar el 2, lá de entradas hasta el 4 de cada mes, por estaciones.

Del producido de las cuentas mensuales se hará en el mismo formulario una recapitulación, sf.10 tanto para el tráfico local, como para el de los ferrocarriles vecinos. El producto del tráfico total debe resumirse por último en una suma final.

Las sumas de estas recapitulaciones deben hacerse de acuerdo con las sumas mensuales de los Jornales de Salida y Entrada respectivamente.

Las cuentas mensuales se remitirán al Control del Tráfico: La de la Salida, el dia 3, y lá de la Entrada, el dia 5, del mes siguiente.

§12.

## § 12.

Mf. 11.

## Lista de Restos de Fletes no pagados.

El 5 del mes siguiente remitirá la estacion al Control del Tráfico, junto con la cuenta de entrada, una lista de los restos de fletes en que aparezcan las partidas del mes anterior que estan aún sin saldar en la cuenta de crédito, separados por cuentahabientes, y otros restos de flete.

Con respecto á los cuentahabientes hay que insistir, que paguen su cuenta del mes anterior hasta el 4 del mes siguiente.

Cuando haya retardos en el arreglo de cuentas deberán éstos ser motivados por separado

## § 13.

## Remision de Relaciones de Guias y Pases de Trasporte para Bestias.

La Relaciones de Guias (azules) se remitirán al Control del Tráfico, arregladas por estaciones y separadas por meses, diariamente con el informe inmediato de las entradas diarias, despues de ser revisadas y anotadas en el Jornal de Entrada

Los duplicados de las relaciones (negras) se remitirán por la estación de salida igualmente al Control del tráfico junto con el próximo informe de las entradas diarias.

## §14.

## Comprobantes de Rectificaciones.

Las rectificaciones de las cuentas mensuales en Adj. 12 pro ó en contra que resultaren de la revision efectuada por el Control del Tráfico, siempre que no hayan sido verificados ya anteriormente, se hará conocer á las estaciones por medio de Comprobantes mensuales de rectificaciones.

Mientras que el Control del Tráfico no haya practicado la revision de las cuentas, no podrán hacerse ninguna clase de rectificaciones en los libros.

Las adiciones y deducciones efectuadas por el Control tendrán que ser anotadas como "observacion" al fin del respectivo dia ó mes en el Jornal de Salida, en el de Entrada y en la Cuenta de Crédito respectivamente.

Caso que no puedan cobrarse los montantes añadidos, habrá que dar aviso sobre el particular.

Si una estacion no cree exacta una alteracion efectuada, tendrá que objetarla al Control del Tráfico. Si la estacion cree no poder aceptar la decision del Control del Tráfico, informará entonces á este departamento para obtener el fallo de la Direccion. —

## II.

## Administracion de Caja.

### §15.

### En General.

La Administracion de Caja de las Estaciones será atendida de acuerdo con las prescripciones siguientes por la Caja de billetes, de equipajes etc., y por la de mercancias.

### §16.

### Esfera de Atribuciones.

Son atribuciones de las Cajas de despacho:

1) Recibir las entradas del tráfico por billetes, equipajes etc, bestias y mercancias;

2)

2) Efectuar los pagos que se les encargue,
3) Guardar las existencias de caja,
4) Entregar las entradas al Jefe de Estacion,
5) Llevar los libros de todas las Entradas y Salidas.

En las Estaciones en que hay servicio combinado, el Jefe ó Encargado de Estacion es el administrador responsable de todas estas Cajas.

Si algunas de estas Cajas están confiadas á administradores especiales, estos últimos serán entonces responsables de la administracion de sus respectivas cajas.

## §17.

## Entradas y Salidas de las Cajas de Despacho.

Las cajas de despacho están una vez por todas autorizadas y encargadas para efectuar aquellos cobros y pagos sin ordenes especiales, que provienen directamente de las partidas del expendio de billetes, del despacho de equipajes etc., de mercancias y de bestias, ordenados por estas prescripciones.

Todo otro cobro i pago no tendrá lugar, sinó únicamente por medio de una órden especial.

Sobrantes cuyo origen no podrá aclararse, deben ser entregados al Jefe de Estacion, quien á su vez les dará entrada en el Jornal de Caja, haciendo en la rúbrica "Varios" la observacion correspondiente, para entregarlos con el próximo informe del dia, dándo en éste aviso sobre el particular al Control del Tráfico.

En ningun caso los respectivos empleados deben apropiarse por si tales sobrantes, ó disponer de ellos de otro modo, pues tal proceder será considerado como abuso de confianza y castigado segun las circunstancias.

Los Administradores de Cajas harán inmediatamente de sus propios recursos la inversion de cualquier deficit en la Caja, y cuando no puedan hacerlo, informar acto continuo á las Direcciones. Este aviso se dará tambien cuando el deficit se haya entregado y exceda de 30 (Treinta) Bolivares, sin haberse podido aclarar su origen dentro de 48 horas.

En el libro de Caja relativo habrá que hacer delante de la linea siempre una observacion sobre los montantes agregados.

Solo en los casos de haberse observado estas prescripciones la Direccion tomará en cuenta las cantidades añadidas, para compensarlas contra los sobrantes que acaso tengan relacion con ellas.

## § 18.

## Entrega de las Entradas.

Las Cajas de billetes, equipajes etc. y de mercancias, siempre que no entreguen directamente á la Caja Principal, tienen que entregar diariamente todas sus entradas al Jefe de Estacion, quien les dará en el libro correspondiente el recibo.

Las entradas de estas cajas no podrán quedar de ninguna manera durante la noche en sus respectivos depósitos, sino que despues del despacho del último tren, ó antes de terminarse el servicio, serán entregadas al Jefe de Estacion, el cual para este efecto está provisto de una caja fuerte ó cajita de hierro.

Para las consecuencias que puedan resultar de las contravenciones á estas prescripciones, se hacen personalmente responsables el administrador de la caja de despacho relativa como tambien el Jefe de la Estacion.

Este tiene que entregar las entradas diariamente á la Caja Principal en el tiempo prescrito, acompañado de una especificacion en el formulario al efecto y extendida en duplo. de tal manera que no queden en fondo de Mof. 13. la caja, sino el permanente para el cambio.

No se admiten excepciones á esta orden sino con el consentimiento expreso de la Direccion.

De las entradas del Debe que resulten de diferentes meses se hará la entrega por separado.

Los certificados de la entrega de dinero devueltos por la caja principal con el recibo correspondiente deben ser coleccionados en un cuaderno de comprobantes, organizados por orden cronológico junto con los demás recibos sobre pagos efectuados por acarreos etc. etc.

§ 19

## § 19.

ad. 14.

## Jornal de Caja de la Estacion.

Con el objeto de formar un cuadro claramente demostrativo de todas las entradas y salidas de la caja de la estacion, habrá que llevar un jornal de caja de la estacion de tal modo, que se establezca en él para cada mes una seccion especial.

La anotacion de las entradas del tráfico de billetes, equipajes etc, de mercancias y bestias se efectuará en el acto, y para aquel mes, en que hayan sido asentados los montantes en el libro de billetes etc; Jornal de Salida Jornal de Entrada de mercancias ó en la cuenta de crédito.

Si el administrador de la caja de la estacion lleva al mismo tiempo la caja de billetes, equipajes etc. ó de mercancias, tiene que asentar las entradas de estas cajas diariamente, despues de cerrados los respectivos libros, por la suma entera en el Jornal de Caja de la Estacion. Entradas diversas y los avances recibidos etc, con el fin de hacer pagos, se entrarán igualmente en el acto, despues de su recibo, por montantes separados en el Jornal de Caja de la Estacion para el mes en que entren en la Caja de la estacion.

## § 20.

## Informe sobre las Entradas diarias del Tráfico.

dj. 15. Hay que estender un informe en el formulario prescrito sobre las entradas de cada dia, conforme con las anotaciones en el Jornal de Caja de la Estacion y los otros libros de contabilidad. Ésta relacion se remitirá al Control del Tráfico con el mismo tren con que se mandará el dinero á la Caja principal.

Debe cuidarse estrictamente que los datos de los informes diarios concuerden con aquellos de los Certificados de entrega de dinero, entregados á la Caja principal.

Al tratarse de entradas de meses anteriores deben presentarse informes por separado para los diferentes meses.

§ 21.

## § 21.

## Entregas en Efectivo y fijar el Debe.

Hasta el 5 de cada mes remitirán las cajas
Adj. 16. de las estaciones respectivamente las cajas
independientes al Control del Tráfico una
especificacion de las entregas en efectivo
hechas á la Caja principal en el mes anterior, como tambien á este mismo departamento una lista del Debe, formulada
en virtud de las cuentas del mes y de los
otros comprobantes de cuenta.

Tan pronto como quede fijado el Debe mensual por el Control del Tráfico, y lo haya comunicado, habrá que proceder incontinenti á hacer el balance del Debe y Haber con la Caja Principal.

Con respecto á los montantes de flete del mes anterior que aún no hayan sido cobrados y entregados por la Caja de mercancias, dará su disposicion la Direccion en virtud de la lista de restos de flete remitida, otorgando eventualmente á la Caja de mercancias un adelanto para este efecto.

Caso que el Control del Tráfico fije un Debe que se desvia del que demuestran los libros:

a) se entregará los montantes que falten ulteriormente

y b) se asentará los montantes que sobren, segun indicacion del Control del Tráfico.

## § 22.

## Revisiones Propias.

Los administradores de las Cajas de despacho están en la obligacion de cerciorarse del estado de sus cajas por medio de revisiones propias.

Es condicion preliminar para una revision propia, que todos los libros y cuentas concuerden estrictamente.

En la Caja de billetes se hará constar la concordancia, por lo ménos 3 veces al mes, calculando el producto de los billetes vendidos hasta entonces.

En la Caja de equipajes etc. habrá que establecer todos los dias, y en virtud de los talones, la concordancia de los montantes recibidos.

Nf. 17. En la caja de mercancias habrá que llevar un control diario en el formulario prescrito, el cual debe presentar el estado de la mencionada caja.

## § 23.

## Revision y Entrega de las Cajas.

Cuando haya revisiones de Caja, habrá que particip al revisor, si hay en la caja montantes demás ó deménos. Las exposiciones hechas en la revision deben arreglarse, si es posible, en el acto, sinó despues de la llegada de la decision de la Direccion.

En la entrega de cajas habrá que tomar un protocolo, que firmarán tanto él que entrega como él que recibe y se enviará á la Direccion.

La Direccion.

De acuerdo con las precedentes instrucciones llevará cada Estacion los siguientes libros, Cuentas y relaciones:

## A. Libros.

1) Libro de Salida de billetes (adj: 2; § 2.)
2) Jornal de Caja de mercancias (adj: 4; § 7.)
3) Jornal de Salida (adj: 5; § 8.)
4) Jornal de Entrada (adj: 6; § 9.)
5) Cuenta de Crédito (adj: 7; § 10)
6) Jornal de Caja de la Estación (adj. 14; § 19)

## B. Cuentas.

| | Plazos para el envio: |
|---|---|
| 1) Cuenta mensual de billetes (Adj. 1; §. 2.) | el dia 3 de cada mes. |
| 2) Cuenta mensual de equipajes y encomiendas (Adj. 3; § 6.) | – " – " – 3<br>do |
| 3) Cuenta mensual de Salida de mercancias (Adj. 9; § 11.) | – " – " – 5<br>do |
| 4) Cuenta mensual de Entrada de mercancias (Adj. 9; § 11.) | – " – " 5<br>do. |

## C. Relaciones

## C. Relaciones:

| | Plazos para e envio: |
|---|---|
| 1) Lista de los Restos de Flete (adj. 11; § 12) | el dia 5 de cada mes |
| 2) Especificacion de las Entradas diarias del Tráfico á la Caja Principal (adj. 13; § 18) | diariament |
| 3) Entrada del Tráfico (adj. 15; § 20) | diariament |
| 4) Lista del Debe y Especificacion de las Entregas en efectivo hechas á la Caja Principal en el mes anterior. (adj. 16; § 21) | el dia 5. de cada me |
| 5) Control diario del estado de la Caja de mercancias (adj. 17; § 22) | ./. |

res.

445
3
133,50

N: 21

# Gran Ferrocarril de Venezuela.

ad. N: 5

Nº 7260

## Suplemento

## á las "Instrucciones sobre el uso y servicio de los aparatos telegráficos."

## Instrucción referente al empleo de los aparatos despertadores de noche.

Para hacer efectiva la communicación telegráfica nocturna, es decir, la despues del servicio diurno (véase la disposicion Nº 923 del 14 de febrero p. p. y Nº 3106 del 30 de abril p. p.) han sido instalados en las Estaciones Caracas, Los Teques, Las Tejerias, La Victoria, Maracay y Valencia *aparatos despertadores*, que solo funcionan cuando se hallan communicados con la línea telegráfica. Esta communicación se efectua al poner á la derecha la palanca del conmutador correspondiente, aparatico que se encuentra colocado muy cerca á la mesa del aparato telegráfico.

Al comenzar el servicio nocturno el empleado respectivo debe averiguar:

1º Si la palanca del conmutador tiene la dirección prescrita. (posición derecha)

2º Si el aparato telegráfico está ajustado debidamente, por lo cual queda responsable.

Este mismo empleado debe siempre quedarse cerca del lugar del despertador desde el momento en que comienza su servicio

Al sonar la señal de llamada de su estación, debe éste inmediatamente atender al aparato y recibir el parte.

Cuando el empleado esté dudoso si ha sonado ó nó la campana, debe convencerse de esto por la posición de la tapita caediza del despertador, pues ésta cae cada véz al sonar.

Ynmediatamente despues de haber recibido la comunicación debe ponerse esta tapita en su estado

# Modificación

## del inciso 3ro, § 2º del Suplemento II referente al empleo de los aparatos despertadores.

(Instrucciones p.a el Servicio del Telégrafo)

Para comunicarse por telégrafo durante las horas de la noche, se empleará el siguiente procedimiento:

El empleado trasmisor apoya la mano sobre el manipulador del aparato del telégrafo, alertando así por los timbres eléctricos á todas las Estaciones de conexión directa con la suya. Estas deberán inmediatamente responder á aquella señal del modo prescrito en casos ordinarios. El empleado trasmisor prolongará esta operación hasta que hayan contestado la ó las Estaciones con quienes desea la comunicación.

Febr 17/1896.

Valencia
San Blas

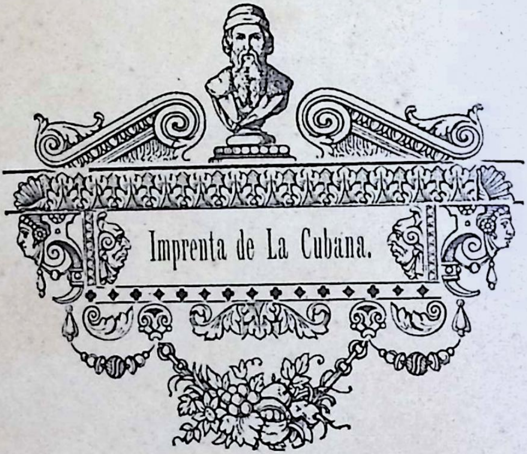
primitivo.

El parte recibido debe enviarse á su destino sin pérdida de tiempo, en caso necesario por espreso.

Al principiar el servicio diurno al dia siguiente, debe incommunicarse el despertador lo que se logra al poner al lado izquierdo la palanca del conmutador.

La Direccion.

Caracas: Novbre 2 de 1894.



Imprenta de La Cubana.

N.º 5 5

Gran Ferrocarril
de
Venezuela

Grosse Venezuela
Eisenbahn
Gesellschaft

# INSTRUCCIONES

## para el uso y servicio de los aparatos telegráficos

# INSTRUCTION

## über die Behandlung und Bedienung der Telegraphen-Apparate.

CARACAS
Buchdruckerei : »La Cubana«.
1893

# Grosse Venezuela-Eisenbahn-Gesellschaft.

# Telegraphen-Inſtruction.

## I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Der elektrische Telegraph dient zur Sicherung eines geregelten Eisenbahnbetriebes.

Derselbe soll ausser den zum äusseren und inneren Eisenbahndienst erforderlichen Mittheilungen auch zu sonstigen dienstlichen Correspondenzen gebraucht werden.

§ 2. Die *verantwortliche* Bedienung der Apparate liegt folgenden Personen ob:

1. den Stationsvorstehern,
2. den Stationsassistenten und
3. sämmtlichen für den Telegraphendienst geprüften Beamten der »Grossen Venezuela-Eisenbahn«.

Alle zur Bedienung der Apparate bestimmten Personen müssen mit der Handhabung derselben vollständig vertraut sein, und bildet die Erlernung und Ausübung des Telegraphen-Dienstes eine Amtsfunction der mit der Wahrnehmung des Eisenbahndienstes betrauten Beamten, die nicht nur unbefugte wie unbefähigte Personen von den Apparaten fern zu halten haben, sondern auch die telegraphischen Mittheilungen als das grösste Geheimniss betrachten müssen.

§ 3. Dem mit der speciellen Beaufsichtigung der Telegraphen-Apparate beauftragten Beamten wie dem Betriebscontroleur steht jederzeit das Recht der Handhabung der Apparate zu.

§ 4. In allen den Telegraphendienst betreffenden Angelegenheiten haben die Dienststellen sich an den mit der Beaufsichtigung der Apparate betrauten Beamten zu wenden und dessen mündlichen und schriftlichen Anordnungen in Bezug auf diesen Dienstzweig unweigerlich zu folgen. Diesem Beamten liegt die Controlle des gesammten Telegraphendienstes sowie die Revision der Dienstdepeschen-Journale ob, welche demselben am ersten Tage eines jeden Monats nebst den verbrauchten Morsestreifen einzusenden sind.

§ 5. Die mit der Wahrnehmung des Telegraphendienstes beauftragten Beamten, zunächst die Stationsvorsteher, haben für ordnungsmässige Instandhaltung der Apparate, Batterien und Zubehörtheile sowie der dazu erforderlichen Materialien und Drucksachen, besonders aber für Reinhaltung der Apparate und Telegraphen-Zimmer zu sorgen.

§ 6. Bei eintretenden Störungen des Telegraphenbetriebes, hat der den Apparat bedienende Beamte den Stationsvorsteher oder dessen Vertreter an den betreffenden Apparat zu rufen, und ist in dessen Beisein zu untersuchen, ob die Störung ausserhalb oder am Apparat selbst oder an der Batterie und der Zimmerleitung liegt. Zu diesem Zwecke ist nachzusehen, ob die Drähte der Batterie wie die in den

Apparattisch eingeschalteten Drähte fest in den Klammern sitzen, ob die Drähte an den Kupfer- und Zinkfahnen durch die Flüssigkeit zerfressen sind. Im ersten Falle sind die Schrauben fest anzuziehen. Eine Reparatur der Kupfer- und Zinkfahnen lässt sich nicht durchführen, desshalb müssen dieselben sofort ausgewechselt werden.

Ist in den Elementen etc., wie in der Zimmerleitung der Fehler nicht zu finden, so muss die Aussenleitung selbst einer Revision unterzogen werden. Ist die Leitung gerissen, so wird dieselbe sofort provisorisch durch ein Stück Draht verbunden. Stellt sich eine Verschlingung der Drähte heraus, so sind dieselben mittelst einer langen Stange vorsichtig von einander zu lösen. Spricht der Apparat, nachdem sämmtliche voraufgeführten Mängel beseitigt sind, nicht an, so liegt der Fehler in dem Apparat selbst oder in der Batterie. Die Batterie ist dann je nach dem augenscheinlichen Bedürfniss — wenn das Kupfervitriol vollkommen im Wasser aufgelöst ist — theilweise oder ganz zu erneuern. Kann auch hierdurch die Störung innerhalb einer halben Stunde nicht beseitigt werden, so ist der mit der Beaufsichtigung der Apparate betraute Beamte zu benachrichtigen. Die Störung ist im Depeschen-Journal zu vermerken.

§ 7. Die Benutzung des Telegraphen ist nur auf das wirklich Nothwendige oder Eilige zu beschränken. Die Benutzung der Apparate zu privaten Unterhaltungen wird strengstens untersagt.

§ 8. Die tägliche Dauer des Telegraphendienstes bestimmt sich durch die des jedesmaligen Stationsdienstes der Art, dass die Telegraphen-Apparate so lange *unausgesetzt* bedient werden müssen, als der Eisenbahndienst es bedingt. Soll bei aussergewöhnlichen Gelegenheiten der Apparat auch des Nachts bewacht sein, so wird dies besonders angeordnet werden.

Der Telegraphendienst beginnt eine halbe Stunde vor Abgang des ersten Zuges und endet eine viertel Stunde nach Ankunft des letzten Zuges auf der Endstation. Die Zwischenstationen haben so lange einzuwarten, bis der Zug auf der Nachbarstation eingetroffen ist.

§ 9. Der Eisenbahn-Telegraphendienst zerfällt in zwei Theile.

a) Signaldienst
b) Depeschendienst

Der Signaldienst, von welchem die Sicherheit und Pünktlichkeit des Fahrbetriebes abhängt, muss vorzugsweise gewissenhaft gehandhabt werden, derart, dass einer *abzugebenden Zugmeldung*, *jede*, *auch die wichtigste Depesche* nachsteht.

§ 10. Zur Aufgabe bahndienstlicher Depeschen sind berechtigt:

a) die Direction,
b) die Sectionsingenieure,
c) der Maschineningenieur,
d) der Betriebscontroleur,
e) der mit der Beaufsichtigung der Apparate beauftragte Beamte,
f) die Stationsvorsteher, resp. deren Vertreter,
g) die Magazin-Verwalter

Die Depeschen sind entweder schriftlich oder mündlich in Person aufzugeben.

Andere Beamte haben sich mit etwa abzugebenden Depeschen an die Stationsvorsteher zu wenden, welche die Zulässigkeit der Depeschen zu prüfen und je nach Befinden sie anzunehmen oder zurückzuweisen haben. In zweifelhaften Fällen sind die Depeschen abzugeben, dann aber der Direction zur Entscheidung vorzulegen.

§ 11. Alle bei den Dienststellen eingehenden oder abzugebenden Depeschen sind ohne Ausnahme wortgetreu in ein auf jeder Station zu führendes Depeschen-Journal mit genauer Zeitangabe einzutragen. Jede Meldung und jede Depesche erhält eine laufende Nummer, und beginnt jeden Tag beim Dienstbeginn eine neue Nummerirung. In dem Depeschen-Journal darf nur mit ~~Tinten~~Bleistift geschrieben werden. Radirungen sind strengstens untersagt, ebenso Correcturen. Verbesserungen dürfen nur derartig vorgenommen werden, dass die entsprechenden Worte einfach durchstrichen werden, aber leserlich bleiben. Unklare oder verstümmelte Depeschen müssen durch sofortige Nachfrage sogleich ergänzt werden.

§ 12. Die Beamten haben zu allen telegraphischen Correspondenzen sich derjenigen Schriftzeichen zu bedienen, welche auf den allen Stationen übergebenen Tabellen verzeichnet sind.

## II. Spezielle Bestimmungen.

### A. SIGNALDIENST.

§ 13. Behufs rechtzeitiger Wahrnehmung des Signaldienstes muss jede Station eine halbe Stunde vor Abgang des ersten von der Nachbarstation zu erwartenden Zuges zur Entgegennahme von Meldungen bereit sein, eine Reservemaschinen-Station schon zur Zeit des Eintritts jenes Zuges in den Rayon ihrer Reservemaschine.

Für einzelne Maschinen gilt dasselbe.

§ 14. Sobald der *letzte* Zug die Stationen eines Reserve-Maschinen-Rayons passirt hat und auf derjenigen Station, wo sich eine Reservemaschine befindet, oder auf der betreffenden Endstation angelangt ist, giebt letztere Station der nächsten rückwärts gelegenen Station zum Zeichen des Dienstschlusses das Wort »*Schluss*«, und geschieht ein Gleiches von Station zu Station bis zu der betreffenden Reservestation.

§ 15. In allen Fällen, ~~wo nicht fahrplanmässige Züge abgelassen werden sollen~~, ist bei der benachbarten Station zu fragen, ob die Züge kommen können und hat, wenn dies geschehen kann, die Zugabmeldung zu erfolgen. Trifft ein Zug ohne Meldung ein, so ist die Nachbarstation nach dem Grunde zu fragen und die bezügliche Correspondez in das Depeschen-Journal einzutragen.

Der dienstthuende Stationsbeamte ist für die Zugmeldung verantwortlich.

### B. DEPESCHENDIENST.

§ 16. Jeden Morgen vor Beginn des Dienstes haben sich die Stationen von der Beschaffenheit der Apparate durch Anrufen der Nachbarstationen, welche den Ruf zu beantworten haben, Ueberzeugung zu verschaffen. Werden hierbei Mängel am Apparat entdeckt, so ist den Nachbarstationen auf schnellstem Wege Kenntniss zu geben und dem die Aufsicht über die Apparate führenden Beamten Anzeige zu machen. Von der Wiederherstellung der Verständigung sind ebenfalls die vorbenannten Dienststellen zu benachrichtigen.

§ 17. Jede Station ist verpflichtet, die ihr angebotenen Depeschen anzunehmen. Für den Inhalt der Depesche ist die Aufgabestation verantwortlich.

§ 18. Alle Schriftzeichen einer ankommenden Depesche müssen auf dem Papierstreifen ersichtlich sein. Ein Abhören der Depeschen oder sonstiger Meldungen, ohne den Papierstreifen laufen zu lassen, und nachheriges Eintragen aus dem Gedächtnisse wird streng untersagt. Demgemäss muss auch bei allen Zugmeldungen auf dem Papierstreifen der Abgabestation die Gegenmeldung, nämlich das Zeichen »Verstanden« der Stationsruf und das Zeichen »Quittung« der betreffenden Aufnahmestation markirt sein.

Beim Beginn des Tagesdienstes ist das Datum des Tages mit Tintenstift auf den Streifen vorzuschreiben. Die Rolle, auf welche der Papierstreifen gewickelt wird, ist mit Stationsnamen, Tag, Monat, Stunde des Anfangs und Ende des Papierstreifens zu versehen, z. B.

Das Ende des Papierstreifens ist mit Leim zu befestigen.

Antimano
Anfang
1. IV. 90. 10.30 Vm.
Ende
6. IV. 90. 6.10 Nm.

§ 19. Zur Herbeiführung eines gleichmässigen Verfahrens für die Handhabung des Telegraphen-Apparats ist Folgendes zu beachten:

1. Die für die Stationen festgesetzten Anrufe sind so lange zu rufen, bis sich die verlangte Station meldet z. B.

Palogrande ruft Las Adjuntas

-—-- -—, -—-- -—,

Las Adjuntas meldet sich wie folgt: ----—-
---—----- -- - -—- -—-- -— ------ —-— —
|: verstanden, verstanden, hier L. A. Leandri :|
darauf sagt Palo Grande:
---—- ---—- ---- -- - -—- -——- ——-
---- -- --- ——-- ---— ——-— —---
|: verstanden, verstanden, hier Palo Grande, Sievert. Zug ab. :| Hat Las Adjuntas diese Meldung erhalten, so giebt diese Station das Quittungszeichen ---—- -—- -—- -—- damit ist die Correspondenz geschlossen.

2. das Unterbrechungszeichen wird gegeben:
   a) wenn beim Abgeben von Depeschen Fehler gemacht werden.
   b) wenn der die Depesche abgebende Beamte so undeutlich arbeitet, dass er zur Wiederholung aufgefordert werden muss, und
   c) beim Einleiten abzugebender Circulardepeschen als Aufforderung den Papierstreifen in Bewegung zu setzen.

3. Ist der Aufnehmer einer Depesche verhindert dieselbe vollständig abzunehmen, oder ist er so dringend beschäftigt, dass die Depesche erst später abgenommen werden kann, so meldet er

sich mit dem Rufzeichen seiner Station, nimmt den Stationsruf des Abgebers entgegen und giebt dann: »Warten - — - - - .« Jeder Beamte, der zum »Warten« auffordert, ist verpflichtet, sich selbst zur Beendigung oder Entgegennahme der Depesche zu melden.

Sind zwei Stationen in Correspondenz und muss eine dritte Station eine *eilige* Depesche abgeben, so fällt sie durch Unterbrechung und »dringend,dringend« ein - - - - - - - - - - -  — - - — - -, die correspondirenden Stationen stellen sofort das Telegraphiren ein und warten die Beendigung der dringenden Depesche ab.

4. Die Beförderung von *Circular-Depeschen* an alle oder mehrere Stationen kann entweder stationsweise oder unter »Mitlesen« der betheiligten Stationen geschehen und zwar: Ist die Depesche für alle Stationen bestimmt, so hat die abgebende Station das für diese Depeschen festgesetzte Zeichen cb — - — -  — - - - zwei Minuten lang zu rufen, demnächst das Anrufezeichen zur Benachrichtigung, dass mit dem Abgeben der Depesche begonnen werden soll und schliesslich die Depesche selbst z. B. - - - — -  - - - — -  - - - -
- - - - — -  — - — -  — — — -  - - -  - - - -  - -  — - -
|: für Direction :‖ an alle Dienststellen u. s. w. zu geben. Ist die Correspondenz beendet, so giebt die zuletzt liegende Station zuerst, dann die darauf folgenden Dienststellen das vorgeschriebene Quittungszeichen z. B. - - - — -  - - - — -  - - - -  - -  -
- — -  - — - - — - — -  - — -  - — -  - — - u. s. w. Beim Abgeben von *Circular-Depeschen*

unter »Mitlesen« sind die betreffenden Stationen in der natürlichen Reihenfolge zu rufen und nach beiderseitig erfolgter Meldung durch das »*Mitlesen*« zur Aufnahme aufzufordern. Dieser Aufforderung muss das Verstandenzeichen jeder gerufenen Station zweimal und die Bezeichnung der Station folgen. Nach Beendigung der Depesche geben die Stationen in umgekehrter Reihenfolge Quittung.

5. Fehlt von einer Station die Quittung, so ist die betreffende Depesche an dieselbe besonders abzugeben.

6. Enthalten die Depeschen äusserst wichtige Mittheilungen oder Zahlen, so ist die Abgabestation berechtigt die Wiederholung der Depesche zu verlangen.

7. Ist eine Station nach Ablauf von 5 ‖ fünf ‖ Minuten nicht zu rufen, so hat die dahinter liegende Nachbarstation die Depesche *ohne jede Weigerung* anzunehmen und für deren Weiterbeförderung zu sorgen.

8. Bei besonders wichtigen Dienstdepeschen lässt die Abgabestation den Streifen mitlaufen, um einen Belag in den Händen zu haben.

§ 20. Abänderungen und Ergänzungen dieser Instruction bleiben vorbehalten.

Caracas, den 1. April 1890.

DIE BETRIEBSDIRECTION.

## **Nachtrag I** (zu § 10).

h. Der Seitens der Regierung designirte Beamte zur Beaufsichtigung des gesammten Eisenbahndienstes.

**Gran Ferrocarril de Venezuela.**

# Inſtrucción de Telegraſos.

## I. Observaciones generales.

El telegrafo eléctrico sirve para asegurar la regularidad del servicio en la linea.

Además de las comunicaciones que requiere el servicio exterior é interior de la linea, se empleará tambien para otras correspondencias relativas al servicio.

§ 2. La manipulación *responsable* de los aparatos corresponde á las personas siguientes:

1. los Jefes de Estación
2. sus asistentes y
3. todos los empleados aprobados para el servicio telegráfico del »Gran Ferrocarril de Venezuela«.

Todas las personas autorizadas para usar los aparatos, deben estar perfectamente familiarizadas con las manipulaciones correspondientes y el aprendizaje y el ejercicio del servicio telegráfico constituyen una obligación de oficio de los empleados encargados del servicio en la linea, que no solamente deberán evitar la ingerencia de personas no autorizadas é incompetentes, sinó guardar tambien el mayor sigilo con respecto á las comunicaciones telegráficas.

§ 3. El empleado encargado de la inspeccion, de los aparatos telegráficos y el interventor del trafico tienen á cualquiera hora el derecho de servirse de ellos.

§ 4. En todos los asuntos relacionados con el servicio telegráfico los empleados deben dirigirse al inspector de este último y obedecerán irrecusablemente á sus disposiciones verbales ó escritas sobre la materia. Al mencionado inspector corresponde la vigilancia de todo el servicio telegráfico y el registro de los copiadores de telegramas los cuales han de remitírsele el dia primero de cada mes junto con las tiras usadas del aparato de Morse.

§ 5. Los empleados encargados del servicio telegráfico y en primer lugar los Jefes de Estación, cuidarán de la debida conservación de los aparatos, baterias y demás anexos, como tambien de los articulos é impresos necesarios al efecto, y sobre todo del aseo de los aparatos y de las piezas en los cuales estos se hallen establecidos.

§ 6. En el caso de una interrupción del servicio telegráfico, el empleado correspondiente llamará al Jefe de Estación ó á su representante y en su presencia procederá á examinar si la interrupción proviene de afuera ó depende del aparato mismo, ó de la bateria y de los hilos conductores en la Oficina. Para este efecto, deberá examinarse si los alambres de la bateria y de la mesa estan bien ajustados en sus abrazaderas, y si las láminas enrolladas de cobre y zinc estan corroidas por el líquido. En el primer caso basta apretar los tornillos de presion. La composicion de las láminas de cobre y zinc es imposible y es preciso desde luego reemplazarlas por nuevas.

Si el defecto no se descubriese en los elementos, ni en los hilos conductores en la oficina, se procede al exámen de los alambres exteriores. En caso de una rotura, se compone el defecto inmediata y provisoriamente por medio de un pedazo de alambre, y si hubiere un enredo de alambres, se separarán éstos cuidadosamente con una caña de suficiente longitud. Si aun no funcionare el aparato apesar de haberse corregido todos éstos defectos, la causa existe en el aparato mismo ó en la batería. Entónces es preciso renovar la batería, sea en parte ó por completo, segun las circunstancias — cuando el sulfato de cobre está enteramente disuelto en el agua —. Si no fuere posible corregir el defecto de este modo dentro de media hora, el operador deberá dar aviso al empleado encargado de la inspeccion de los aparatos. Se tomará nota de la interrupción en el copiador de telegrama.

§ 7. El uso del telégrafo deberá limitarse á lo que es verdaderamente necesario y no permite retardo. Se prohibe en absoluto el uso de los aparatos para conversaciones particulares.

§ 8. La duración diaria del servicio telegráfico depende del tráfico correspondiente en cada Estación, de manera que el telegrafista debe atender *constantemente* á los aparatos mientras que el servicio del tráfico en la linea lo exija.

Si en casos extraordinarios fuera preciso atender á los aparatos tambien de noche, se recibirá un aviso especial.

El servicio telegrafico empieza media hora antes de la salida del primer tren y termina un cuarto de hora despues de la llegada del tren á la Estación final. Las Estaciones intermedias esperarán hasta que el tren haya llegado á la Estacion vecina.

§ 9. El servicio telegráfico en una linea del ferrocarril se divide en dos partes:

a) servicio de señales,
b) servicio de telegramas.

Del primero depende la seguridad y puntualidad del tráfico, y por eso es preciso hacerlo con esmerada exactidud, por manera que la *trasmision del aviso de un tren tiene preferencia sobre cualquier telegrama aun si fuere de la mayor importancia.*

§ 10. Tienen derecho de enviar telegramas relativos á asuntos de servicio en la linea:

a) la Dirección
b) los Ingenieros seccionales
c) el Ingeniero de máquinas
d) el Interventor del tráfico
e) el empleado encargado de la inspección de los aparatos telegráficos.
f) los Jefes de Estacion ó sus representantes
g) los Administradores de almacenes.

Los telegramas se presentarán por escrito ó verbalmente y en persona.

Los demás empleados presentarán sus telegramas á los Jefes de Estación, que considerarán su admision, y los aceptararán ó rechazarán segun las circunstancias. En casos dudosos se aceptarán los telegramas para someterlos á la decision de la Dirección.

§ 11. Los telegrafistas escribirán todos los telegramas que lleguen, ó que se presenten para ser despachados, sin excepción alguna exactamente y con indicación del tiempo, en el copiador de telegramas que habrá al efecto en cada Estación. Cada aviso y cada telegrama recibe su número, y la numeracion empieza de nuevo cada dia al principiar el servicio.

*Toda* anotación en el copiador de telegramas se hará con ~~creyon de tinta~~ Lapiz. Se prohibe en absoluto hacer raspaduras y correcciones, y para hacer enmendaciones se borrarán simplemente las palabras correspondientes, pero de manera que queden lisibles.

Telegramas mutilados, ó los que no sean claramente inteligibles, deberán desde luego ser complementados, pidiendo las aclaraciones necesarias.

§ 12. Los empleados se servirán en todas las correspondencias telegráficas de los caractéres y signos registrados en los cuadros que al efecto se entregarán á todas las Estaciones.

## II. Disposiciones especiales.

### A. SERVICIO DE SEÑALES.

§ 13. Con el fin de atender debidamente al servicio de señales, cada Estación debe estar lista para recibir avisos, media hora antes de la salida del primer tren que se espera de la Estación vecina; y una Estación con máquinas de reserva ya al tiempo de entrar dicho tren en el área que le corresponde.

Lo mismo se observará en el caso de máquinas aisladas.

§ 14. Luego que el *último* tren haya salido del área de una Estacion con máquinas de reserva, y haya llegado á otra Estación con máquinas de reserva ó á la correspondiente Estacion final, ésta última enviará á la retropróxima, como señal de haber concluido el servicio la palabra »*Conclusión*« é igual cosa se hará de Estación á Estación hasta que se llegue á la correspondiente Estación de reserva.

§ 15. ~~En los casos de trenes no indicados en el itinerario vigente~~, se hará á la Estación vecina la pregunta si los trenes pueden despacharse, y si tal cosa fuere posible se dará el aviso correspondiente. Si llegare un tren sin previo aviso, se preguntará á la Estación vecina el motivo, y la correspondencia relativa á este caso se anotará en el copiador de telegramas.

El telegrafista encargado del servicio en cada Estación queda responsable del aviso de los trenes.

## B. SERVICIO DE TELEGRAMAS.

§ 16. Cada mañana antes de principiar el servicio, las Estaciones deberán satisfacerse del estado de los aparatos, llamando las Estaciones vecinas, las que responderán á la llamada. Si se descubrieren defectos en el aparato, se avisará á la Estacion vecina por la via más corta, y lo mismo al empleado encargado de la inspección de los aparatos. Al quedar restablecida la correspondencia se informará de ella igualmente á las partes expresadas.

§ 17. Cada Estación está obligada á recibir los telegramas que le fueren dirigidos. La Estación que despacha un telegrama es responsable del contenido de este.

§ 18. Todos los caracteres de un parte recibido deberán ser visibles en la tira de papel correspondiente, y se prohibe en absoluto oir solamente el telehiszugab

grama ó cualquier otro aviso, sin hacer correr la tira, para anotarlo en seguida de la memoria. En consecuencia deberá tambien encontrarse el contra-aviso en las tiras que contienen avisos de trenes, ó sea la señal »Enterado«, la llamada de la Estación y la señal »Recibido«.

Al principiar el servicio del dia se anotará en la tira la fecha con creyon de tinta. El rollo en el cual está la tira debe llevar el nombre de la Estación, dia, mes y hora del principio y fin de la tira.

v. g.
El estreno de la
tira deberá fijarse con cola.

Antimano
Principio
1. IV. 90. 10.30 a.m.
Fin
6. IV. 90. 6.10 p.m.

§ 19. Para tener igualdad del proceder en la maniobra del aparato telegráfico se observarán las reglas siguientes:

1. Las llamadas adoptadas para cada Estacion se repetirán hasta que la Estacion llamada responde v. g.
Palo Grande llama Las Adjuntas
-—-- -—, -—-- -—,
Las Adjuntas responde como sigue: ---—-,
---—- ---- -- - -—- -—-- -— -- -- ----
|: comprendido comprendido aqui L. A. Leandri :
En seguida dice Palo Grande:
---—- ---—- ---- -- - -—- -—-—- —-—-
---- -- --- — —--- --— —-—-- -— —-----,
|: comprendido, comprendido, aqui Palo Grande. Sievert Tren sale. :| Al recibir Las Adjuntas

este aviso, dará la señal de recibo, ---—- -—- -—- -—-, quedando concluida la correspondencia.

2. La señal de interrupción se dará
a) al cometerse un error en el despacho de un parte.
b) si el empleado que despacha el telegrama trabaja de manera que no se le puede comprender, siendo necesario pedirle que repita, y
c) al principiarse un parte circular, como señal de poner la tira de papel en movimiento.

3. Si el receptor de un telegrama estuviere impedido de recibirlo por completo, ó si estuviere tan urgentemente ocupado que no pueda recibirlo sinó mas tarde, dará aviso con la llamada de su Estación, esperará la llamada del manipulador, y dirá en séguida »Esperar -—---« Cada empleado que pide espera, está en obligación de dar el aviso de estar listo para recibir el telegrama ó su conclusión.

Si dos Estaciones estuvieren en correspondencia y una tercera hubiere de despachar un parte *urgente*, ésta interrumpirá diciendo »urgente, urgente« ------------ —-- —--, lás dos primeras Estaciones interrumpirán inmediatamente su correspondencia y esperarán la conclusión del parte urgente.

4. El despacho *de telegramas circulares* puede hacerse de Estacion á Estacion, ó dando á las Estaciones interesadas la señal »Lea tambien«. Si el parte fuere destinado á todas las Estaciones, el manipulador llamará por dos minutos la señal correspondiente adoptada para tales casos —- —- —---, en seguida dará el aviso de que principiará el envio del parte y concluye diciendo ---—- ---—- ---- -- -

-—- —-—- — — — --- -- -- -- —-- |: por la Direccion :| á todos los empleados etc. Terminada la trasmision la última Estación dará primero la señal prescrita de recibo ---—- ---—- ---- -- - -—- -—- -—- -—- -—- -—- -—- etc. y en seguida las retropróximas en su órden. Al despacharse un *parte circular* con la señal »Lea tambien« no se llamarán sino las Estaciones correspondientes en su orden natural, las que despues de los avisos recíprocos se exijirán con »*Lea Tambien*« á recibir el telegrama. A esta llamada seguirá dos veces la señal comprendida de cada Estación llamada, y el nombre de ella. Al terminar la trasmision, las Estaciones pasan recibo en el orden invertido.

5. Si faltare el recibo de una Estacion, el parte correspondiente deberá enviarse á ella por separado.

6. En caso de contener los telegramas comunicaciones de extrema importancia ó números, la Estación despachadora tiene el derecho de pedir la repetición del parte.

7. Si una Estación no oyere despues de haber pasado 5 minutos, la siguiente recibirá el parte sin *escusa* alguna y efectuará su trasmision.

8. En el caso de telegramas muy importantes para el servicio, la Estación despachadora hará que corra tambien su tira de papel para tener un comprobante del despacho.

§ 20. La Direccion se reservará el derecho de alterar ó complementar las instrucciones presentes.

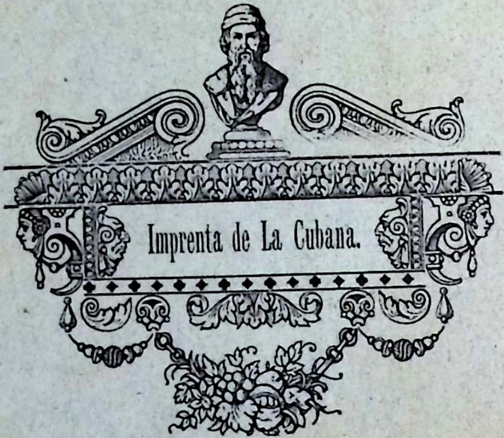
Caracas, el 1º de Abril de 1890.

LA DIRECCION.

**Suplemento Iº** para § 10.

h. el Inspector nacional.

Imprenta de La Cubana.



Imprenta de La Cubana.

N° 6.

# Große Venezuela Eisenbahn

# Instruction über die Behandlung und Benutzung des Microphons

---

# Gran Ferrocarril de Venezuela

# Instruccion sobre la manera de tratar y usar el Micrófono

Mit dem Fern-Sprech-Apparat – Microphon – sind die auf der Anlage bezeichneten Dienststellen ausgerüstet. Die Zeichen mit welchen Letztere zu rufen sind, sind ebendaselbst angegeben. Der auf der Anlage freigelassene Raum ist für die Aufnahme der Rufzeichen neuer Dienststellen bestimmt.

Für die Benutzung des Apparates wird Folgendes angeordnet:

Die *kurzen* Rufe sind durch *einmalige*, die *langen* Rufe durch *zweimalige* Umdrehung der an der rechten Seite des *Apparats* –

Apparats befindlichen Kurbel zu geben; ein anhaltendes Umdrehen derselben wie Klopfen an den Apparat ist verboten.

Beim Sprechen durch das Microphon ist Folgendes zu beachten

Eine gute Verständigung kann nur durch eine reine in natürlichem Tone gegebene Stimme erzelt werden.

Das laute Sprechen mit angestrengter Stimme hat die entgegengesetzte Wirkung, nämlich völlige Unverständlichkeit und Verschmelzung der einzelnen Wortlaute in einander.

Der Sprechende hat die

Stellung zum Microphon so zu nehmen, daſs der Mund desselben etwa 10 centimeter von der Schallplatte entfernt ist. - Es dient zur Erleichterung des Verständniſses, wenn der Sprechende bei Beginn seiner Mittheilung beide Hör-Apparate an die Ohren führt.

Daſs dem Microphon 2 Hör-Apparate beigegeben sind, hat nicht nur den selbstverständlichen Zweck mit 2 Ohren gleichzeitig mehr wahrnehmen zu können wie mit einem Ohr, sondern auſserdem noch zwei andere Gründe:

1. bei wichtigen Mittheilungen stets einen Zeugen nehmen

zu Können

2. um die Abschwächung der Gehörorgane, die während des Gesprächs am Microphon unter Einfluſs der Electricität stark in Mitleidenschaft gezogen sind, dadurch zu vermindern, daſs die Organe beider Ohren gleichmäſsig afficirt werden.

Es ist darauf zu achten, daſs das Microphon während des Läutens ausgeschaltet bleibt, d. h. daſs an dem auf der linken Seite befindlichen Haken stets der Hörapparat hängt. – Wird der Wecker /: Glocke :/ des Microphons in Bewegung gesetzt, ohne daſs derselbe durch Anhängen des linken Hör-Apparats ausgeschaltet ist, - so geht die ganze electrische Kraft durch die mit bloſsem Auge kaum sichtbaren Drähte der Hörapparate und kann zu leicht ein Zerreiſsen dieser feinen Drähte, ja sogar vollkommene Unbrauchbarkeit des ganzen Microphon's zur Folge haben

Bei eintretendem Gewitter darf weder gesprochen noch der an der linken Seite des Microphons hängende Hörapparat vor Beendigung desselben entfernt werden

Die zum Microphon gehörenden Batterien /: 4 Elemente :/ sind von Zeit zur Zeit nachzusehen, und ist insbesondern darauf zu achten, daſs dieselben stets hinreichend mit Wasser versehen sind und Zink- und Kohlen sich in reinem Zustande befinden.

Treten Störungen in der Function der Apparate ein, so ist festzustellen, ob sämmtliche Drähte gut befestigt sind /: eventl. müſsen die Klemmschrauben des Apparats und der Elemente unter einander angezogen werden :/ und ob die Batterie hinreichend gefüllt ist. – Sollte die Füllung über die Hälfte verdunstet sein, so gieſse man nur reines Wasser zu und zwar bis ungefähr 2 Finger breit vom Rande entfernt.

Wird hierduch die Storung nicht gehoben, so ist der Direction und auch zugleich dem Telegraphen Aufseher Anzeige zu machen

Für die gute Instandshaltung der Microphone sind die Vorsteher der Dienststelle verantwortlich. - Stellen sich Mängel heraus, die durch Nachlässigkeit und Unachtsamkeit der Beamten hervorgerufen sind, so werden die etwa entstandenen ReparaturKosten unnachsichtlich von den schuldigen Beamten eingezogen - werden.

Zur strengsten Beachtung wird noch angeordnet, daſs dem Publicum die Benutzung des Apparats Keinesfalls zugestattet ist.

Caracas, den 15. Novber 92

Die Direction

---

## Correccion

Instruccion sobre la manera de tratar y usar el Microfono

Página 5 (lineas 14, 15 y 16)

Las Estaciones provistas de micrófono están designadas en la adjunta nota. Contiene tambien esta nota las señales para llamar por el aparato. El espacio en blanco que hai en la nota está destinado para las señales de nuevas Estaciones.

Al usar el aparato se observará lo siguiente:

Las llamadas *cortas* se harán girando *una sola vez* la manilla que se halla al lado derecho del aparato.

Las llamadas largas se harán girando *dos veces* la manilla; muchas vueltas seguidas quedan prohibidas y tambien se prohibe golpear el aparato con los dedos.

Al hablar se observará

lo siguiente:

Hablar con voz clara y natural para poder entenderse bien.

Hablar demasiado fuerte produce el efecto contrario, es decir, una completa imposibilidad, de comprender lo que se dice debido á una mezcla de las distintas voces.

El que habla tiene que situarse de tal manera ante el micrófono que la boca quede separada del trasmisor como unos diez centimetros. Para facilitar el entenderse debe el que habla usar ámbas bocinas á la vez.

La causa de estar el microfono provisto de 2 bocinas, no obedece tan solo al motivo lógico que con ámbos oidos se oye mejor que con uno, sino tambien á las siguientes dos razones:

1º Poder tomar un testigo cada vez que se trate de comunicaciones importantes.

2º Aminorar los efectos que produce la electricidad en los organos auditivos, haciendo que sean afectados ámbos oidos, de igual modo.

Mientras esté sonando la campana, debe estar la bocina siempre colgada del gancho que se halla al lado izquierdo del aparato.

De no hacerse así, se trasmite toda la corriente eléctrica por los alambres de las bocinas que apénas son perceptibles á la simple vista, y pueden romperse estos alambres finos y hasta el micrófono entero.

Durante las alteraciones atmosféricas no se permite hablar por micrófono ni descolgar la bocina del lado izquierdo del mismo hasta que cesen dichas alteraciones.

Las baterias del micrófono (4 elementos) deben ser revisadas de cuando en cuando y hai que tener particular atencion á que siempre estén suficientemente provistas de agua y que el zinc y carbón esten siempre limpios.

Al interrumpirse las funciones del aparato, hai que averiguar si todos los alambres están bien conexionados y deben apretarse las tuercas de los tornillos del aparato i de los elementos; asimismo hai que cerciorarse si la bateria está completa. Si se hubiese evaporado el contenido de la misma por más de la mitad, se verterá agua limpia hasta llegar á 2 dedos del borde de la bateria.

Si no cesase la interrupcion debe pasarse aviso a la Direccion al Inspector del Telegrafo y al Ing.º de Seccion

Telegrafo.

Los Jefes de Estaciones son responsables de la conservacion del micrófono. Si resultaren defectos ocasionados por descuidos y negligencia de los empleados se cobran sin consideracion alguna los gastos de reparacion á los empleados culpables.

Se dispone final

finos y hasta el micrófono entero.

Durante las alteraciones atmosféricas no se permite hablar por micrófono ni descolgar la bocina del lado izquierdo del mismo hasta que cesen dichas alteraciones.

Las baterias del micrófono (4 elementos) del [illegible] esten suficientemente provistas de agua y que el zinc y carbón esten siempre limpios.

Al interrumpirse las funciones del aparato, hai que averiguar si todos los alambres están bien conexionados y deben apretarse las tuercas de los tornillos del aparato i de los elementos; asimismo hai que cerciorarse si la bateria está completa. Si se hubiese evaporado el contenido de la misma por más de la mitad, se verterá agua limpia hasta llegar á 2 dedos del borde de la bateria.

Si no cesase la interrupcion debe pasarse aviso á la Dirección i al Inspector del Telégrafo.

Los Jefes de Estaciones son responsables de la conservacion del micrófono. Si resultaren defectos ocasionados por descuidos y negligencia de los empleados se cobran sin consideracion alguna los gastos de reparacion á los empleados culpables.

Se dispone final

mente que bajo ningun concepto se permita al público hacer uso del micrófono

Caracas: 15 de Novbre. 1892

La Direccion

# Gran Ferrocarril de Venezuela

## Micrófono particular de la Compañia -

Una raya corta significa una vuelta, una raya larga dos vueltas; se prohibe mas toques para no destruir el aparató

Se toca para llamar á -
Oficina Central -
Caracas —
Palo Grande — -
Antimanó — —
Las Adjuntas — - -
El Sapó - -
Los Téques — - —
Encantó — — -
Guamitó - - —
Tigritó - - -
Cable — - — -
Mostazas — — - -
Ojies - — -

Begoña - ——

Inspe-

7

# Verfügung

betr.
Akustische
und
Optische
Signale
bei der Abfahrt
und beim Rangiren
der Züge

# Disposicion

sobre
las señales
acústicas
y
ópticas
para las salidas
y para las maniobras
de los trenes.

An
die Herren Stationsvorsteher
durch die Betriebscontrolle

Wir haben in letzter Zeit wiederholt die Wahrnehmung gemacht, daſs sowohl bei der Abfahrt als bei dem Rangiren der Züge die vorgeschriebenen akustischen und optischen Signale mit groſser Willkür und Unregelmäſsigkeit gegeben werden, weshalb wir uns veranlaſst sehen, die hierbei in Frage kommenden Signale zur strengsten Befolgung im Nachstehenden in Erinnerung zu bringen.

Die Direction

# Verfügung
betr.
# Akustische und Optische Signale bei der Abfahrt und beim Rangiren der Züge

---

## I Signale des Zugpersonals

### a. mit der Dampfpfeife

### Achtung geben
Ein mäßig langer Pfiff

---

Jeder beginnenden Bewegung der Locomotiven soll das Achtungssignal unmittelbar vorangehen. Im uebrigen ist die Anwendung dieses Signals zu beschränken auf diejenigen Fälle, in welchen es nöthig erscheint, vor Gefahr zu warnen oder die Aufmerksamkeit des Zug- und Bahnpersonals anzuregen. Dasselbe Signal ist jedoch im Falle der Noth auch vom Zugführer, oder von den Bremsern durch Anziehen der zur Dampfpfeife führenden Signalleine zu geben.

## Bremsen anziehen

Drei kurze Pfiffe schnell hintereinander

— — —

## Bremsen loslassen

Zwei mäßig lange Pfiffe

schnell hintereinander

---

b. mit der Mundpfeife

|: bei Abfahrt der Züge :|

Das Zugpersonal soll seine Plätze einnehmen

Ein mäßig langer Pfiff

---

Abfahrt

Zwei mäßig lange Pfiffe

---

Beide Signale werden vom Zugführer gegeben, das letztere erst nachdem der dienstthuende Stationsbeamte die Erlaubniß zur Abfahrt gegeben hat.

Auf das Signal zur Abfahrt

giebt der Locomotivführer das Signal mit der Dampfpfeife und setzt dann den Zug in Bewegung.

## II Rangirsignale

### a. Akustische mit der Mundpfeife

**Vorziehen**

Ein langer Pfiff

**Zurückdrücken**

Zwei mäßig lange Pfiffe

**Halt**

Drei kurze Pfiffe schnell hintereinander

— — —

Das Signal „Vorziehen" bedeutet: „Die Locomotive soll eine Anzahl Wagen ziehen."– Das Signal „Zurückdrücken" dagegen: „Die Locomotive soll eine Anzahl Wagen schieben."– Es ist daher gleichgültig, ob die Locomotive dabei mit dem Führerstand oder mit dem Schornstein an den zu bewegenden Wagen steht. Für eine einzelne Locomotive ohne Wagen ist das Signal „Vorziehen" zu geben, wenn die Fahrt mit dem Schornstein voran und das Signal „Zurückdrücken" wenn die Fahrt mit dem Führerstand voran erfolgen soll. Dasselbe gilt wenn die

Locomotive beim Rangiren zwischen Wagen steht

In zweifelhaften Fällen hat der Rangirer dem Lokomotivführer die Fahrrichtung besonders deutlich zu machen

## b. Optische mit dem Arm

### Vorziehen:

| bei Tage | bei Dunkelheit |
|---|---|
| senkrechte Bewegung des Armes von oben nach unten | senkrechte Bewegung der Handlaterne von oben nach unten |

### Zurückdrücken:

| bei Tage | bei Dunkelheit |
|---|---|
| waagerechte Bewegung | waagerechte Bewegung |

| | |
|---|---|
| wegung des Armes hin und her | wegung der Handlaterne hin und her |

## Halt:

| bei Tage | bei Dunkelheit |
|---|---|
| Kreisförmige Bewegung des Armes | Kreisförmige Bewegung der Handlaterne |

Caracas, 19. November 92

Caracas: 19 de Noviembre 1892

A los Señores
Jefes de Estaciones
por conducto de
La Inspectoria del Tráfico

Hemos observado con frecuencia últimamente, que las señales acústicas y ópticas prescritas para las salidas y maniobras de los trenes son ejecutadas con gran irregularidad y mui arbitrariamente. Por tal motivo nos vemos precisados á recordar á continuacion las señales correspondientes para su mas estricta observacion.

La Direccion

# Orden de señales

concernientes á las acústicas y ópticas que deben observarse en las salidas y maniobras de los trenes:——

---

## I. Señales para el personal de los trenes.

### a. Señales con el pito de vapor

Atención!

un silbido regularmente prolongado: ——

Esta señal de "Atención" debe preceder á cualquier movimiento de las locomotoras. Por lo demás, debe limitarse el uso de esta señal á aquellos casos en los cuales sea preciso prevenir de algún peligro ó llamar la atención del personal de los trenes, de la via ó de las Estaciones. En estos casos de peligro, debe ser dada la misma señal por el "Conductor Superior" ó por los freneros, tirando del cordón de señal que está en conexión con el pito de vapor

**Refrenar!**
tres silbidos cortos y seguidos
— — —

**Soltar los frenos!**
dos silbidos regularmente prolongados y seguidos
——— ———

### b. Señales con el pito de mano á la salida de los trenes

### El personal del Tren á ocupar sus puestos!

un silbido regularmente prolongado ————

### Salida!

dos silbidos regularmente prolongados ———— ————

Ambas señales deben ser dadas por el Conductor Superior, la última después de haber dado el empleado en servicio de la Estacion el permiso para la salida. Despues de haberse dado la señal para la salida la dá tambien el maquinista con el pito de vapor y pone entónces el tren en movimiento

## II Señales para maniobras

### a Acústicas con el pito de mano

Avanzar!
un silbido prolongado ————

Empujar hacia atrás!
dos silbidos regularmente prolongados ———— ————

Altó!
Tres silbidos cortos seguidos
— — —

La señal "avanzar" significa: La locomotora debe tirar de un número de vagones. "Empujar hacia atrás" significa: La locomotora debe empujar un número de wagones.

Es pues, indiferente que la locomotora esté unida á los wagones que se vayan á mover por la parte donde tiene su puesto el maquinista, ó por la chimenea.

Para una locomotora sola sin wagones, se dará la señal: "Avanzar" cuando el viaje haya de tener lugar con la chimenea hacia adelante, y la de "Empujar hacia atrás" cuando el viaje se vaya á verificar con la parte donde tiene su puesto el maquinista hacia adelante.

Lo mismo se hará cuan=

do la locomotora esté maniobrando entre vagones.

En casos dudosos, debe el que dirije la maniobra esplicar claramente al maquinista la direccion del viaje

b **Opticas con los brazos**

## ¡Avanzar!

| De dia | De noche |
|---|---|
| Movimiento vertical del brazo de arriba para abajo | Movimiento vertical de la linterna de mano de arriba para abajo |

## ¡Empujar hacia atras!

| De dia | De noche |
|---|---|
| Movimiento Horizontal del brazo de derecha á izquierda ó viceversa | Movimiento Horizontal de la linterna de mano de derecha á izquierda ó viceversa |

# Alto!

| De dia | De noche |
|---|---|
| Movimiento circular del brazo | Movimiento circular de la linterna, de mano |

---

Valencia

# Suplemento.

## á la Instruccion sobre el uso de los vagones de mercancias - etc --

Pagina 7, linea 8 debe agregarse detras de Las estaciones: con excepcion de las expresadas á continuacion siguiendo entonces las palabras: á las cuales proveé -- etc.

Caracas, 27 Agosto 1895.

La Direccion

Gran Ferrocarril de Venezuela

1895

Caracas, Sbre 22 de 1904

A todos los puestos de Servicio

El número del wagón de Iª Clase 17, ha sido cambiado en 41, sírvase hacer la corrección consiguiente en el libro "Parque de wagones" Pag 2.

La Dirección -

Nº 1853

Gran Ferrocarril de Venezuela.

Caracas: Stbre 14 de 1904.

A los Sres Ings de Sección, Talleres de Palo Grande y Valencia, Inspectorias de Tráfico y todas las Estaciónes.

En sustitución del libro hasta ahora en vigencia "Parque de wagones de mercancias", hemos preparado uno nuevo que comprende, no solo los wagones de mercancias, sino también los de pasajeros, equipajes etc. y del que le enviamos un ejemplar para su uso.

La Dirección.

Gran Ferrocarril de Venezuela.

N° 34

# Parque de Wagones de Mercancias.

## Adjunto N°. 1.

à Disposicion para el uso de los Wagones de mercancias

MAYO DE 1895.

# Wagones de mercancias cubiertos largos

abreviatura telegráfica: V. M. L.

| NUMERO DEL WAGON | ESPECIE DE FRENO. | PESO PROPIO Kg. | CAPACIDAD DE CARGA Kg. | NUMERO TOTAL DE WAGONES | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|
| 121 | de aire | 11000 | 15000 | | Los que tienen |
| 131 | de aire y de mano | 11300 | „ | | freno de mano |
| 141 | „ | 10980 | „ | | tienen platafor- |
| 142 | „ | 10890 | „ | | ma. |
| 143 | „ | 10940 | „ | | Supã del piso: 19 $m^2$ |
| 144 | „ | 10950 | „ | | |
| 145 | „ | 10900 | „ | | |
| 146 | de aire. | 10750 | „ | | |
| 147 | „ | 10470 | „ | | |
| 148 | „ | 10650 | „ | | |
| 149 | „ | 10720 | „ | | |
| 150 | „ | 10770. | „ | | |
| 151 | | | | | |
| 152 | | | | | |
| 153 | | | | | |
| 154 | | | | | |
| 155 | | | | | |
| 156 | | | | | |
| 157 | | | | | |
| 158 | | | | | |

## Wagones de mercancias cubiertos cortos
## abreviatura telegráfica W. M. C.

| NUMERO DEL WAGON. | ESPECIE DE FRENO. | PESO PROPIO Kg. | CAPACIDAD DE CARGA Kg. | NUMERO TOTAL DE WAGONES | Observaciones. |
|---|---|---|---|---|---|
| 122 | de aire. | 9140 | 15000 | | Los que tienen |
| 123 | " | 9200 | " | | freno de mano |
| 124 | " | 9320 | " | | tienen platafor |
| 125 | " | 9240. | " | | ma. |
| 126 | " | 9200 | " | | Sup. del piso: 14 $m^2$ |
| 127 | " | 9200 | " | | |
| 128 | " | 9220 | " | | |
| 129 | " | 9320 | " | | |
| 130 | " | 9270 | " | | |
| 133 | de aire y de mano | 9360 | " | | |
| 134 | " | 9640 | " | | |
| 135 | " | 9600 | " | | |
| 137 | " | 9440 | " | | |
| 138 | " | 9460 | " | | |
| 139. | " | 9340 | " | | |
| 140. | " | 9500 | " | | |
| | | | | 16 | |

# Plataformas largas

abreviatura telegráfica: P. L.

| NUMERO DEL WAGON. | ESPECIE DE FRENO. | PESO PROPIO. Kg. | CAPACIDAD DE CARGA Kg. | NUMERO TOTAL DE WAGONES | Observaciones. |
|---|---|---|---|---|---|
| 455 | de mano y de aire. | 9670 | 15000 | | Sup. del piso: 20,50 $m^2$ |
| 456 | „ | 9720 | „ | | Capacidad: 9,50 $m^3$ |
| 457 | „ | 9310 | „ | | |
| 458 | „ | 9530 | „ | | |
| 459 | „ | 9660 | „ | | |
| 460 | „ | 9620 | „ | | |
| 461 | „ | 9620 | „ | | |
| 462 | „ | 9750 | „ | | |
| 463 | „ | 9550 | „ | | |
| 464 | „ | 9440 | „ | | |
| 465 | „ | 9610 | „ | | |
| 466 | „ | 9440 | „ | | |
| 467 | „ | 9580 | „ | | |
| 468 | „ | 9620 | „ | | |
| 469 | „ | 9450 | „ | | |
| 470 | „ | 9680. | „ | | |

# Plataformas largas

abreviatura telegráfica P. L.

| NUMERO DEL WAGON | ESPECIE DE FRENO | PESO PROPIO Kg. | CAPACIDAD DE CARGA Kg. | NUMERO TOTAL DE WAGONES | Observaciones. |
|---|---|---|---|---|---|
| 471 | de mano y de aire. | 9560 | 15000 | | |
| 472 | " | 9430 | " | | |
| ~~473~~ | " | ~~9430~~ | " | | |
| 474 | " | 9700 | " | | |
| ~~475~~ | " | ~~9400~~ | " | | |
| ~~476~~ | " | ~~9640~~ | " | | |
| 477 | " | 9730 | " | | |
| 478 | " | 9800 | " | | |
| 479 | " | 9690 | " | | |
| ~~480~~ | " | ~~9720~~ | " | | |
| 481 | " | 9720 | " | | |
| 482 | " | 9920 | " | | |
| 483 | " | 9520 | " | | |
| 484 | " | 9790 | " | | |
| ~~485~~ | " | ~~9590~~ | " | | |
| ~~486~~ | " | ~~9550.~~ | " | | |

# Plataformas largas

abreviatura telegráfica P. L.

| NUMERO DEL WAGON | ESPECIE DE FRENO | PESO PROPIO Kg | CAPACIDAD DE CARGA Kg. | NUMERO TOTAL DE WAGONES | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|
| 487 | de mano y de aire | 9760. | 15000. | | |
| ~~488~~ | ~~"~~ | ~~9730~~ | " | | |
| 489 | " | 9620 | " | | |
| 490 | " | 11067<br>85<br>9620 | " | | |
| 491 | " | 9650 | " | | |
| ~~492~~ | ~~"~~ | ~~9650~~ | " | | |
| 493 | " | 9650 | " | | |
| | | | | 39. | |

# Plataformas cortas

abreviatura telegráfica. P. C.

| NUMERO DEL WAGON | ESPECIE DE FRENO | PESO PROPIO Kg. | CAPACIDAD DE CARGA Kg. | NUMERO TOTAL DE WAGONES | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|
| 507 | de mano y tubo de trasmision | 6040 | 8000 | | Sup. del piso: 18,50 M |
| 508 | " | 6030 | " | | Capacidad: 5,40 $M^3$ |
| 509 | " | 5320 | " | | |
| 510. | " | 6050. | " | | |
| | | | | 4. | |

# Wagones para ganado (jaulas largas)

abreviatura telegráfica J. L.
.--- .-..

| NUMERO DEL WAGON | ESPECIE DE FRENO | PESO PROPIO Kg. | CAPACIDAD DE CARGA Kg. | NUMERO TOTAL DE WAGONES. | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|
| 211 | de mano y de aire | 11350 | 15000 | | Sup. del piso: 19,60 $M^2$ |
| 212 | ,, | 11300 | ,, | | |
| 213 | ,, | 12520 | ,, | | Pueden arreglarse con dos pisos para el trasporte de ganado menor. |
| 214 | ,, | 11360 | ,, | | |
| 215 | ,, | 11340 | ,, | | |
| 216 | ,, | 11350 | ,, | | |
| 217 | ,, | 11360 | ,, | | |
| 218 | ,, | 11420 | ,, | | Los numero: 213, 219, y 230 estan ya arreglados con dos pisos. El N°213 tiene techo doble. |
| 219 | ,, | 12130 | ,, | | |
| 220 | ,, | 11490 | ,, | | |
| 221 | ,, | 11330 | ,, | | |
| 222 | ,, | 11330 | ,, | | |
| 223 | ,, | 11550 | ,, | | |
| 224 | ,, | 11340 | ,, | | |
| 226 | ,, | 11360 | ,, | | |
| 227 | ,, | 11370 | ,, | | |
| 228 | ,, | 11430 | ,, | | |
| 229 | ,, | 11350 | ,, | | |
| 230 | ,, | 12160 | ,, | | |

# Wagones para ganado (jaulas cortas)

abreviatura telegráfica J. C.

| NUMERO DEL WAGON. | ESPECIE DE FRENO | PESO PROPIO Kg | CAPACIDAD DE CARGA Kg. | NUMERO TOTAL DE WAGONES | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|
| 201 | de aire | 8990 | 15000 | | Sup. del piso: 13,50 M² |
| 202 | ,, | 8970 | ,, | | |
| 203 | ,, | 9740 | ,, | | |
| 204 | ,, | 9060 | ,, | | |
| 205 | ,, | 8980 | ,, | | |
| 206 | de aire y de mano | 9350 | ,, | | |
| 207 | ,, | 9610 | ,, | | |
| 208 | ,, | 9240 | ,, | | |
| 209 | ,, | 9200 | ,, | | |
| 210. | ,, | 9240 | ,, | | |
| | | | | 10 | |

# ~Wagones especiales~

| NUMERO DEL WAGON | ESPECIE DE FRENO | PESO PROPIO Kg. | CAPACIDAD DE CARGA Kg. | NUMERO TOTAL DE WAGONES | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|
| **W. M. R. Wagones refrigeradores** | | | | | |
| 132 | de mano y de aire | 10500 | 15000. | | Para el trasporte de hielo, cerveza, queso, leche e... |
| 136 | " | 10330 | " | | |
| | | | | 2. | |
| **W. M. I. M. G. Wagones cubiertos Ingleses** | | | | | |
| 513 | [illegible] de trasmisión | 6420 | 8000 | | Sup. del piso: 13,90 m² |
| 514 | " " | 6480 | " | | Para el trasporte de mercancías, corriendo sólo entre Lagua y Valencia |
| | | | | 2. | |
| **P. M Plataformas para leña** | | | | | |
| 451 | de mano y de aire | 9830. | 15000 | | Sup. del piso 20 m² Para el trasporte de |
| 452 | " | 10080 | " | | leña. |
| 453 | " | 9630. | " | | Capacidad: 20 m³. |
| 454 | " | 9650 | " | | |
| | | | | 4. | |
| **P. D. O. Plataformas para madera larga** | | | | | |
| 401 | de aire | 7700 | 12000 | | Sup. del piso: 12,75 m². Ambos wagones se unen por un arbol para trasportar madera larga |
| 402 | " | 7260 | " | | |
| | | | | 2. | |

# Wagones especiales

| NUMERO DEL WAGON. | ESPECIE DE FRENO | PESO PROPIO Kg | CAPACIDAD DE CARGA Kg | NUMERO TOTAL DE WAGONES | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|
| P. I. N. G. Plataformas Inglesas. | | | | | |
| | | | | | Sup. del piso: 13,90 m² |
| 511 | tubo de trasmision | 5720 | 8000 | | Para el trasporte de mercancia, corriendo |
| 512 | „ | 5660 | „ | | sólo entre Cagua y |
| | | | | 2. | Valencia |
| P. M. A. L. Plataforma para malojo | | | | | |
| 506 | de mano y tubo de trasm. | 7220 | 4000 | | Sup. del piso 16,70 m² |
| | | | | 1 | Capacidad 10 m³ |
| P. E. V. Plataformas viejas. | | | | | |
| 501 | de mano. | 5570 | 6000 | | Para el trasporte |
| 502 | sin freno | 4980 | „ | | de rieles, y materiales de construccion |
| 503 | „ | 4800 | „ | | Sup. del piso: 11,22 m² |
| 504 | „ | 4670 | „ | | Capacidad: 5,40 m³ |
| 505 | „ | 4980 | „ | | |
| | | | | 5. | |

## ~ Observaciones generales ~

Todos los wagones de Gran Ferrocarril podran sobrecargarse bajo circunstancias hasta en un 3% mas del peso que permite la capacidad de carga indicada.

# Parque de wagones de mercancias del ferrocarril de Ptõ Cabello á Valencia

F. P. C. V.

# Wagones de mercancía cubiertos.

abreviatura telegráfica W. M. P. C.

| NUMERO DEL WAGON | ESPECIE DE FRENO | PESO PROPIO Kg. | CAPACIDAD DE CARGA Kg. | NUMERO TOTAL DE WAGONES. | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|
| 21 | Heberlein | 7480 | 12000 | | |
| 22 | " | 7410 | " | | |
| 23 | " | 7400 | " | | |
| 24 | " | 7500 | " | | |
| 25 | " | 7400 | " | | |
| 26 | " | 7390 | " | | |
| 27 | " | 7400 | " | | |
| 28 | " | 7395 | " | | |
| 29 | " | 7410 | " | | |
| 30 | " | 7430 | " | | |
| 31 | " | 7420 | " | | |
| 32 | " | 7420 | " | | |
| 33 | " | 7450 | " | | |
| 34 | " | 7430 | " | | |
| 35 | " | 7380 | " | | |
| 36 | " | 7400 | " | | |
| | | | | | |

# F.S.C.W.

## Wagones de mercancia cubiertos

abreviatura telegráfica W. M. S. C.

| NUMERO DEL WAGON | ESPECIE DE FRENO | PESO PROPIO Kg. | CAPACIDAD DE CARGA Kg. | NUMERO TOTAL DE WAGONES | Observaciones. |
|---|---|---|---|---|---|
| 37 | Heberlein | 7410 | 12000 | | |
| 38 | " | 7400 | " | | |
| 39 | " | 7410 | " | | |
| 40 | " | 7410 | " | | |
| 41 | " | 7400 | " | | |
| 42 | " | 7400 | " | | |
| 43 | " | 7410 | " | | |
| 44 | " | 7430 | " | | |
| 45 | " | 7405 | " | | |
| 46 | " | 7500 | " | | |
| 47 | " | 7500 | " | | |
| 48 | " | 7560 | " | | |
| 49 | " | 7500 | " | | |
| 50 | " | 7500 | " | | |
| 51 | " | 7500. | " | | |
| | | | | 31. | |

F.P.C.-D.

# Plataformas ordinarias

abreviatura telegráfica P. P. C.

.--. .--. -.-.

| NUMERO DEL WAGON | ESPECIE DE FRENO | PESO PROPIO Kg | CAPACIDAD DE CARGA Kg. | NUMERO TOTAL DE WAGONES | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Heberlein | 6650 | 12000. | | |
| 2 | " | | " | | |
| 3 | " | 6690 | " | | |
| 4 | " | 6468 | " | | |
| 5 | " | 6730 | " | | |
| 6 | " | 6690 | " | | |
| 7 | " | 6750 | " | | |
| 8 | " | 6620. | " | | |
| 9 | " | 6700 | " | | |
| 10 | " | 6750 | " | | |
| 11 | " | 6750 | " | | |
| 12 | " | 6750 | " | | |
| 13 | " | 6600 | " | | |
| 14 | " | 6550 | " | | |
| 15 | " | 6550 | " | | |
| 16 | " | 6750 | " | | |
| 17 | " | 6700 | " | | |

## F.P.C-V.

## Plataformas ordinarias

abreviaturas telegrafícas P. P. C.

| NUMERO DEL WAGON | ESPECIE DE FRENO | PESO PROPIO Kg | CAPACIDAD DE CARGA Kg | NUMERO TOTAL DE WAGONES | Observaciones. |
|---|---|---|---|---|---|
| 18 | Heberlein | 6750 | 12000 | | |
| 19 | " | 6750 | " | | |
| 20 | " | 6600 | " | | |
| 52 | " | 6500 | " | | |
| 53 | " | 6500 | " | | |
| 54 | " | 6500 | " | | |
| 55 | " | 6500 | " | | |
| 56 | " | 6500 | " | | |
| 57 | " | 6500 | " | | |
| 58 | " | 6500 | " | | |
| | | | | 27. | |

# F. P. C.-D.

# Plataformas sin compuerta

abreviatura telegráfica P. 2. P. C.

| NUMERO DEL WAGON | ESPECIE DE FRENO | PESO PROPIO Kg. | CAPACIDAD DE CARGA Kg. | NUMERO TOTAL DE WAGON. | Observaciones |
|---|---|---|---|---|---|
| 59 | Heberlein | 6360 | 12000 | | |
| 60 | " | 6360 | " | | |
| 61 | " | 6360 | " | | |
| 62 | " | 6360 | " | | |
| 63 | " | 6360 | " | | |
| 64 | " | 6360 | " | | |
| 65 | " | 6360 | " | | |
| 66 | " | 6360 | " | | |
| 67 | " | 6360. | " | | |
| | | | | 9. | |
| | | | | | |

# Observaciones

## referentes al parque de wagones de mercancias de Ferrocarril de Ptõ Cabello á Valencia

1. Los wagones indicados en este parque no se trasportaran hasta nuevo aviso mas allá de Las Tejerias en la dirección á Caracas por razones técnicas
2. Estos wagones no se podran cargar en mas de lo que permite la capacidad de carga indicada

Aenderungen in der Instruction für Locomotivführer und Heizer. April
auf – Mai 1894 –

– Zu überkleben!

Seite 3.
unterste 2 Zeilen

– Seite 4 –

Seite 5
oberste 7. Zeilen.

4. Der Sekt. Ingenieur oder sein Vertreter von der Section in welcher sie wohnen oder übernachten, vorausgesetzt daſs

an jenem Orte weder der Maschinenmeister noch der Werkmeister seinen
-führer
Wohnsitz hat.

5. Die übrigen Sektions-Ingenieure oder ihre Vertreter, solange der Maschinist und Heizer dienstlich in deren Sektion zu thun hat

6. Der Stations-Vorsteher und dessen Vertreter auf derjenigen Station, in welcher der Locomotivführer und Heizer wohnen oder übernachten, sofern sich auf der Station nicht eine Werkstatt befindet

7. Die übrigen Stationsvorsteher oder deren Vertreter während des Aufenthaltes der Locomotive auf den Stationen.

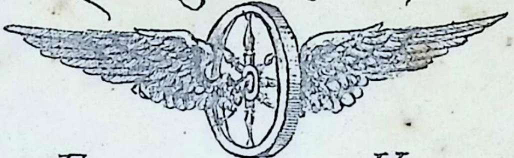
8. Der Zugführer während der Fahrt.

In persönlichen Angelegenheiten bleiben die Locomotivführer u. Heizer stets dem Maschinenmeister oder Werkmeister unterstellt.
-führer

Hinsichtlich der Vorgesetzten ad 4. bis 8. ist zu bemerken, daſs

Inspector del Tráfico
Valencia –

CARACAS VALENCIA



# GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA

## CONDICIONES GENERALES

# TARIFAS

PARA

## PASAJES Y FLETES.

DISTANCIAS ENTRE ESTACIONES.

CARACAS
1894

# El Gran Ferrocarril de
# -Venezuela-
# sus condiciones generales
# -y tarifas-
# &c...

## Apuntaciones-

El Gran Ferrocarril de Venezuela une la ciudad de Caracas, capital de la República, con la de Valencia, capital del Estado Carabobo.

La longitud de la línea en su totalidad es de 180 Kilómetros. La naturaleza general de la línea es á grandes rasgos como sigue:

De Caracas por Antímano hasta Las Adjuntas (K. 15) pasa con pendiente suave por las vegas que se extienden á las orillas del rio Guaire.

De las Adjuntas en adelante se interna en una cordillera bastante áspera, con pendientes casi continuadas de un máximo de 2%, y y alcanza su mayor altura 3 Kilómetros mas allá de Los Téques en el gran túnel del Corozal, 1227 ms. s. n. d. m., Kil 30.

De allí desciende por las extensas vueltas de Las Mostazas y La Begonia, que es la parte mas costosa, por la gran cantidad de túneles y viaductos construidos en este último trayecto, hasta llegar á Las Tejerias K. 74; desechando la serrania para luego entrar en la parte alta de los Valles del Tuy.

Poco ántes de llegar á El Consejo cruza el rio Tuy (K. 83); sigue por los Valles de Aragua y recorre éstos en toda su longitud de Este á Oeste, costea la Laguna de Tacarigua en su parte norte y termina en Valencia despues de enlazar á La Victoria, San Mateo, Cágua, Turmero, Maracay, San Joaquin, Guacara y algunos puntos intermedios. Este último trayecto desde Las Tejerias, lo forman casi todo grandes rectas con pendientes suaves, atravesando en su mayor parte haciendas de café y caña de azúcar y muchos potreros.

Para llevar á cabo esta obra ha sido necesario levantar 200 viaductos y puentes y construir 86 túneles.

Los túneles mas

importantes son el del Calvario N.1. el del Corozal N.30 y el de Cañaote N.65, que miden 285, 267 y 263 metros respectivamente.

El viaducto mas largo y de mayor altura es el de Agua Amarilla N.48 que mide 47 metros de altura y 106 de largo.

Las Estaciones de pasajeros Caracas y Valencia están unidas con la de los Ferrocarriles de La Guaira y Puerto Cabello respectivamente; siendo de advertir que la línea de Puerto Cabello tiene el mismo ancho de via.

Las principales Estaciones intermedias son: Palo Grande K. 2, extremo S-O.E. de Caracas, Antímano, K. 10 y Los Téques K. 27 lugares de temperamento y recreo estos dos últimos; y como importantes las de La Victoria, K. 94, Cágua K. 109 que solo dista 3 horas de Villa de Cura, la capital del Estado Miranda y la puerta de los Llanos y Maracay.

K.-127 á las cuales concurren preferentemente los productos de los Valles de Aragua y de los Llanos; y finalmente la Estación Valencia (San Blas). Las demás Estaciones son: Las Adjuntas, K. 15, El Encanto K. 35, Las Mostazas K. 47 y La Begonia K. 60, las tres últimas situadas en la cordilleras. Las Tejerías K. 74, El Consejo K. 85, San Mateo, K.-105, Turmero K. 114, Cabrera K.-136, Mariara Kilom. 144, recomendada por sus aguas termales; San Joaquin K. 152 y Guacara K. 163, todos lugares de producciones agrícolas y pecuarias de los Valles del Tuy y de Aragua.

Hay además las siguientes Estaciones: intermedias: Santo Domingo K. 78, Trapiche del Medio K. 80, Gonzalito K. 118 y los Guayos K. 171. La Estacion Cabrera sobre la orilla del pintoresco lago de Valencia, será no mui tarde, centro á donde han de concurrir las producciones de los terrenos que circunscriben el lago.

Siendo la via del Gran Ferrocarril de Venezuela del mismo ancho que la del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia pasan los vagones de una á otra via, lo que no sucede con el Ferrocarril de La Guaira á Caracas donde se hace necesario un trasbordo de la carga en la Estacion Caracas.

El itinerario de los trenes de pasajeros está arreglado de manera que puede viajarse de Caracas á Puerto Cabello en el mismo dia y viceversa.

## GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA

# REGLAMENTO

## Condiciones Generales.

Art. I. El trasporte por el Gran Ferrocarril de Venezuela es un contrato que está sometido á las prescripciones especiales contenidas en este Reglamento y en los anuncios y tarifas de la Compañía.

## Conducción de Pasajeros.

Art. 2. El público debe obedecer las disposiciones que sobre el servicio dén los empleados de la Compañía.

Los Jefes de Estación en las Estaciones y los conductores durante el viaje son los llamados á decidir sobre las controversias ó cuestiones que se susciten entre el público y el personal del servicio.

Art. 3. Toda persona al ocupar asiento en el tren deberá estár provisto del correspondiente billete.

Art. 4. Los menores de dos años tienen libre pasaje, y de dos hasta siete años pagarán la mitad del pasaje ordinario, sin derecho de asiento ni de equipaje.

Art. 5. Los billetes solo tienen valor para el dia en que se hubieron comprado, salvo indicaciones especiales en el mismo billete.

Art. 6. Los pasajeros deben comprar sus billetes á lo ménos cinco minutos ántes de la hora de partida de los trenes, y tomár su asiento en el respectivo wagon al sonar por primera vez el silbido de partida dado por el conductor.

Art. 7. Para la compra de billetes cada pasajero debe presentar el importe justo del pasaje ó pasajes que pida en la taquilla, con el fin de evitar las demoras y dificultades provenientes del cambio de monedas.

Art. 8. Los precios de pasajes son fijados en la tarifa correspondiente.

El pago del, trasporte por el Gran Ferrocarril de Venezuela se entiende en moneda de oro de curso legal y corriente, pudiendo en consecuencia la Compañía, cuando lo juzgare conveniente, rechazar todo papel ó moneda de plata creados ó que se crearen aunque fueren de circulación forzosa.

Art. 9. El pasajero que se encuentre en el tren sin el billete correspondiente, pagará el valór del pasaje y dos bolivares más. En caso de negativa de pago deberá apearse del tren en el lugar que designe el Conductor, sin perjuicio de la pena correccional á que diere lugar.

Art. 10. Los pasajeros de segunda clase que ocupen asientos de primera, pagarán la diferencia de pasaje más dos bolivares.

Art. 11 Todo pasajero está obligado á conservar el billete durante el viaje, y presentarlo cada vez que lo exija el Conductor ó los empleados encargados de la revisión del tren, bajo la misma pena establecida en los artículos anteriores.

Art. 12. Es absolutamente prohibido montar ó desmontar en los trenes cuando están en marcha y viajar en las plataformas.

Art. 13. Se prohibe á los pasajeros llevar consigo materias explosivas ó inflamables, sustancias que despiden mal olor, ni llevar perros ú otros animales; y se les prohibe así mismo toda especie de riña y discusión con alta voz, ni mucho ménos el uso de palabras ofensivas ó indecorosas.

Art. 14. En el caso de que un tren tenga que detenerse en su marcha por causa de alguna interrupción ú otro inconveniente cualquiera, se prohibe á los pasajeros apearse á ménos que el conductor asi lo exija.

Art. 15. Se prohibe en absoluto hacer uso del cordon de señal y del freno de peligro que está dentro del wagon, excepto en el caso de peligro inminente.

Art. 16. El pasajero que no ocupe asiento oportunamente y pierda la oportunidad de la salida del tren, no tiene derecho á la devolución del valor del billete ni á ninguna otra reclamación. Se le permite sin embargo viajar en otro tren del mismo dia ó del siguiente á la Estación de su destino, siempre que presente su billete sin demora al Jefe de Estación, para que éste le ponga la nota de próroga.

Art. 17. El retardo en la salida ó llegada de los trenes no puede motivar ninguna reclamación contra la Compañia. La suspensión de un viaje ántes ó despues de ser emprendido no dá derecho sino á la devolución del valor del pasaje en el prima caso y en el segundo de la parte del pasaje proporcional al trayecto no recorrido.

Art. 18. El pasajero que quisiere interrumpir su viaje en cualquiera de las Estaciones intermedias para luego seguir á la de su destino por otro tren del mismo dia ó del siguiente deberá ponerlo inmediatamente en conocimiento del Jefe de la Estación donde ha de interrumpirlo para que éste ponga en el billete la nota de prórroga correspondiente. Esta concesión solo se hará por una sola vez en cada viaje.

## Equipajes.

Art. 19. Los bultos de equipaje deben entregarse en la Estación de salida, bajo recibo, á lo ménos quince minutos ántes de la hora fijada para la salida del tren; y sin esta anticipación la Compañia no está obligada á despacharlos sino por el proximo tren subsiguiente.

Art. 20.– Cada billete ordinario de pasaje tiene derecho á 25 Kilogramos de equipaje; y el exceso se pagará anticipadamente según tarifa.

Art. 21. Bajo la denominación de equipaje se entenderán:

Los objetos que ordinariamente se llevan en viaje, como baules, maletas, cobijas, sombrereras etc. y ademas.

Las muestras que los agentes viajeros llevan consigo y que por el embalaje puede reconocerse facilmente.

Los instrumentos de música de poco volumen en sus cajas o estuches

Los instrumentos y útiles de agrimensura, fotografia, y otros artes.

Aperos de montar, sillitas y camas de

viaje dobladas ó desarmadas.

Pueden llevarse como equipaje los instrumentos de trabajo de poco volumen, tales como instrumentos de albañileria, carpinteria, máquinas de coser y tejer y otros semejantes.

Tambien pueden llevarse como equipaje
pero sin dar el derecho a 25 Kilo libres de flete segun Articulo 20.
frutos, flores, huevos, aves, en sacos, cestas ó jaulas respectivamente; y deben entregarse bien acondicionados en la Estación, pues de lo contrario se trasportarán á riesgo del remitente.

Art. 22. Los objetos pequeños que pueden llevarse facilmente, como cestas, balijas, cajitas, ú otros semejantes, que los pasajeros llevan consigo, podrán ser llevados en los wagones de pasajeros con tal que no molesten al público por motivo de mal olor ú otra causa cualquiera.

Art. 23. Los muebles y mercancias no serán considerados como equipaje.

Art. 24. Los conductores están autorizados para calificár los objetos que pueden ser admitidos. en los wagones de pasajeros.

Art. 25. El equipaje se entregará al pasajero en la Estación de su destino mediante la devolución de la papeleta correspondiente. Si no se presentare la papeleta no se entregará el equipaje, sino despues que el interesado haya acreditado su propiedad á satisfacción de la Empresa.

Art. 26. El equipaje deberá exijirlo en la Estacion de destino el portador de la papelita correspondiente, después de transcurrido el tiempo necesario para la descarga del tren; si pasaren tres dias sin que el interesado recoja su equipaje, la Empresa quedará libre de toda responsabilidad.

# Trasporte de animales.

Art. 27. El trasporte de animales se pagará anticipadamente, y se efectuará á riesgo de sus dueños.

Art. 28. La Compañía noresponde del daño á que naturalmente están espuestos los animales así en su trasporte como en el acto de cargar y descargar, yá se trate de aporreos, sofocación huida ú otro motivo cualquiera.

Art. 29. La carga y descarga del ganado por wagones enteros, asi como la alimentación y el abrevar es asunto del remitente ó destinatario.

Art. 30. Los fletes sobre trasporte de animales son fijados en las correspondientes tarifas.

Art. 31. La Compañía trasportará por los trenes de pasajeros, siempre que fuere posible, las bestias de silla cuando se dé previo aviso en las Estaciones por lo ménos quince minutos ántes de la salida del tren. Para facilitar este trasporte se recomienda avisar á las Estaciones intermedias con dos horas de anticipación.

Para el trasporte de animales que requiera mas de un wagon deberá avisarse con un dia de anticipación, y deben estár en la Estación dos horas ántes de la salida del tren.

Art. 32. La entrega de las bestias remitidas por trenes de pasajeros se hará en la Estación destinataria á la llegada del tren, si fuere posible ó dentro de las 24 horas subsiguientes, mediante la presentación de la papeleta correspondiente.

Art. 33. Respecto de las bestias ó animales trasportados por otros trenes que los de pasajeros, la entrega de ellas se hará en las Estaciones destinatarias en los siguientes lapsos.

Para las destinadas á una distancia que no
exceda de. 50. Kilometros : 48 hora
id. de. 100. id. : 72 ..

y más de 100 Kilometros.........96 horas

Este lapso comenzará á contarse desde las doce del dia respecto de las entregadas para su trasporte en las horas de la mañana y las doce de la noche para las entregadas despues del medio dia.

Art. 34. Pasados los términos fijados para la entrega, sin que el interesado retire las bestias ó animales de las Estaciones, la Empresa queda libre de responsabilidad.

## Trasporte de mercancias.

Art. 35. Las mercancias que se remitan á las Estaciones para su trasporte por el ferrocarril deberán venir acompañadas de la guia ó carta de porte en que debe constar:

1º. El nombre y apellido y domicilio del remitente y del consignatario.

2º. La naturaleza, cantidad y marca de los objetos remitidos.

3º El lugar en que debe hacerse la entrega y el plazo estipulado para efectuarla.

4º El precio del porte, y las demas enunciaciones contenidas en los formularios que la Compañia distribuye en sus Estaciones.

Sin este requisito la Compañia no esta obligada á trasportarlas; y de hacerlo será sin ninguna responsabilidad de su parte.

Art. 36. Los remitentes responden de la verdad de las declaraciones contenidas en la guia, y corren por tanto con todas las consecuencias, provenientes de la inexactitud, incorreccion, ó insuficiencia de las declaraciones.

Art. 37. La Compañia tendrá el derecho de verificar las declaraciones de la guia; y hacer abrir y examinár cualquier bulto cuyo contenido se sospeche ser otro que el declarado.

Art. 38. El remitente deberá entregar á la Compañia junto con las mercancias, cuales quiera documentos que pudieren ser necesarios para el libre transito de la carga.

Art. 39. El remitente será responsable de todo daño causado por materias químicas, inflamables ó explosivas, las cuales solo serán trasportadas, siempre que fueren declaradas como tales, en wagones especiales y bajo bases convencionales.

Art. 40. Los efectos remitidos deben ser entregados á la Empresa, perfectamente embalados y de manera apropiada para el trasporte en los wagones; sin cuyo requisito la Compañia tendrá el derecho de rehusar la carga ó de hacer constar en la guia la falta o defectos del embalaje, no siendo en este caso responsable de la perdida ó deterioro de la mercancia.

Art. 41. El remitente podrá cambiar el destino ó consignación de las mercancias dando previo y oportuno aviso á la Empresa, siempre que no se hubiere entregado la guia al consignatario despues de llegada la mercancia á la Estación de su destino.

En este caso el tiempo de la entrega, fijado en la guia, comenzará á correr desde el aviso del remitente.

Art. 42. Las mercancias serán entregadas á los consignatarios en las Estaciones respectivas del Ferro-carril en las horas del servicio de Oficina dentro de un término que será calculado, segun la distancia, en esta forma:

| | | |
|---|---|---|
| Hasta. 50. Kilometros: | | 72 horas |
| id. 100. | id | 96 " |
| mas de 100. | id | 120 " |

Y esos lapsos comenzarán á contarse desde las 12 del dia para las mercancias entregadas en las horas de la mañana, y á las 12 de la noche para las entregadas despues del medio dia

En estos lapsos no se contarán los domingos ni los dias de fiesta.

Art. 43. El flete debe ser pagado al contado, en moneda de oro corriente, ya sea por el remitente al entregár la mercancia, ya sea por el consignatario al recibirla, pudiendo al efecto la Empresa retenerla en sus depositos ó almacenes hasta obtener el pago del flete, almacenaje y depósito, sin perjuicio que la Empresa pueda venderla directamente para obtener dicho pago.

Art. 44. La Empresa recibe y entrega las mercancias en sus Estaciones por el peso que marcan sus romanas en Kilogramos, tomandose como unidad el peso de 5 Kilogramos hasta 500 Kilos, y de 500 Kilos en adelante la unidad será 10 Kilogramos; de suerte que todo excedente inferiór á esas unidades, se tendrá por 5 ó por 10 Kilos, según el caso.

Art. 45. Los efectos expuestos á pronta descomposición ó putrefacción, ó cuyo valor ínfimo no cubra con certeza el precio del flete, se despacharán mediante el pago anticipado del flete.

Art. 46. Los fletes son fijados en las tarifas de la Compañía.

Art. 47. Para grandes pesos y para bultos voluminosos, así como para objetos voluminosos y de poco peso existirán tarifas especiales.

Art. 48. Pequeños bultos de menos de 50 Kilógramos de peso, que se confíen á la Compañía como encomienda, pagará anticipadamente según tarifa especial.

Art. 49. Monedas, joyerías y prendas de valor se trasportarán á precios convencionales y á riesgo del remitente.

Art. 50 Sacos, cajas, canastos, jaulas, barriles, etc, vacios y usados, se trasportarán con las rebajas fijadas en las tarifas.

Art. 51 El trasporte por wagones enteros tienen tambien su tarifa especial, y la carga y descarga de ellos la hará el remitente y el consignatario.

Art. 52. En caso de pérdida ó averia, la compañia no contrae ninguna responsabilidad:

1º Cuando la pérdida ó averia provenga de fuerza mayor ó caso fortuito.

2º Cuando provenga de vicio propio de los efectos trasportados, tales como deterioro interior, disminucion expontanea ó merma, derretimiento, filtraciónes y otros semejantes.

3º Cuando provenga la pérdida ó averia de cualquier defecto de embalaje, por ser este insuficiente ó inadecuado para soportár el trasporte de los objetos que contenga, ó por cualquier otro vicio ó inconveniente que provenga de la naturaleza y condiciones del embalaje.

Art. 53. La Compañía no es responsable tampoco:

1º. Respecto de las mercancías, efectos ó animales, cuya carga ó descarga en las Estaciones debe hacerlas el remitente ó el consignatario.

2º. Por las averías que puedan ocurrir dentro de los bultos trasportados.

3º. Cuando se declare la irresponsabilidad en los recibos otorgados por los empleados de la Empresa al recibir las mercancías.

4º. Cuando se trata, como ya se ha dicho, de mercancías que por su naturaleza están expuestas á peligro particular, á sufrir pérdida, merma, desperfecto, rotura, deterioro, moho, secamiento, etc.

Art. 54. Respecto de aquellos efectos que por sus condiciones naturales presentan fluctuacio nes de peso en el trasporte, tales como cueros etc. no responde la Compañia de la diferencia de peso.

Art. 55. La Compañia no admite ningun reclamo despues de retirados los efectos de sus almacenes ó de los terrenos de las Estaciones.

Art. 56. La Compañia no responde tampoco, por ninguna especie de retardo, proveniente de caso fortuito, ó fuerza mayor, ó de cualquier suceso independiente de su voluntad, ó de cualquiera interrupcion en el tráfico ordinario del servicio.

## Almacenaje.

Art. 57. Las mercancias pueden permanecer en los almacenes ó terrenos de la Compañia hasta tres dias, á contar desde su llegada, libres de almacenaje: se exceptuan los articulos expuestos á inmediata pérdida ó deterioro, ó que despidan mal olor, los cuales deben serre cibidos á su llegada.

Art. 58. Los wagones enteros, cuya carga ó descarga sea de cuenta del remitente ó del consignatario, deberán ser cargados ó descargados dentro de 24 horas despues de puestos á disposición para la carga ó de su llegada á la Estación destinataria.

Art. 59. Pasados los lapsos fijados en los dos articulos anteriores se pagará el almacenaje y alquiler de wagon segun tarifa.

## Nota.

La Compañia podrá reformar este Reglamento, sus itinerarios, tarifas y anuncios cuando lo tenga por conveniente.

# Gran Ferrocarril de Venezuela

## Tarifas

## A Pasajes

1º Se calcularán
Tabla Nº 3 1ª clase con 25 Kgs. de equipaje B 0.25
cada persona por Kilómetro
Tabla Nº 4 2ª clase con 25 Kgs. de equipaje B 0.20
cada persona por Kilómetro

2. Los niños menores de 2 años tienen libre pasaje y los de 2 hasta 7 años pagarán medio pasaje sin derecho de asiento ni de equipaje.

3. Para trenes extraordinarios y wagones reservados se cobrarán los precios
Tabla Nº 7 fijados en la tabla adjunta Nº 7.

## B. Equipajes

1. Cada billete de pasaje tiene derecho

al trasporte libre de veinte y cinco Kilogramos de equipaje: el exceso en el peso se pagará adelantado á razon de 1/5 céntimo de bolivar por Kilogramo y por Kilómetro. El exceso de ménos de 5 Kilogramos se calculará por 5 Kilogramos y el de mayor peso, de 5

Tabla N.º 2 - en 5 Kilogramos

## C. Animales

1. El trasporte de animales se pagará adelantado:

Tabla 5 a. Ganado, Caballos, mulas y burros, 0.15. (quince céntimos de bolivar) cada uno y por Kilómetro

Tabla 6 b. Cerdos, chivos, carneros, perros y becerros de ménos de 6 meses ₿0.10 (diez céntimos de bolivar) por cada uno y por Kilómetro.

c. Pavos, gallinas etc. no se trasportarán sino en jaulas, cajas etc. ₿0.01 (un céntimo de bolivar) por cada

10 Kilogramos y por Kilómetro.

2. Para el trasporte de bestias mayores en wagones de á lo ménos 9 cabezas se cobrará 12 1/2 céntimos por bestia y por Kilómetro.

3. Para el trasporte de bestias mayores de á lo ménos 5 wagones se cobrará 10 céntimos por bestia y por Kilómetro.

4. Para el trasporte de bestias menores en wagones enteros de á lo ménos 30 cabezas se cobrará la mitad del precio bajo b. ó sean 05 céntimos por bestia y por Kilómetro.

Tabla 2

## D^o Encomiendas

1- Pequeños bultos que se entreguen á la Compañía como encomiendas pagarán adelantado el mismo precio como el exceso que paga el equipaje, es decir, 1/5 centimos de bolivar por Kilogramo y Kilometro.

Peso inferior á 5 Kilogramos se calculará por 5 Kilogramos redondo; mayor de 5 Kilogramos en proporcion de 5 en 5-

## E. Mercancias

Tabla 8-

1 Mercancias de todas clases en cantidades, de ménos de 500 Kilogramos pagarán por cada 1.000 Kilogramos ₡1.„ por Kilómetro

2 En cantidades de 500 Kilogramos en adelante se concederá una rebaja de flete considerable, según tabla anexa Nº 38.

Madera y leña, sal, maiz, caraotas, piedras de toda especie, cal, arena, minerales, frutas de toda especie, papas y demás verduras pagarán al completar un wagon ó sea un peso mínimo de 5000 Kilogramos, la mitad de l tarifas ordinarias fijadas bajo 1.

La carga y descarga serán por cuenta del remitente ó del consignatario respectivamente.

4 Malojo y gamelote pagarán al llenar un wagon ó un peso mínimo, de 2.500 Kilogramos tambien la mitad del flete ordinario arriba indicado, siendo la carga y descarga por cuenta del consignatario ó remitente respectivamente.

5 Hielo, verduras de toda especie y frutas, huevos, aves en jaulas pan, carne fresca, al entregarse en bultos trasportables en trenes de pasajeros pagarán segun la tarifa ordinaria y no como encomiendas.

6 Artículos de mucho volúmen y poco peso pagarán por medida, á razon de un bolívar por metro cúbico y por cada Kilómetro

7 Sacos, cajas, canastos, jaulas, barriles, etc. vacios y usados se despachan con 50 % rebaja del flete normal.

8. Monedas, joyerias y prendas de valor se trasportarán á precios convencionales.

9 Materias quimicas, inflamables ó explosivas se trasportarán tambien á precios convencionales.

10 Los muebles no se considerarán como equipaje, con única excepcion de silletas y camas de viaje, dobladas ó desarmadas, que se admitirán como tal.)

Los muebles sin embalar pagarán como sigue:

Sillas: Bs. 0,025 (dos y medio céntimos de bolívar) cada uno y por Kilómetro.

Catres, mecedoras ó poltronas Bs. 0,075 (siete y medio céntimos de bolivar) cada uno y por Kilómetro.

Otros muebles á razon de B.s 0,05 (cinco céntimos de bolivar) por cada 10 (diez) Kilogramos y por Kilómetro.

Los muebles empaquetados pagarán doble flete ordinario, es decir, dos céntimos de bolivar por diez (10) Kilogramos y por Kilómetro, siempre que por su gran volúmen y poco peso no deba calcularseles el flete que marca bajo el N.o 6.

Cuando se trasporten muebles por wagones enteros se tomará, teniendo en cuenta un peso mínimo de 5000 Kilogramos el flete calculado para los artículos bajo N.o 3, es decir, de B.s 2,50 por

5,000 Kilogramos y por Kilómetro.

La carga y descarga en este caso correrán por cuenta del remitente respectivamente consignatario. 9

11 **Coches** pagarán cada uno y por Kilómetro Bs. 2,00.

**Carretas** vacias pagarán cada una y por Kilómetro Bs. 1,00.

En el trasporte de varios coches respectivamente carretas en el mismo vagon, se cobrarán por vagon y por Kilómetro Bs. 2,50, siempre que el flete por piezas sueltas no salga mas barato.

La carga y descarga serán por cuenta del remitente respectivamente consignatario.

12. Siempre que haya que cobrarse el flete por el peso se calcu-

larán remesas de ménos de 5 Kilogramos por 5 Kilogramos.

Hasta el peso de 500 Kilogramos se calculará el flete de 5 en 5 Kilogramos.

Cuando la remesa sea de 500 ó mas Kilogramos se calculará el flete de 10 en 10 Kilogramos.

## F. Almacenaje

1 Los equipajes y bultos de mercancias que queden en los almacenes ó terrenos de la Compañia mas del tiempo fijado en las Condiciones Generales, pagarán por cada 100 Kilos y por cada dia de Almacenaje 25 céntimos de bolivar. Parte de un dia

se contará como dia entero.

2- Por cada vagon que no se cargue ó descargue 24 horas despues de puesto á la disposicion para la carga ó de su llegada á la Estacion destinataria - pagará B.s 10 " por cada dia de retardo. Parte de un dia se considerará como entero.

La Compañia se reserva el derecho, cuando lo crea conveniente, al pedirsela un vagon, de cobrar con anticipacion y como garantia, la suma de B.s 10. " cuyo importe se devolverá si se carga á tiempo, de lo contrario quedará á favor de la Compañia -

Nota: No se admitirá consignacion ni se firmará recibo por ménos de Bs. 0,50 cts.-

Caracas: 1º Marzo de 1894.

La Direccion

# Demostracion
## ~kilométrica~

| | Palo Grande | Antimano | Las Adjuntas | Los Teques | El Encanto | Las Mostazas | La Begonia | Las Tejerias | Sto Domingo | Trapiche d. Mel | El Consejo | La Victoria | Sn Mateo | Cagua | Turmero | Gonzalito | Maracay | Cabrera | Mariara | Sn Joaquin | Guacara | Los Guayos | Valencia Sn Blas | Valencia Camoruco |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Caracas | 2. | 10 | 15. | 27 | 35 | 47 | 60 | 75 | 78 | 80 | 85 | 94 | 105 | 109 | 114 | 118 | 127 | 136 | 144 | 152 | 163 | 171 | 178 | 180 |
| Palo Grande | | 8 | 14 | 26 | 34 | 45 | 58 | 73 | 76 | 78 | 83 | 93 | 103 | 108 | 112 | 116 | 126 | 135 | 142 | 150 | 161 | 169 | 176 | 178 |
| Antimano | | | 6 | 18 | 26 | 38 | 51 | 65 | 68 | 71 | 76 | 85 | 95 | 100 | 104 | 108 | 118 | 127 | 135 | 142 | 153 | 161 | 168 | 171 |
| Las Adjuntas | | | | 13 | 20 | 32 | 45 | 60 | 63 | 65 | 70 | 80 | 90 | 95 | 99 | 103 | 113 | 121 | 129 | 137 | 148 | 156 | 163 | 165 |
| Los Teques | | | | | 8 | 20 | 33 | 48 | 51 | 53 | 58 | 68 | 78 | 83 | 87 | 91 | 101 | 109 | 117 | 125 | 136 | 144 | 151 | 153 |
| El Encanto | | | | | | 12 | 25 | 40 | 43 | 45 | 50 | 60 | 70 | 75 | 79 | 83 | 93 | 101 | 109 | 117 | 128 | 136 | 143 | 145 |
| Las Mostazas | | | | | | | 13 | 28 | 31 | 33 | 38 | 48 | 58 | 63 | 67 | 71 | 81 | 90 | 97 | 105 | 116 | 124 | 131 | 133 |
| La Begonia | | | | | | | | 15 | 18 | 21 | 26 | 35 | 45 | 50 | 54 | 58 | 68 | 77 | 85 | 92 | 103 | 111 | 118 | 121 |
| Las Tejerias | | | | | | | | | 3 | 6 | 11 | 20 | 31 | 35 | 40 | 44 | 53 | 62 | 70 | 78 | 89 | 96 | 104 | 106 |
| Sto Domingo | | | | | | | | | | 3 | 8 | 17 | 28 | 32 | 37 | 41 | 50 | 59 | 67 | 75 | 86 | 93 | 101 | 103 |
| Trapiche d. Mel | | | | | | | | | | | 6 | 15 | 25 | 30 | 34 | 38 | 48 | 57 | 65 | 72 | 83 | 91 | 98 | 101 |
| El Consejo | | | | | | | | | | | | 10 | 20 | 25 | 29 | 33 | 43 | 52 | 59 | 67 | 78 | 86 | 93 | 95 |
| La Victoria | | | | | | | | | | | | | 11 | 15 | 20 | 24 | 33 | 42 | 50 | 58 | 69 | 77 | 84 | 86 |
| Sn Mateo | | | | | | | | | | | | | | 5 | 10 | 13 | 23 | 32 | 40 | 48 | 58 | 66 | 73 | 76 |
| Cagua | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 9 | 18 | 27 | 35 | 43 | 54 | 62 | 69 | 71 |
| Turmero | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 14 | 23 | 31 | 38 | 49 | 57 | 64 | 67 |
| Gonzalito | | | | | | | | | | | | | | | | | 10 | 19 | 27 | 35 | 45 | 53 | 60 | 63 |
| Maracay | | | | | | | | | | | | | | | | | | 9 | 17 | 25 | 36 | 44 | 51 | 53 |
| Cabrera | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 16 | 27 | 35 | 42 | 44 |
| Mariara | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 19 | 27 | 34 | 37 |
| Sn Joaquin | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 11 | 19 | 26 | 29 |
| Guacara | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 15 | 18 |
| Los Guayos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 8 | 10 |
| Valencia Sn Blas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 |

Valencia Camoruco

# Tarifa

## para el cálculo de los fletes de equipajes y encomiendas

~ Tipo de flete por 100 kg ~

| | Palo Grande | Antimano | Las Adjuntas | Los Teques | El Encanto | Las Mostazas | La Begonia | Las Tejerias | Sto Domingo | Trapiche Z. Md | El Consejo | La Victoria | Sn Mateo | Cagua | Turmero | Gonzalito | Maracay | Cabrera | Mariara | Sn Joaquin | Guacara | Los Guayos | Valencia Sn Blas | Valencia Camoruco | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Caracas | 0.40 | 2.00 | 3.00 | 5.40 | 7.00 | 9.40 | 12.00 | 15.00 | 15.60 | 16.00 | 17.00 | 18.80 | 21.00 | 21.80 | 22.80 | 23.60 | 25.40 | 27.20 | 28.80 | 30.40 | 32.60 | 34.20 | 35.60 | 36.00 | Bs. |
| Palo Grande | | 1.60 | 2.80 | 5.20 | 6.80 | 9.00 | 11.60 | 14.60 | 15.20 | 15.60 | 16.60 | 18.60 | 20.60 | 21.60 | 22.40 | 23.20 | 25.20 | 27.00 | 28.40 | 30.00 | 32.20 | 33.80 | 35.20 | 35.60 | |
| Antimano | | | 1.20 | 3.60 | 5.20 | 7.60 | 10.20 | 13.00 | 13.60 | 14.20 | 15.20 | 17.00 | 19.00 | 20.00 | 20.80 | 21.60 | 23.60 | 25.40 | 27.00 | 28.40 | 30.60 | 32.20 | 33.60 | 34.20 | |
| Las Adjuntas | | | | 2.60 | 4.00 | 6.40 | 9.00 | 12.00 | 12.60 | 13.00 | 14.00 | 16.00 | 18.00 | 19.00 | 19.80 | 20.60 | 22.60 | 24.20 | 25.80 | 27.40 | 29.60 | 31.20 | 32.60 | 33.00 | |
| Los Teques | | | | | 1.60 | 4.00 | 6.60 | 9.60 | 10.20 | 10.60 | 11.60 | 13.60 | 15.60 | 16.60 | 17.40 | 18.20 | 20.20 | 21.80 | 23.40 | 25.00 | 27.20 | 28.80 | 30.20 | 30.60 | |
| El Encanto | | | | | | 2.40 | 5.00 | 8.00 | 8.60 | 9.00 | 10.00 | 12.00 | 14.00 | 15.00 | 15.80 | 16.60 | 18.60 | 20.20 | 21.80 | 23.40 | 25.60 | 27.20 | 28.60 | 29.00 | |
| Las Mostazas | | | | | | | 2.60 | 5.60 | 6.20 | 6.60 | 7.60 | 9.60 | 11.60 | 12.60 | 13.40 | 14.20 | 16.20 | 18.00 | 19.40 | 21.00 | 23.20 | 24.80 | 26.20 | 26.60 | |
| La Begonia | | | | | | | | 3.00 | 3.60 | 4.20 | 5.20 | 7.00 | 9.00 | 10.00 | 10.80 | 11.60 | 13.60 | 15.40 | 17.00 | 18.40 | 20.60 | 22.20 | 23.60 | 24.20 | |
| Las Tejerias | | | | | | | | | 0.60 | 1.20 | 2.20 | 4.00 | 6.20 | 7.00 | 8.00 | 8.80 | 10.60 | 12.40 | 14.00 | 15.60 | 17.80 | 19.20 | 20.80 | 21.20 | |
| Sto Domingo | | | | | | | | | | 0.60 | 1.60 | 3.40 | 5.60 | 6.40 | 7.40 | 8.20 | 10.00 | 11.80 | 13.40 | 15.00 | 17.20 | 18.60 | 20.20 | 20.60 | |
| Trapiche Z. Md | | | | | | | | | | | 1.20 | 3.00 | 5.00 | 6.00 | 6.80 | 7.60 | 9.60 | 11.40 | 13.00 | 14.40 | 16.60 | 18.20 | 19.60 | 20.20 | |
| El Consejo | | | | | | | | | | | | 2.00 | 4.00 | 5.00 | 5.80 | 6.60 | 8.60 | 10.40 | 11.80 | 13.40 | 15.60 | 17.20 | 18.60 | 19.00 | |
| La Victoria | | | | | | | | | | | | | 2.20 | 3.00 | 4.00 | 4.80 | 6.60 | 8.40 | 10.00 | 11.60 | 13.80 | 15.40 | 16.80 | 17.20 | |
| Sn Mateo | | | | | | | | | | | | | | 1.00 | 2.00 | 2.60 | 4.60 | 6.40 | 8.00 | 9.60 | 11.60 | 13.20 | 14.60 | 15.20 | |
| Cagua | | | | | | | | | | | | | | | 1.00 | 1.80 | 3.60 | 5.40 | 7.00 | 8.60 | 10.80 | 12.40 | 13.80 | 14.20 | |
| Turmero | | | | | | | | | | | | | | | | 0.80 | 2.80 | 4.60 | 6.20 | 7.60 | 9.80 | 11.40 | 12.80 | 13.40 | |
| Gonzalito | | | | | | | | | | | | | | | | | 2.00 | 3.80 | 5.40 | 7.00 | 9.00 | 10.60 | 12.00 | 12.60 | |
| Maracay | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.80 | 3.40 | 5.00 | 7.20 | 8.80 | 10.20 | 10.60 | |
| Cabrera | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.60 | 3.20 | 5.40 | 7.00 | 8.40 | 8.80 | |
| Mariara | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.60 | 3.80 | 5.40 | 6.80 | 7.40 | |
| Sn Joaquin | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2.20 | 3.80 | 5.20 | 5.80 | |
| Guacara | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.60 | 3.00 | 3.60 | |
| Los Guayos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.60 | 2.00 | |
| Valencia Sn Blas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0.60 | |
| Valencia Camoruco | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

# Precios

## de los billetes. 1ª clase

(En bolivares)

| | Palo Grande | Antimano | Las Adjuntas | Los Teques | El Encanto | Las Mostaza | La Begonia | Las Tejerias | Sto Domingo | Trapiche d. Md | El Consejo | La Victoria | Sn Mateo | Cagua | Turmero | Gonzalito | Maracay | Cabrera | Mariara | Sn Joaquin | Guacara | Los Guayos | Valencia Sn Blas | Valencia Camoruco |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Caracas | 0.50 | 2.50 | 3.75 | 7.00 | 9.00 | 12.00 | 15.00 | 18.50 | 19.50 | 20.00 | 21.25 | 23.50 | 26.25 | 27.25 | 28.50 | 29.50 | 31.75 | 34.00 | 36.00 | 38.00 | 40.75 | 42.75 | 44.50 | 45.00 |
| Palo Grande | | 2.00 | 3.25 | 6.50 | 8.50 | 11.50 | 14.50 | 18.25 | 19.00 | 19.75 | 20.75 | 23.25 | 25.75 | 27.00 | 28.00 | 29.00 | 31.50 | 33.75 | 35.50 | 37.50 | 40.25 | 42.25 | 44.00 | 44.50 |
| Antimano | | | 1.25 | 4.50 | 6.50 | 9.00 | 12.50 | 16.25 | 17.00 | 17.50 | 19.00 | 21.25 | 23.75 | 25.00 | 26.00 | 27.00 | 29.50 | 31.75 | 33.75 | 35.50 | 38.25 | 40.25 | 42.00 | 42.75 |
| Las Adjuntas | | | | 3.00 | 5.00 | 8.00 | 11.25 | 15.00 | 15.75 | 16.25 | 17.50 | 20.00 | 22.50 | 23.75 | 24.75 | 25.75 | 28.25 | 30.25 | 32.25 | 34.25 | 37.00 | 39.00 | 40.76 | 41.25 |
| Los Teques | | | | | 2.00 | 5.00 | 8.25 | 11.75 | 12.75 | 13.25 | 14.50 | 17.00 | 19.50 | 20.75 | 21.75 | 22.75 | 26.25 | 27.25 | 29.25 | 31.25 | 34.00 | 36.00 | 37.75 | 38.25 |
| El Encanto | | | | | | 3.00 | 6.25 | 9.75 | 10.75 | 11.25 | 12.50 | 15.00 | 17.50 | 18.75 | 19.75 | 20.75 | 23.25 | 25.25 | 27.25 | 29.25 | 32.00 | 34.00 | 35.75 | 36.25 |
| Las Mostazas | | | | | | | 3.25 | 6.75 | 7.75 | 8.25 | 9.50 | [illegible] | 14.50 | 15.75 | 16.76 | 17.75 | 20.25 | 22.50 | 24.25 | 26.25 | 29.00 | 31.00 | 32.75 | 33.25 |
| La Begonia | | | | | | | | 3.75 | 4.50 | 5.00 | 6.50 | [illegible] | 11.25 | 12.50 | 13.50 | 14.50 | 17.00 | 19.25 | 21.25 | 23.00 | 25.75 | 27.75 | 29.50 | 30.25 |
| Las Tejerias | | | | | | | | | 0.75 | 1.50 | 2.75 | [illegible] | 7.75 | 8.75 | 10.00 | 11.00 | 13.25 | 15.50 | 17.50 | 19.50 | 22.25 | 24.00 | 26.00 | 26.50 |
| Sta Domingo | | | | | | | | | | 0.75 | 2.00 | [illegible] | 7.00 | 8.00 | 9.26 | 10.25 | 12.50 | 14.75 | 16.75 | 18.75 | 21.50 | 23.25 | 25.25 | 25.75 |
| Trapiche d. Md. | | | | | | | | | | | 1.50 | [illegible] | 6.25 | 7.50 | 8.50 | 9.50 | 12.00 | 14.25 | 16.25 | 18.00 | 20.75 | 22.75 | 24.50 | 25.25 |
| El Consejo | | | | | | | | | | | | [illegible] | 5.00 | 6.25 | 7.25 | 8.25 | 10.75 | 13.00 | 14.75 | 16.75 | 19.50 | 21.50 | 23.25 | 23.75 |
| La Victoria | | | | | | | | | | | | | 2.75 | 3.75 | 5.00 | 6.00 | 8.25 | 10.50 | 12.50 | 14.50 | 17.25 | 19.25 | 21.00 | 21.50 |
| Sn Mateo | | | | | | | | | | | | | | 1.25 | 2.50 | 3.25 | 5.75 | 8.00 | 10.00 | 12.00 | 14.60 | 16.50 | 18.25 | 19.00 |
| Cagua | | | | | | | | | | | | | | | 1.25 | 2.25 | 4.50 | 6.75 | 8.75 | 10.75 | 13.50 | 15.50 | 17.26 | 17.75 |
| Turmero: | | | | | | | | | | | | | | | | 1.00 | 3.50 | 5.75 | 7.75 | 9.50 | 12.25 | 14.25 | 16.00 | 16.75 |
| Gonzalito | | | | | | | | | | | | | | | | | 2.50 | 4.75 | 6.75 | 8.75 | 11.25 | 13.25 | 15.00 | 16.75 |
| Maracay | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2.25 | 4.25 | 6.25 | 9.00 | 10.75 | 12.75 | 13.25 |
| Cabrera | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2.00 | 4.00 | 6.50 | 8.50 | 10.50 | 11.00 |
| Mariara | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2.00 | 4.50 | 6.50 | 8.25 | 9.00 |
| Sn Joaquin | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2.50 | 4.50 | 6.50 | 7.25 |
| Guacara | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2.00 | 4.00 | 4.50 |
| Los Guayos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2.00 | 2.50 |
| Valencia Sn Bl. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0.75 |
| Valencia Camoruco. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

## Observación:

Para el tráfico entre dos estaciones para las cuales no existen billetes directos, se daran estos para la estación que se encuentre mas léjos en la dirección de la estación destinataria, y en la cual hay tiempo suficiente, segun el itinerario, para comprar los billetes necesarios.

# Precios

## de los billetes. IIª clase.

| | Palo Grande | Antimano | Las Adjuntas | Los Teques | El Encanto | Las Mostazas | La Begonia | Las Tejerias | Sto Domingo | Trapiche d. Mdl | El Consejo | La Victoria | Sn Mateo | Cagua | Turmero | Gonzalito | Maracay | Cabrera | Mariara | Sn Joaquin | Guacara | Los Guayos | Valencia Sn Blas | Valencia Camoruco |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Caracas | 0.50 | 2.00 | 3.00 | 5.50 | 7.00 | 9.50 | 12.00 | 14.75 | 15.75 | 16.00 | 17.00 | 19.00 | 21.00 | 22.00 | 23.00 | 23.75 | 25.50 | 27.25 | 29.00 | 30.50 | 32.75 | 34.25 | 35.75 | 36.00 |
| Palo Grande | | 1.50 | 2.50 | 5.00 | 7.00 | 9.00 | 11.50 | 14.50 | 15.25 | 15.75 | 16.75 | 18.75 | 20.75 | 21.75 | 22.50 | 23.25 | 25.25 | 27.00 | 28.50 | 30.00 | 32.25 | 34.00 | 35.25 | 35.75 |
| Antimano | | | 1.00 | 3.50 | 5.00 | 7.50 | 10.00 | 13.00 | 13.75 | 14.00 | 15.25 | 17.00 | 19.00 | 20.00 | 21.00 | 21.75 | 23.75 | 25.50 | 27.00 | 28.50 | 30.75 | 32.25 | 33.75 | 34.25 |
| Las Adjuntas | | | | 2.50 | 4.00 | 6.50 | 9.00 | 12.00 | 12.75 | 13.00 | 14.00 | 16.00 | 18.00 | 19.00 | 20.00 | 20.75 | 22.75 | 24.25 | 26.00 | 27.50 | 29.75 | 31.25 | 32.75 | 33.00 |
| Los Teques | | | | | 1.50 | 4.00 | 6.50 | 9.50 | 10.25 | 10.75 | 11.75 | 13.75 | 15.75 | 16.75 | 17.50 | 18.25 | 20.25 | 22.00 | 23.50 | 25.00 | 27.25 | 29.00 | 30.25 | 30.75 |
| El Encanto | | | | | | 2.50 | 5.00 | 7.75 | 8.75 | 9.20 | 10.00 | 12.00 | 14.00 | 15.00 | 16.00 | 16.75 | 18.75 | 20.25 | 22.00 | 23.50 | 25.75 | 27.25 | 28.75 | 29.00 |
| Las Mostazas | | | | | | | 2.50 | 5.50 | 6.25 | 6.25 | 7.75 | 9.75 | 11.75 | 12.75 | 13.50 | 14.25 | 16.25 | 18.00 | 19.50 | 21.00 | 23.25 | 25.00 | 26.25 | 26.75 |
| La Begonia | | | | | | | | 3.00 | 3.75 | 4.20 | 5.25 | 7.00 | 9.00 | 10.00 | 11.00 | 11.75 | 13.75 | 15.50 | 17.00 | 18.50 | 20.75 | 22.25 | 23.75 | 24.25 |
| Las Tejerias | | | | | | | | | 0.60 | 1.65 | 2.25 | 4.00 | 6.25 | 7.00 | 8.00 | 9.00 | 10.75 | 12.50 | 14.00 | 15.75 | 18.00 | 19.25 | 21.00 | 21.25 |
| Sto Domingo | | | | | | | | | | 0.10 | 1.75 | 3.50 | 5.75 | 6.50 | 7.50 | 8.25 | 10.00 | 12.00 | 13.50 | 15.00 | 17.25 | 18.75 | 20.25 | 20.75 |
| Trapiche d. Mdl | | | | | | | | | | | 1.25 | 3.00 | 5.00 | 6.00 | 7.00 | 7.75 | 9.75 | 11.50 | 13.00 | 14.50 | 16.75 | 18.25 | 19.75 | 20.25 |
| El Consejo | | | | | | | | | | | | 2.00 | 4.00 | 5.00 | 6.00 | 6.75 | 8.75 | 10.50 | 12.00 | 13.50 | 15.75 | 17.25 | 18.75 | 19.00 |
| La Victoria | | | | | | | | | | | | | 2.25 | 3.00 | 4.00 | 5.00 | 6.75 | 8.50 | 10.00 | 11.75 | 14.00 | 15.50 | 17.00 | 17.25 |
| Sn Mateo | | | | | | | | | | | | | | 1.00 | 2.00 | 2.75 | 4.75 | 6.50 | 8.00 | 9.75 | 11.75 | 13.25 | 14.75 | 15.25 |
| Cagua | | | | | | | | | | | | | | | 1.00 | 2.00 | 3.75 | 5.50 | 7.00 | 8.75 | 11.00 | 12.50 | 14.00 | 14.25 |
| Turmero | | | | | | | | | | | | | | | | 0.80 | 3.00 | 4.75 | 6.25 | 7.75 | 10.00 | 11.50 | 13.00 | 13.50 |
| Gonzalito | | | | | | | | | | | | | | | | | 2.00 | 4.00 | 5.50 | 7.00 | 9.00 | 10.75 | 12.00 | 12.75 |
| Maracay | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2.00 | 3.50 | 5.00 | 7.25 | 8.75 | 10.25 | 10.75 |
| Cabrera | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.75 | 3.25 | 5.50 | 7.00 | 8.50 | 9.00 |
| Mariara | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.75 | 3.75 | 5.25 | 6.75 | 7.50 |
| Sn Joaquin | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2.00 | 3.50 | 5.00 | 5.75 |
| Guacara | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.50 | 3.00 | 3.75 |
| Los Guayos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.50 | 2.00 |
| Valencia Sn Blas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0.60 |
| Valencia Camoruco | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Observacion:
La misma que
para el cuadro de billetes de Iª clase.

# Precios
## de los billetes para bestias mayores
## (ganado, caballos, mulas y burros)

| | Palo Grande | Antimano | Las Adjuntas | Los Teques | El Encanto | Las Mostazas | La Begonia | Las Tejerias | Sto Domingo | Trapiche d. Md | El Consejo | La Victoria | Sn Mateo | Cagua | Turmero | Gonzalito | Maracay | Cabrera | Mariara | Sn Joaquin | Gucara | Ls Guayos | Valencia Sn Blas | Valencia Camoruco |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Caracas | 0,50 | 1,50 | 2.25 | 4.50 | 5.25 | 7.00 | 9,00 | 11.25 | 11,75 | 12.00 | 12,75 | 14.25 | 15,75 | 16,50 | 17.25 | 17,75 | 19,25 | 20,50 | 21,75 | 23,00 | 24,50 | 25,75 | 26,75 | 27,00 Bs. |
| Palo Grande | | 1.25 | 2.25 | 4.00 | 5.25 | 6.75 | 8.75 | 11.00 | 11.50 | 11,75 | 12.50 | 14.00 | 15.50 | 16.25 | 17.00 | 17.50 | 19.00 | 20.25 | 21.50 | 22.50 | 24.25 | 25.50 | 26.50 | 26.75 |
| Antimano | | | 1.00 | 3.00 | 4.00 | 5.50 | 7.50 | 9.75 | 10.25 | 10.50 | 11.50 | 12.75 | 14.25 | 16.00 | 15.75 | 16.25 | 17.75 | 19.25 | 20,25 | 21.50 | 23.00 | 24.25 | 25.25 | 25.75 |
| Las Adjuntas | | | | 2.00 | 3.00 | 5.00 | 6.75 | 9.00 | 9.50 | 9.75 | 10.50 | 12.00 | 13.50 | 14.25 | 15.00 | 15.50 | 17.00 | 18.25 | 19.50 | 20.75 | 22.25 | 23.50 | 24.50 | 24.75 |
| Los Teques | | | | | 1.25 | 3.00 | 5.00 | 7.00 | 7.75 | 8.00 | 8.75 | 10.25 | 11.75 | 12.50 | 13.25 | 13.75 | 15.25 | 16.50 | 17.75 | 18.75 | 20.50 | 21.75 | 22.75 | 23.00 |
| El Encanto | | | | | | 1.75 | 3.75 | 6.00 | 6.50 | 6.75 | 7.50 | 9.00 | 10.50 | 11.25 | 12.00 | 12.50 | 14.00 | 15.25 | 16.50 | 17.75 | 19.25 | 20.50 | 21.50 | 21.75 |
| Las Mostazas | | | | | | | 2.00 | 4.00 | 4.75 | 5.00 | 5.75 | 7.25 | 8.75 | 9.50 | 10.25 | 10.75 | 12.25 | 13.50 | 14.75 | 15.75 | 17.50 | 18.75 | 19.75 | 20.00 |
| La Begonia | | | | | | | | 2.25 | 2.75 | 3.00 | 4.0 | 5.25 | 6.75 | 7.50 | 8.25 | 8.75 | 10.25 | 11.75 | 12.75 | 14.00 | 15.50 | 16.75 | 17.75 | 18.25 |
| Las Tejerias | | | | | | | | | 0.50 | 1.00 | 1.75 | 3.00 | 4.75 | 5.25 | 6.00 | 6.75 | 8.00 | 9.50 | 10.50 | 11.75 | 13.50 | 14.50 | 15.75 | 16.00 |
| Sto Domingo | | | | | | | | | | 0.50. | 1.25 | 2.75 | 4.25 | 5.00 | 5.75 | 6.25 | 7.50 | 9.00 | 10.25 | 11.25 | 13.00 | 14.00 | 15.25 | 15.50 |
| Trapiche d. Md | | | | | | | | | | | 1.00 | 2.25 | 3.75 | 4.50 | 5.25 | 5.75 | 7.25 | 8.75 | 9.75 | 11.00 | 12.50 | 13.75 | 14.75 | 15.25 |
| El Consejo | | | | | | | | | | | | 1.50 | 3.00 | 3.75 | 4.50 | 5.00 | 6.50 | 8.00 | 9.00 | 10.25 | 11.75 | 13.00 | 14.00 | 14.25 |
| La Victoria | | | | | | | | | | | | | 1.75 | 2.25 | 3.00 | 3.75 | 5.00 | 6.50 | 7.50 | 8.75 | 10.50 | 11.75 | 12.75 | 13.00 |
| San Mateo | | | | | | | | | | | | | | 0.75 | 1.50 | 2.00 | 3.50 | 5.00 | 6.00 | 7.25 | 8.75 | 10.00 | 11.00 | 11.50 |
| Cagua | | | | | | | | | | | | | | | 0.75 | 1.50 | 2.75 | 4.25 | 5.25 | 6.50 | 8.25 | 9.50 | 10.50 | 10.75 |
| Turmero | | | | | | | | | | | | | | | | 0.75 | 2.25 | 3.50 | 4.75 | 5.75 | 7.50 | 8.75 | 9.75 | 10.25 |
| Gonzalito | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.50 | 3.00 | 4.25 | 5.25 | 6.75 | 8.00 | 9.00 | 9.50 |
| Maracay | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.50 | 2.75 | 3.75 | 5.50 | 6.50 | 7.75 | 8.00 |
| Cabrera | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.25 | 2.50 | 4.00 | 5.50 | 6.50 | 6.75 |
| Mariara | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.25 | 2.75 | 4.00 | 5.00 | 5.50 |
| San Joaquin | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.50 | 2.75 | 4.00 | 4.50 |
| Guacara | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.25 | 2.50 | 2.75 |
| Los Guayos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.25 | 1.50 |
| Valencia Sn Blas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0.50 |
| Valencia Camoruco | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Observaciónes:

1ª La misma que se menciona en los cuadros de billetes de Iª y IIª clase.

— 2ª

Para el trasporte de bestias mayores en wagones enteros, habrá las siguientes rebajas:

Se cobrará al entregarse un wagón entero de á lo menos 9 bestias:

—— 12,5 ctms por bestia y por kilmo ——

Para el trasporte de á lo menos 5 wagones, se cobrarán

—— 10 ctms por bestia y por kilmo ——

# Precios -

## de los billetes para bestias menores -

### cerdos, chivos, carneros, perros y becerros de menos de 6 meses

| | Palo Grande | Antimano | Las Adjuntas | Los Teques | El Encanto | Las Mostazas | La Begonia | Las Tejerias | Sto Domingo | Trapiche d. Mel | El Consejo | La Victoria | Sn Mateo | Cagua | Turmero | Gonzalito | Maracay | Cabrera | Mariara | Sn Joaquin | Guacara | Los Guayos | Valencia Sn Blas | Valencia Camoruco | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Caracas | 0.50 | 1.00 | 1.50 | 2.75 | 3.50 | 4.75 | 6.00 | 7.50 | 8.00 | 8.00 | 8.50 | 9.50 | 10.50 | 11.00 | 11.50 | 12.00 | 12.75 | 13.75 | 14.50 | 15.25 | 16.50 | 17.25 | 18.00 | 18.00 | Bs. |
| Palo Grande | | 0.75 | 1.25 | 2.50 | 3.50 | 4.50 | 5.75 | 7.25 | 7.75 | 8.00 | 8.50 | 9.50 | 10.50 | 11.00 | 11.25 | 11.75 | 12.75 | 13.50 | 14.25 | 15.00 | 16.25 | 17.00 | 17.75 | 18.00 | |
| Antimano | | | 0.50 | 1.75 | 2.50 | 3.75 | 5.00 | 6.50 | 7.00 | 7.00 | 7.75 | 8.50 | 9.50 | 10.00 | 10.50 | 11.00 | 12.00 | 12.75 | 13.50 | 14.25 | 15.50 | 16.25 | 17.00 | 17.25 | |
| Las Adjuntas | | | | 1.25 | 2.00 | 3.25 | 4.50 | 6.00 | 6.50 | 6.50 | 7.00 | 8.00 | 9.00 | 9.50 | 10.00 | 10.50 | 11.50 | 12.25 | 13.00 | 13.75 | 15.00 | 15.75 | 16.50 | 16.50 | |
| Los Teques | | | | | 0.75 | 2.00 | 3.25 | 4.75 | 5.25 | 5.50 | 6.00 | 7.00 | 8.00 | 8.50 | 8.75 | 9.25 | 10.25 | 11.00 | 11.75 | 12.50 | 13.75 | 14.50 | 15.25 | 15.50 | |
| El Encanto | | | | | | 1.25 | 2.50 | 4.00 | 4.50 | 4.50 | 5.00 | 6.00 | 7.00 | 7.50 | 8.00 | 8.50 | 9.50 | 10.25 | 11.00 | 11.75 | 13.00 | 13.75 | 14.50 | 14.50 | |
| Las Mostazas | | | | | | | 1.25 | 2.75 | 3.25 | [illegible] | 4.00 | 5.00 | 6.00 | 6.50 | 6.75 | 7.25 | 8.25 | 9.00 | 9.75 | 10.50 | 11.75 | 12.50 | 13.25 | 13.50 | |
| La Begonia | | | | | | | | 1.50 | 2.00 | [illegible] | 2.75 | 3.50 | 4.50 | 5.00 | 5.50 | 6.00 | 7.00 | 7.75 | 8.50 | 9.25 | 10.50 | 11.25 | 12.00 | 12.25 | |
| Las Tejerias | | | | | | | | | 0.50 | [illegible] | 1.25 | 2.00 | 3.25 | 3.50 | 4.00 | 4.50 | 5.50 | 6.25 | 7.00 | 8.00 | 9.00 | 9.75 | 10.50 | 10.75 | |
| Sto Domingo | | | | | | | | | | [illegible] | 1.00 | 1.75 | 3.00 | 3.25 | 3.75 | 4.25 | 5.00 | 6.00 | 6.75 | 7.50 | 8.75 | 9.50 | 10.25 | 10.50 | |
| Trapiche d. Mel | | | | | | | | | | | 0.75 | 1.50 | 2.50 | 3.00 | 3.50 | 4.00 | 5.00 | 5.75 | 6.50 | 7.25 | 8.50 | 9.25 | 10.00 | 10.25 | |
| El Consejo | | | | | | | | | | | | 1.00 | 2.00 | 2.50 | 3.00 | 3.50 | 4.50 | 5.25 | 6.00 | 6.75 | 8.00 | 8.75 | 9.50 | 9.50 | |
| La Victoria | | | | | | | | | | | | | 1.25 | 1.50 | 2.00 | 2.50 | 3.50 | 4.25 | 5.00 | 6.00 | 7.00 | 7.75 | 8.50 | 8.75 | |
| Sn Mateo | | | | | | | | | | | | | | 0.50 | 1.00 | 1.50 | 2.50 | 3.25 | 4.00 | 5.00 | 6.00 | 6.75 | 7.50 | 7.75 | |
| Cagua | | | | | | | | | | | | | | | 0.50 | 1.00 | 2.00 | 2.75 | 3.50 | 4.50 | 5.50 | 6.25 | 7.00 | 7.25 | |
| Turmero | | | | | | | | | | | | | | | | 0.50 | 1.50 | 2.50 | 3.25 | 4.00 | 5.00 | 5.75 | 6.50 | 6.75 | |
| Gonzalito | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.00 | 2.00 | 2.75 | 3.50 | 4.50 | 5.50 | 6.00 | 6.50 | |
| Maracay | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.00 | 1.75 | 2.50 | 3.75 | 4.50 | 5.25 | 5.50 | |
| Cabrera | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.00 | 1.75 | 2.75 | 3.50 | 4.25 | 4.50 | |
| Mariara | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0.75 | 1.75 | 2.50 | 3.25 | 3.75 | |
| Sn Joaquin | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1.00 | 1.75 | 2.50 | 3.00 | |
| Guacara | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0.75 | 1.50 | 2.00 | |
| Los Guayos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0.75 | 1.00 | |
| Valencia Sn Blas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0.50 | |
| Valencia Camoruco | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Observaciones:

1ª La misma que se menciona en los cuadros de billetes de Iª y IIª clase

2ª: Para el trasporte de bestias menores en wagones enteros de á lo menos 30 cabezas; se cobrará la mitad de los precios anteriores, por cabeza.

1875
750

# Trenes extraordinarios

(1 wagón Iª clase, 1 wagon de equipaje)

| de las 6 a.m hasta las 8 p.m | de las 8 p.m hasta las 6 a.m |
|---|---|
| por km. 15,00 Bs. | por km. 22,50 Bs. |

Por wagones d más y por km:

Iª cl: 5,00 Bs – IIª cl: 4,00 Bs – Otr 3,00 Bs: de 6 a.m. hasta 8 p.m.
Iª cl: 7,50 " – IIª cl 6,00 " – Otr ,50 " : de 8 p.m. " 6 a.m

Wagones con trén s ordinarios (28 asientos)

por km: Iª cl: 3,75 Bs – IIª cl: 3, Bs – wagones abiertos 2,25 Bs.

1ª 667.50
2ª 534.—
abier. 400.50

Para trabajadores que e trasportan en wagones de mercancias en cantida de á lo menos 30, se cobrará á razón de 10 ctms por c a uno y por kilm.

rches:

pagará cada un y por km: 2,00 Bs.
Carretas 1,00 Bs.

abierto 1a SB o P[illegible] 396 Bs

# GRAN FER
# DE VENE

| | PALO GRANDE. | | | | ANTÍMANO.- | | | | LAS ADJUNTAS. | | | | LOS TEQUES. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Flete por peso menor de 500 Kg. | | Flete por peso mayor de 500 Kg. | | Flete por peso menor de 500 Kg. | | Flete por peso mayor de 500 Kg. | | Flete por peso menor de 500 Kg. | | Flete por peso mayor de 500 Kg. | | Flete por peso menor de 500 Kg. | | Flete por peso mayor de 500 Kg. | |
| | Por 100 Kg. | Por Qtal. | Por 100 Kg. | Por Qtal. | Por 100 Kg. | Por Qtal. | Por 100 Kg. | Por Qtal. | Por 100 Kg. | Por Qtal. | Por 100 Kg. | Por Qtal. | Por 100 Kg. | Por Qtal. | Por 100 Kg. | Por Qtal. |
| CARACAS | 0.20 | 0.09 | 0.15 | 0.07 | 1.00 | 0.46 | 0.75 | 0.35 | 1.50 | 0.69 | 1.13 | 0.52 | 2.70 | 1.24 | 2.03 | 0.93 |
| PALO GRANDE.- | | | | | 0.80 | 0.37 | 0.60 | 0.28 | 1.40 | 0.64 | 1.05 | 0.48 | 2.60 | 1.20 | 1.95 | 0.90 |
| ANTÍMANO.- | | | | | | | | | 0.60 | 0.28 | 0.45 | 0.21 | 1.80 | 0.83 | 1.35 | 0.62 |
| LAS ADJUNTAS.- | | | | | | | | | | | | | 1.30 | 0.60 | 0.98 | 0.45 |
| LOS TEQUES.- | | | | | | | | | | | | | | | | |
| EL | | | | | | | | | | | | | | | | |

Valparaiso S. B.

~~N.º 17.~~ N.º 21

# Instruccion

## para el tratamiento, aseo y desinfeccion de los vagones que se hayan usado para trasportar bestias

# Instruccion
# para el tratamiento, aseo y desinfeccion de los vagones que se hayan usado para trasportar bestias.

1° Antes de embarcar los animales se echará sobre el piso de cada vagon de bestias una capa de arena del grosor de como 2 1/2 ctms, lo que impide que se resbale el ganado durante el trasporte, facilitando al mismo tiempo las operaciones del aseo de un modo eficáz.

2 Todo vagon que haya servido para el trasporte de bestias mayores ó menores,

será aseado completamente y desinfectado en el lugar de la descarga inmediatamente despues de haber sido desocupado y no podrá volver á ser usado para ningun trasporte, ántes de haber sido terminado este trabajo.

3 El aseo y desinfeccion del local del vagon de equipaje ó del cupé para perros, que se haya usado para trasportar animales, tendrá lugar en aquella estacion en la cual segun prescripcion debe ser aseado el tren de vagones en que corre el vagon de equipaje.

4 El deber de asear no se extiende únicamente á los

mismos vagones, sino tambien á las rampas, los lugares de embarque y desembarque y corrales de los ganados, los cuales deben tenerse siempre limpios y libres de estiércol etc.

5 El aseo de los vagones consiste: en botar la arena y el estiércol etc. y en lavar el piso, techo y paredes con agua y en cuanto se pueda, con agua caliente. Caso que no se haya servido de agua caliente para limpiar los vagones se volverá á lavarlos con un cubo de agua carbólica y se desinfectarán. Si por otra parte se efectuó el aseo con agua caliente no se hará uso de agua

carbólica para la desinfeccion.

6 El estiércol que se haya sacado de los vagones, rampas, lugares de embarque y desembarque de los ganados, corrales etc. se amontonará en un sitio distante de la estacion y se permite al Jefe de Estacion realizarlo.

Por lo demás se hace al Jefe de Estacion personalmente responsable porque se lleve á cabo el aseo y la desinfeccion de acuerdo con las prescripciones arriba mencionadas.

Caracas: 2 de Agosto 1894.

La Direccion

Gran Ferrocarril de Venezuela.

# Instruccion

para el

## servicio y manejo de los aparatos de freno.

Otto v. Holten, Berlin C.

## I. Preliminar.

Las locomotoras están proveidas de los siguientes aparatos de freno:

a) el freno „Schleifer“ con bomba de aire, depósito principal, llave de freno y cilindro para tender las zapatas que aprietan las ruedas motrices de las locomotoras;

b) el freno de mano que aprieta las ruedas motrices de las locomotoras;

c) el freno á contravapor „Le Chatelier“;

d) el freno á vapor, el que ya no existe sino en las locomotoras (Caracas, Antimano, Silla, Avila, Tuy, Aragua) que aun no tienen el freno „Schleifer“. Luego que se ponga este, será apartado el freno á vapor.

El piston del cilindro del freno á vapor obra en la palanca del freno de mano del mismo modo como el freno „Schleifer.“

Todos los wagones de pasajeros y de carga menos los wagones para granzon están proveidos de tubería de aire y frenos Schleifer; muchos de ellos tienen ademas frenos de mano. Estos aprietan las mismas partes que el piston del freno á presion de aire Schleifer y no se aplicarán sino cuando sea inservible el freno Schleifer.

## 2. El freno á presion de aire Sistema Schleifer.

### a) Manera de obrar y manejo.

Las locomotoras y wagones de pasajeros y de carga del Gran Ferrocarril de Venezuela están equipados con el aparato de freno Schleifer. El aire comprimido que sirve de motriz para dicho freno se produce por medio de una bomba de aire dispuesta en la locomotora y de allí se empuja en el depósito principal con 6 atmósferas de presion que está debajo de la locomotora.

El freno está construido de manera que todos los wagones y frenos están en comunicacion entre sí y con el depósito principal debajo de la locomotora por medio de tubos.

El aire comprimido sale del depósito principal por una válvula de reduccion y la llave de freno con 4 atmósferas de presion, y entra en el tubo principal, llenando en cada wagon el cilindro del freno de ambos lados de todos los pistones Como la construccion del piston no permite el escaparse el aire comprimido que se halla de un lado, la presion se hace eficaz al disminuirse del otro lado, comunicando este con el aire exterior, y el piston se mueve de manera que por medio de las palancas del freno movidas con el piston se aprietan las zapatas.

Como el aire puede salir del tubo principal, ademas de la llave de la locomotora, en todos los puntos donde hay llaves de salida en el tubo, el freno podrá ser aplicado no solo por el maquinista, sino tambien por los pasajeros ó por uno de los guarda-frenos en el tren.

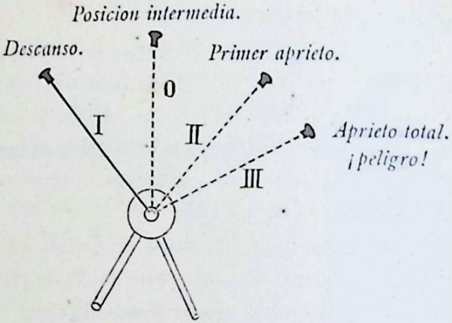
Del mismo modo obra el freno al desunirse un tren, porque en tal caso se desenganchan los tubos de conexion entre dos wagones vecinos y el aire sale.

Si despues de apretado el freno se hace entrar aire comprimido del depósito principal en la tuberia, los pistones de freno, con tal que haya suficiente presion en el tubo principal, volverán á su posicion anterior aflojando las zapatas.

La llave que se halla en el puesto ocupado en la locomotora por el maquinista y que está á su cargo, sirve para poner el tubo principal en comunicacion con el depósito cuando se quiere llenar el tubo de aire comprimido, y para ponerlo en comunicacion con el airo exterior cuando se trate de disminuir la presion, es decir de poner el freno.

### b) Aplicar el freno desde la locomotora

Para apretar los frenos desde la locomotora, no hay mas que mudar la llave de freno de su posicion de descanso (I) á la posicion II, véasé el dibujo.



Para aflojar los frenos, el maquinista volverá á poner la llave en su posicion I, en consecuencia de lo cual el aire pasará del depósito principal al tubo principal y de allí á los aparatos de freno.

Pero si no se quiere aflojar los frenos completamente, sino solamente disminuir su fuerza, el maquinista dejará pasar al tubo principal, por medio de la llave, cuanto aire se necesite para producir el efecto deseado, y luego pondrá la llave en la posicion intermedia (O) separando asi la comunicacion del depósito y tubo principales entre si y con el aire exterior

Una manipulacion hábil del aparato producirá pues cada efecto del freno que se desee.

Para mantener siempre los frenos en estado útil durante la marcha, es necesario trabajar la bomba de aire lo bastante para que produzca y mantenga durante la marcha una presion de 6 atmósferas en el depósito principal de la locomotora y de 4 atmósferas en el tubo principal. Esto último se consigue aflojando, luego que el manómetro del tubo indique una presion de 4 atmósferas, la marcha de la bomba de aire, de manera que no haya mas que reparar las pocas mermas que se producen por no ser estancos los tubos en todas partes. No debe pues enteramente pararse la bomba de aire durante la marcha del tren.

Para poder cuanto ántes aflojar los frenos despues de parar por su medio el tren, la bomba de aire se pondrá en un movimiento mas rápido luego de estar parado el tren.

En casos de peligro el maquinista podrá al mismo tiempo poner los frenos de la locomotora y los de los wagones. A este efecto pondrá la llave de posicion I en posicion III. El aflojar los frenos se hará en tal caso tambien volviendo á la llave á la posicion I.

Pero las llaves que comunican al mismo tiempo con el freno de la locomotora y con los de los wagones se hallan hasta ahora solamente en las locomotoras que ya no tienen el freno á vapor.

### c) Aplicar el freno desde uno de los wagones.

En los trenes que llevan pasajeros, estos podrán, en caso de peligro, poner los frenos por medio de dos palancas fijadas en cada wagon y las que sirven para abrir las llaves de salida de aire en los tubos. Son pues los frenos á presion de aire de que podrán servirse los pasajeros, y un cartel correspondiente fijado en cada wagon los instruirá del uso.

## 3) Instrucciones especiales para el manejo del freno Schleifer.

### a) Para el maquinista.

Todas las piezas del aparato deberá siempre revisarlas cuidadosamente el maquinista manteniéndolas en buen estado. Reparará ó hará reparar inmediatamente los defectos (salida de aire y demas) que note.

En intervalos de seis meses poco más ó menos echará el agua que se habrá reunido en el depósito principal.

El cilindro de la bomba de aire no se untará sino con aceite de calidad superior, que se suministrará exclusivamente con este objeto.

Deberá observar siempre los dos manómetros y mantener la presion prescrita en el depósito y tubo principal. Al poner el freno, la llave será traspuesta rápidamente, pero despues de un espacio de tiempo mas ó menos corto, segun la fuerza con que habrán de apretarse los frenos, se volverá la llave á la posicion intermedia (O) aun cuando no se haya todavia parado el tren: por el manómetro se verá luego con qué fuerza se ha aplicado el freno. Segun lo exijan las circunstancias, se aumentará entonces esta fuerza continuando á echar el aire del tubo ó se disminuirá introduciendo aire del depósito principal. Un maquinista hábil siempre conseguirá evitar este último medio para no gastar sin necesidad el aire comprimido.

No se aflojarán los frenos sino cuando se haya parado el tren.

Cuando dos locomotoras cada una con freno á presion de aire, arrastran el tren, será siempre el maquinista de la primera, él que manejará el freno. Durante la marcha del tren la llave de freno en la segunda locomotora estará siempre en la posicion intermedia (0) pero se mantendrá la presion de aire prescrita en su depósito principal.

Despues de parado enteramente el tren en la estacion, el maquinista de la segunda locomotora aflojará los frenos, reponiendo luego la llave en la posicion intermedia (0). De este modo el maquinista de la primera tendrá siempre presion entera en su depósito principal.

Al pararse el tren fuera de la estacion, será el maquinista de la primera locomotora quien aflojará los frenos.

Si se aprietan los frenos por medio de las palancas en uno de los wagones, el maquinista de la primera locomotora lo conocerá no solo por la disminucion de la velocidad de la marcha y de la presion de aire en los manómetros, sino que su atencion será tambien llamada por un silbato que sonará en la locomotora misma. En tal caso el maquinista echará tambien el aire del tubo principal por medio de la llave de freno poniéndola en la posicion III, **para parar el tren cuanto antes.**

No volverá el maquinista á aflojar los frenos sino despues de haber averiguado por qué motivo se habian puesto, despues de cerrar la llave debajo del wagon, que habrá sido abierto y despues de reponer y plomar las palancas dentro del wagon.

### b) Para los empleados de estacion y de tren.

Al componer un tren se juntarán primero todos los wagones entre sí por medio de la acopladura central y ademas se apretaran firmemente los enganches elásticos en los wagones de pasajeros. Luego se tomarán las acopladuras de tubo para juntarlos con sus parejas en los wagones vecinos y se abrirán las llaves de los tubos en las dos paredes delanteras de cada wagon.

La cabeza movible del tubo en la pared posterior del ultimo wagon se queda colgante en su gancho y se cierra la llave que allí se halla. Despues de enganchar la locomotora, el tubo en la pared delantera del primer wagon se junta con el tubo correspondiente de la locomotora.

En un tren listo para salir deben pues hallarse juntados entre sí los tubos de enganche de todos los wagones y abiertas todas las llaves en las dos paredes delanteras de cada wagon, **menos la llave en la delantera de la locomotora y en la pared posterior del ultimo wagon.**

Ademas serán abiertas las llaves en los tubos entre el tubo principal y el cilindro del freno, pero cerradas las llaves de salida de aire en los cilindros y las llaves de freno en los wagones, las palancas de estas dentro de los wagones así como los carteles se colocarán en la debida posicion.

Si durante la marcha del tren se manifestase en los frenos ó sus tubos un defecto tal que viniese á pararse el tren, se examinará el daño hecho para averiguar si sea, ó no posible repararlo inmediatamente.

Si hay defecto en uno de los aparatos de freno, se cerrará por medio de la llave que está en el tubo entre el aparato y el tubo principal. En este caso se continuará la marcha con el freno Schleifer, con tal que haya el número suficiente de frenos en el tren.

Defectos en el tubo principal no se pueden remediar inmediatamente. Si se manifiestan, se continuará la marcha con el freno de mano hasta la próxima estacion, donde se cambiará el wagon respectivo por otro.

En tal caso, es decir si durante la marcha del tren ocurren defectos en el tubo principal, se comenzará, una vez parado el tren, por abrir las llaves de salida de aire en todos los aparatos, para que se aflojen los frenos, y despues de salido el aire se volverán á cerrar las llaves. Luego, para facilitar al maquinista, en cuanto sea posible, el uso del freno á presion de aire, se separará cerrando las llaves el enganche de tubo en la pared delantera del wagon donde hay el defecto, de la parte delantera del tren, y las acopladuras desunidas se colgarán en los ganchos correspondientes.

Siempre que se ponga fuera de actividad el freno Schleifer, el conductor del tren dará á los empleados las instrucciones necesarias para el servicio de los frenos de mano El maquinista dará durante la marcha las señales prescritas en el reglamento, cuando haya necesidad de poner los frenos.

Si durante la marcha ocurren defectos en los aparatos ó tubos, causando sin apretar los frenos, mucha pérdida de aire, el tren será parado en la proxima estacion con mucho cuidado y se tomarán las medidas que acabamos de enumerar para remediar el daño.

Llegado el tren en la estacion de destino, los frenos se aflojarán desde la máquina, antes de desenganchar á esta. Luego se cierran las llaves en aquellas paredes delanteras, donde se desenganchan los wagones, se separan las acopladuras de tubo y se cuelgan en sus ganchos.

Entónces, si se pone el tren en otra parte de la estacion, se abren todas las llaves de salida en los cilindros de freno para que salga el aire de todos los aparatos y del tubo principal, y hecho esto se vuelven á cerrar las llaves.

Si el tren no queda en la misma formacion en que ha llegado á su destino, y que hay que descomponerlo, se cerrarán todas las llaves en las dos paredes delanteras de los wagones, se desunirán todas las acopladuras de tubo y se colgarán en sus ganchos.

### c) Para los guarda-frenos.

El guarda-freno, es decir el empleado de tren, encargado de atender á los frenos, deberá mantener en estado servible todos los aparatos y tubos de freno, y si hay lugar, atenderá á las composturas.

Tiene la obligacion, antes de salir el tren, de revisar cuidadosamente los aparatos y tubos de freno en todos los wagones, remediando ó pidiendo que se remedien los defectos que encuentre.

Prestará mucha atencion á los tubos de enganche y anillos de goma en las acopladuras de tubo, satisfaciéndose de que son completamente elásticos y enteros y que las faces de toque de estas acopladuras de tubo sean sin polvo ni suciedades. Hecho esto juntará todos los tubos del tren del modo prescrito y revisará la posicion correcta de cada llave. Además se asegurará de que dentro de los wagones las palancas de las llaves de freno estén ajustadas en posicion cerrada de manera que no sea posible el abrirlas sin sacar el plomo. Asimismo atenderá á que los carteles con las instrucciones para el uso del freno estén debidamente fijados.

La densidad del tubo principal y de los aparatos de freno y la eficacia de los frenos no se pueden examinar sino con la locomotora lista. Por lo tanto el guarda-freno tendrá cuidado, por mediacion del jefe de estacion, para que la locomotora se junte al tren á tiempo para hacer dichas pruebas.

Cuando la locomotora está acoplada al tren y el tubo principal llenado de aire, los desperfectos en los tubos se descubrirán inmediatamente por el ruido que causa la salida del aire. Si los tubos están en órden, lo que se verá por el manómetro en la locomotora, se apretarán los frenos. Si algunos de ellos se ponen flojos en poco tiempo será porque los cuellos de cuero en los cilindros ó la guarnicion del embolo no están en orden. En tal caso se separarán los aparatos de freno correspondientes por medio de las llaves en los ramos del tubo; pero se atenderá al pronto reparo del defecto.

Al aflojar los frenos desde la locomotora, el guarda-freno se asegurará que el aflojamiento se hace lo mas pronto posible y que las zapatas no queden pegadas á las ruedas.

Un aparato mostrador indica el gastamiento de las zapatas. Está en comunicacion directa con el piston del freno y cuando este está apretado, el mostrador indica el juego del piston ó la necesidad de ajustar las zapatas. Esto se hace apretando el tornillo regulador que se ve en las palancas unidas al piston.

Durante la marcha en todas las estaciones intermediarias el guarda-freno dará toda su atencion al freno á presion de aire y cuidará de su buen estado. Siempre tendrá consigo ó en el furgon las piezas de respeto necesarias, como tubos, anillos de goma, destornilladores, sellos de plomo con su hilo y tenazas.

## 4. El freno de mano de la locomotora.

Dando vueltas á la manivela se aprietan las zapatas á las ruedas de la locomotora. El freno está á cargo del fogonero y se usa por si solo particularmente al formar los trenes. Al entrar el tren en una estacion y siempre que se necesite disminuir su velocidad ó pararlo fuera de la estacion, el freno de mano no se aplicará sino junto con el freno á presion de aire servido por el maquinista. En tal caso se tendrá cuidado que los frenos de los wagones se aprieten (por medio de la llave del aparato á presion de aire) **antes** que se apriete el freno de mano de la locomotora. A esto se atenderá particularmente cuando el tren tiene mucha velocidad ó cuando marcha cuesta abajo.

## 5. El freno á contravapor sistema „Le Chatelier“ en la locomotora.

La eficacia de este aparato consiste en que cambiando la direccion el vapor obra en las piezas motoras de la locomotora en sentido opuesto al de su marcha. Por la distribucion de vapor se procura conseguir una marcha opuesta á la existente Generalmente el contra-vapor tiene muchos inconvenientes, por ejemplo: aspirar de la caja de humo al cilindro de vapor los calientos gases de combustion mezclados de carbon y cenizas, impulsar dichos gases á la caldera, mucho aumento del calor en los cilindros y de resultas pronto gastamiento de las estopas, aumento de la tension de caldera etc. Para evitar estos inconvenientes se lleva, al mismo tiempo que se cambia la marcha, una mezcla de agua y vapor desde la caldera á los tubos de evacuacion de los cilindros. Para esto hay una llave (*d* en el dibujo) fijada en la guarnicion de la máquina y se pone en actividad por medio de la palanca y barra *e*. En la posicion que demuestra el dibujo, la llave está cerrada.

Para servirse del freno le Chatelier, se cambiará primero y enteramente la marcha del vapor, luego se abrirá el regulador y al fin la llave *d*.

Para aflojar el freno, se cierra primero la llave *d*, luego el Regulador y al fin la barra de distribucion de vapor se pone segun lo pidan las circunstancias, en la posicion media ó en la direccion de la marcha.

El aparato Le Chatelier no es solamente un freno de repuesto, sino se usará tambien en largos trechos de cuesta abajo, particularmente cuando el freno á presion de aire en los wagones junto con el de mano en la locomotora no basta para obtener la velocidad de la marcha prescrita.

Este freno está á cargo del maquinista.

## 6. El freno de vapor.

Este freno que todavia se halla en las 6 locomotoras viejas será gradualmente reemplazado por el aparato á presion de aire.

El piston del cilindro *a* (véase el dibujo adjunto) que se halla á la derecha de la locomotora, obra, por medio de palancas, en el eje del freno de mano El cilindro de vapor está en comunicacion con la caja de vapor de la caldera por la llave *b*. Para poner el freno en accion no hay mas que girar el mango de la llave á tres tubos *c* á la izquierda en un ángulo recto. Para poner el freno fuera de accion se volverá la llave *c* á la derecha en su primera posicion y el vapor saldrá del cilindro.

El freno de vapor no se aplicará sino en los raros casos en que es indispensable poner el freno de súbito; y la sola vuelta que se dará á la llave *c* .bastará para apretar inmediatamente las zapatas á las ruedas.

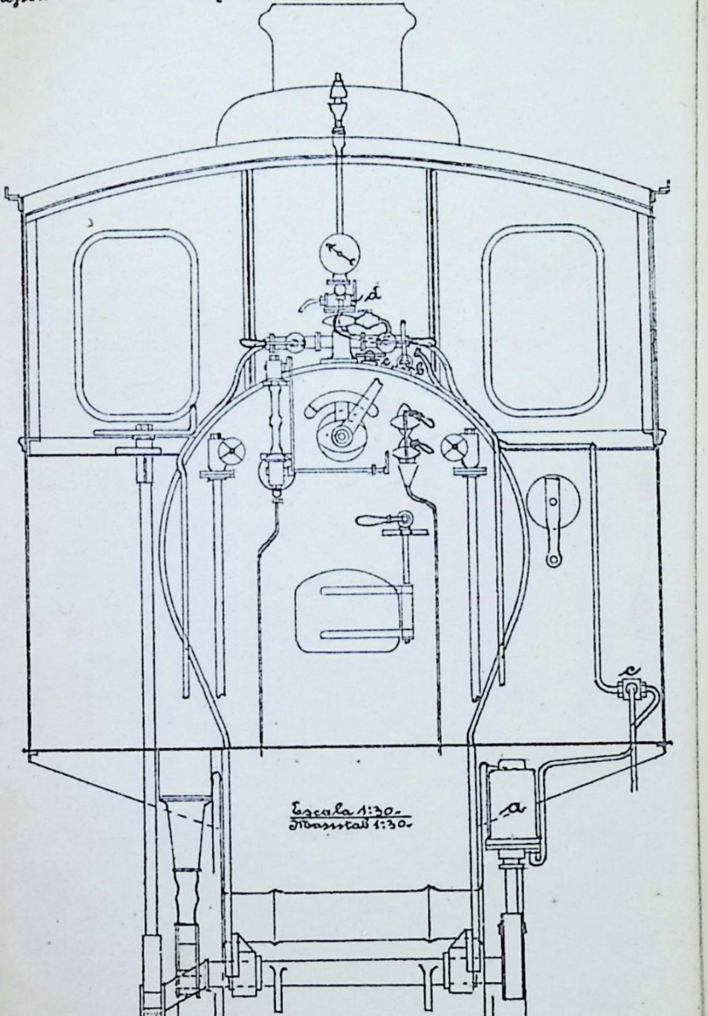
Es pues un freno para casos de peligro.

Podrá en ciertos casos tambien emplearse para aumentar la fuerza de los frenos y obtener la velocidad conveniente en la marcha cuesta abajo; pero no se aplicará sino cuando los otros aparatos no obedecen ó no producen la fuerza necesaria.

El freno de vapor está tambien á cargo del maquinista. Como el freno de mano y el de vapor obran en las mismas palancas, no habrá necesidad de volver la manivela del primero cuando se hace uso del de vapor.

◆

Gran Ferrocarril de Venezuela.
Grosse Venezuela-Eisenbahn.



Escala 1:30.
Masstab 1:30.

Nº 9

# Gran Ferrocarril de Venezuela

# Disposiciones
relativas
á la aplicacion, conduccion y
expedicion de los
# Trenes de Construccion
en las lineas entregadas al
Tráfico

Carácas Noviembre 1892

# Disposiciones
## relativas á la aplicacion y expedicion de los trenes de construccion en las lineas entregadas al tráfico

---

### I

La disposicion de los trenes de construccion y elaboración de itinerarios de los mismos se hará por la Direccion ó por el Ingeniero en Jefe á instancia del Ingenie de Seccion

### II

El Ingeniero de Seccion trazará los itinerarios para los trenes de construccion reglamentarios y presentará el proyecto para su aprobacion.

Los itinerarios serán repartidos por la Dirección ó por el Ingeniero en Jefe en forma de una hoja de servicio á los Departamentos de servicio, en cantidad suficiente y con las disposiciones especiales que se requiriesen

III

El tren de construccion no debe ocasionar interrupcion á los trenes reglamentarios, y está por lo tanto sujeto á estos trenes. Solo se hará una excepcion en casos de necesidad.

IV

Los trenes de construccion dependen de la observacion de distancia de estación prescrita para el órden sucesivo de los trenes reglamentarios. Se permite sin em=

bargo una excepcion, cuando el tren de construccion se esté cargando ó descargando en campo raso entre dos estaciones; no debe el mismo, empero, seguir al tren salido adelante, hasta que segun cálculo, no hayan trascurrido cuando ménos cinco minutos, que el último haya pasado el sitio, donde deba llegar el tren de construccion, siguiendose por la celeridad indicada en el itinerario; bajo ningun concepto, sinembargo, puede salir ántes de haber trascurridos 10 minutos despues de la salida del tren precursor, de la correspondiente estacion.

La velocidad del tren de construccion en estos casos no debe exceder de 15 Km por hora, ó 4 minutos por Kilómetro

## V

En los trenes de construccion que trafican en trayectos de fuerte pendiente (Caracas á Las Tejerias) debe estar por lo ménos la mitad de los vagones provista de frenos; en trayectos llanos (Las Tejerias á Valencia) es suficiente que tenga frenos la cuarta parte.

Siempre, sinembargo debe tener freno tanto el primero como el último vagon

## VI

Cuando un tren de construccion tenga que ser empujado en cualquiera direccion por la máquina, se hará esto en los trayectos pendientes, de manera que la máquina empuje al tren en trecho montañoso y que tire del mismo en el viaje por el llano, siempre que la clase de trabajo que tenga que ejecutar el tren, ú otros motivos poderosos, no hagan absolutamente necesaria otra disposicion

Si la pendiente de la linea cambia de direccion, será la pendiente mas larga ó mas inclinada por la cual debe guiarse

### VII

Al empujar el tren de construccion hacia atrás, tiene que tomar asiento en el último vagon un empleado del tren, que será por lo general el Conductor Superior, provisto de una bandera roja durante el dia, y de una linterna con luz roja durante la noche y atender escrupulosamente á la linea, y á las señales, y dar al maquinista las señales correspondientes.

## VIII

Los trenes de construcción llevarán, lo mismo que los reglamentarios, en el último vagon, la placa terminal, (una placa circular roja) así como todas las demás señales, linternas etc. prescritas para los trenes reglamentarios.

## IX

Los trenes de construccion no

deben viajar nunca con una velocidad mayor de 20 Km por hora = 3 minutos por Kilometro; si la máquina se encuentra al final del tren y empuja al mismo, sólo debe emplearse una velocidad de 15 Km por hora = 4 minutos por Kilometro. La misma velocidad disminuida debe observarse, cuando los vagones no estén todos, ó solo parcialmente provistos de aparatos elásticos de tiro y empuje.

## X

El tren de construccion será acompañado de un empleado que funcionara como conductor Superior, quien debe estar completamente entendido con el servicio de viaje de la línea, y al cual se hará responsable inmediato de los itinerarios prescritos, así como de las disposiciones decretadas.

## XI

Para los trenes de construcción, rigen las prescripciones para avisar la salida de los trenes reglamentarios. Al aviso hai siempre que agregar:

que el tren viaja *directamente* á la próxima Estación,

ó

que el tren viaja á la próxima Estación *despues de una demora* en el trayecto,

ó

que el tren *solo sale á la línea y regresa á* la Estación de salida

En caso que el tren de construcción tenga que parar en campo raso, para cargar i descargar, hai que indicar el sitio del trabajo en el aviso lo mas exacto posible.

Despues de haber dado el aviso á la próxima Estacion, (Estación de Señales) no pueden darse en la linea otras disposiciones para el tren de construccion

## XII

El Conductor Superior debe ser avisado, hasta cuando tiene que quedar despejada la linea del tren de construccion y es responsable de que esto se ejecute á tiempo.

## XIII

Si el tren de construccion

ha de parar en la línea entre dos estaciones, deben ser avisados los vigilantes, además de las estaciones próximas. Los últimos deben ser inducidos á que observen el mayor cuidado para que puedan dar á tiempo la señal de alto, al tren que viene.

Al oscurecer tiene que ser resguardado el tren además, por dos linternas con luz roja, que se colocarán á una distancia de 300 metros, delante y detrás del mismo.

## XIV

Al parar un tren de construccion en trayectos pendientes, deben ser debidamente contraidos todos los frenos.

Si fuese necesario una division del tren en dos ó mas partes, para cargar ó descargar algunos vagones, debe tenerse cuidado que cada parte del tren tenga el número de frenos prescritos y que sean bien refrenados las partes separadas de la máquina, tambien en trayectos horizontales.

Lo mismo se observará, cuando la máquina tenga que separarse por algun motivo del tren, miéntras pára en campo raso.

## XV

Solo podrán quedarse los trenes de construcción durante la noche en campo raso sin guardias, en casos mui escepcionales, y con permiso expreso de la Direccion, ó del Ingeniero en Jefe correspondiente, y debe entónces cuidarse que estén debidamente preparados; así mismo deben quitarse las manecillas de los frenos del primero y último vagon, para evitar que sean aflojados desautorizadamente; las manecillas deben ser guardadas en sitio seguro, y si preciso fuese, se llevarán por la locomotora de construcción á su estacion

## XVI

Tan pronto haya regresado el tren de construccion á la estación de salida ó llegado á la próxima estación, debe participarse inmediatamente á la estacion vecina

(Estacion de Señales) con las palabras: "Tren, construccion aquí, línea libre.

Caracas: Noviembre 1892

La Direccion

Gran Ferrocarril de Venezuela

---

# Disposiciones Adicionales

para los

# Conductores

de los

# Trenes de Construccion

Carácas, Noviembre 1892

## Art. I

El personal de los trenes de construccion, de revision y expresos, además de estar subordinado á los Superiores citados en los § 1. 3 y 4 del Art.º 1º de la „Orden de servicio para conductores“ lo está tambien al Ingeniero de seccion y al Maestro de via de aquella Seccion, á cuya disposicion esté el trén de construccion, y que no esté entregada todavia al Tráfico público.

## Art.º II

Las disposiciones

de la órden de servicio regirán en lo relativo á la manera de tratarse mutuamente entre si, durante el servicio, el personal de los trenes, y el personal de locomotoras.

## Art. III

Los conductores superiores de los trenes de construccion tienen, al igual de los de los trenes de pasajeros y de carga, que presentar un informe de los viajes del dia, en los formularios prescritos al efecto, que entregarán ordinados, los del dia anterior al dia siguiente, al correspondiente Ingeniero de Seccion, para su revision y trasmision á la Direccion.

## Art. IV

El personal de los trenes de construccion debe conocer y observar debidamente „Las Disposiciones relativas á la aplicacion, conduccion y expedicion de los trenes de construccion en la linea entregada al tráfico". El Conductor Superior debe principalmente hacer que se cumplan rigurosamente las prescripciones de los articulos IV, V, VI, VII, VIII, IX, XIII, XIV y XV, de dichas Disposiciones, asi como que se trate con el mayor cuidado los vagones de construccion al cargar y descargarlos, que las cadenas de conexion y los cerrojos de las puertas corredizas estén todas enganchadas antes de la descarga; además que los ejes estén bien accitados y que los frenos funcionen con perfeccion de todo ésto será personalmente responsable

## Art V

El conductor superior tiene que anotar en su informe de viaje los acontecimientos estraordinarios que ocurran en la linea de construccion, los daños que resulten en la misma, etc; en los casos de peligro que requieran una intervencion inmediata, debe notificarse al Empleado de inspeccion más cercano lo más pronto posible.

## Art. VI

Queda prohibido el transporte de pasajeros en los trenes de construccion, excepcion hecha de las cuadrillas de trabajadores que los acompañan y de los Empleados de inspeccion. Corresponde unicamente á la Direccion y al Ingeniero en Jefe,- en la linea de construccion tambien á los respectivos ingenieros de seccion-, conceder el permiso de usar los trenes de construccion excepcionalmente para éste objeto, sobretodo cuándo se trate de transportar trabajadores de la linea al servicio de la compañia; en éstos casos, se dará siempre una órden especial de autorizacion

## Art. VII

Deben tomarse las precauciones necesarias para los pasajeros que viajan en los trenes de construccion, principalmente debe tenerse cuidado que nadie vaya parado en las platafomas, ni que vaya sentado en el borde de los vagones con las piernas colgando.

## Art. VIII

El transporte en los trenes de construccion de objetos para particulares, para los empleados de la empresa, cuándo no se relacione con el servicio, - y de trabajadores, requiere siempre permiso especial: en la linea del tráfico, - de la Direccion ó del Ingeniero en Jefe, en la linea de

cons.

construccion, del respectivo ingeniero de seccion

## Art. IX

Por lo demás rigen para los conductores de los trenes de construccion las disposiciones de la „Orden de servicio para los conductores" hasta dónde puedan aplicarse á estos trenes.

---

Carácas Noviembre 1892

Valencia

# Gran Ferrocarril de Venezuela.

Nº 36

# Instruccion referente á la manera de cargar en los wagones de equipaje y en los wagones refrijeradores.—

Caracas Agosto 1895.

# Gran Ferrocarril de Venezuela.

Cd No. 3331.

A los Señores:
Ingenieros de Seccion
Inspectores del Tráfico
Todas las Estaciones
Personal de Conductores.

Instruccion referente á la manera de cargar en los wagones de equipaje y en los wagones refrijeradores.

El Conductor Superior es el llamado á vigilar que los bultos se carguen y acomoden en debido órden. El personal de trenes que le está subordinado y los peones de la estacion estan obligados á asistirle en tal sentido. El Conductor Superior cuidará que los distintos bultos se estiven y acomoden de una manera adecuada por estaciones, lo que puede efectuarse durante la marcha del tren; los asegurará en todo lo posible contra desperfectos y atenderá á que la descarga se verifique rápida y exactamente.

En el wagon de equipaje se colocará primeramente y hasta donde sea posible, todo el equipaje que se traiga para el despacho, aprovechando bien el espacio y las tablas y ganchos del wagon. Las aves se acomodaran, siempre que se pueda, en la division para animales en aquellos wagones de equipaje que la tengan; si no hay sitio, se colocaran en la division para equipaje ó en la division destinada para mercancias, en los trenes en los cuales corran wagones refrijeradores con ventilacion

El inventario del wagon de equipaje debe tenerse siempre guardado en el cajon de utensilios destinado al efecto y por ningun concepto debe estar tirado por el suelo en el wagon.

En los trenes que corran con wagones refrijeradores, deben cargarse en éstos las mercancias de facil descomposicion como cerveza hielo etc, con arreglo á la „Instruccion sobre el uso de los wagones". En la division refrijeradora hay una tabla puesta para abrirse á manera de válvula, sobre la cual pueden colocarse bultos pequeños y tambien hay ganchos para colgar animales beneficiados. En la otra division pueden embarcarse tambien animales en caso de necesidad, para cuyo objeto se han fijado argollas para amarrarlos.

En las puertas de las divisiones de los wagones de equipaje y de los wagones refrijeradores arreglados para el trasporte de animales, estan provistas las cerraduras con varios ganchos de tal manera, que puedan permitir dejar la puerta entreabierta y dar paso á la circulacion

---

cion del aire, lo que deberá hacerse siempre que se embarquen animales.

En atencion á que un número considerable de pasajeros lleva aun siempre bultos de equipaje consigo en los vagones de pasajeros, que molestan á los compañeros de viaje á causa de su volumen, ó bien impiden el movimiento libre en el vagon, se deberá procurar que los tales bultos se coloquen en el vagon de equipaje. Por lo general se trata de peso libre. En tales casos advertirá el personal de estacion y de trenes al público de una manera cortés, y si posible yá desde la Estacion de despacho, que se deben despachar dichos bultos como equipaje, y se le indicará que á cada billete le corresponde 25 Kg. peso libre.

Si apesar de ésto se hallasen tales bultos molestadores en los wagones de pasajeros, deberán solicitarse de los dueños para guardarlos en el wagon de equipaje y trasportarlos grátis, siempre que no se trate de exceso de peso, en cuyo caso habrá que cobrar la diferencia en la estacion de destino. Estos objetos deben ser provistos por el Conductor Superior, con un rótulo, en que debe especificarse, además de la Estacion de destino, tambien el número correspondiente del billete, indicando la clase y la estacion despachadora.

Esta última medida tiene por objeto que no se depositen bultos sin documentos en el wagon de equipaje.

El personal interesado se le dará las instrucciones del caso.

La Direccion.

№ 13.

# Groſse Venezuela Eisenbahn.

# Dienstanweisung
über
den Verkehr von
Trollys
auf den Betriebsstrecken.

# Gran Ferrocarril de Venezuela.

# Orden de Servicio
referente
á los Trollys en la
linea del Trafico.

Caracas, 21. Januar 93.

Es ist wiederholt vorgekommen, daſs Arbeits- und Sonderzüge auf freier Strecke Aufenthalt erhielten, weil sich ein Trolly auf dem Geleise befand; die beiden die in Frage kommende Strecke begrenzenden Stationen waren über das Vorhandensein dieses Trollys nicht unterrichtet, – und in Folge dessen hatte – auch das Personal der betreffenden Züge keine Kenntniſs von demselben.

Um derartigen Vorkommnissen, welche leicht Zusammenstöſse und dadurch schwere Unfälle herbeiführen können, für die Zukunft vorzubeugen, und überhaupt den Verkehr der Trollys auf der Betriebsstrecke zu regeln, haben wir die beifolgende Dienstanweisung erlassen, deren genaueste Befolgung allen betheiligten Dienststellen und Beamten zur strengsten Pflicht gemacht wird.

Die Direction

# Dienstanweisung
# über
# den Verkehr von Trollys
# auf den Betriebstrecken.

---

## I.

Auf den Betriebsstrecken dürfen nur Trollys verwendet werden, welche sich in durchaus gutem Zustande befinden und mit einer sicher wirkenden Bremsvorrichtung versehen sind. Die Bahnmeister sind verpflichtet, die ihnen überwiesenen Trollys mindestens wöchentlich einmal gründlich zu untersuchen und für schleunigste Beseitigung aller etwa vorgefundenen Mängel Sorge zu tragen, und werden für alle aus dem mangelhaften Zustande eines Trollys etwa entstehenden Unzuträglichkeiten verantwortlich gemacht werden.

Die Sections-Ingenieure haben die Bahnmeister in dieser Beziehung zu controlliren und zu diesem Zwecke von Zeit zu Zeit selbst Revision der Trollys ihrer Sectionen vorzunehmen.

## II.

Jeder Trolly, welcher auf dem Hauptgeleise der

Bahn, innerhalb und – auſserhalb der Stationen –, benutzt wird, muſs von – einem Eisenbahn-Betriebsbeamten /: Stationsbeamten, Weichensteller, Bahnmeister etc:/, oder von einem Strecken-Vorarbeiter, oder einem durchaus zuverläſsigen Streckenarbeiter geführt werden. Die Sectionsingenieure haben diejenigen Arbeiter zu bezeichnen, welchen die – selbständige Führung von Trollys anvertraut werden darf.

## III.

Trollys dürfen nicht über Nacht auf freien Streckke liegen bleiben, sondern sind nach jedesmaliger Benutzung nach der nächsten Station oder Signalstation zu bringen und dort nach Anweisung des Stationsvorstehers entweder auf einem unbenutzten Nebengeleise aufzustellen oder auszusetzen. - Abweichungen von diesen Bestimmungen sind nur in ganz besonderen Fällen mit ausdrücklicher Genehmigung der Direction zulässig.

## IV

Auf den Bahnhofsgeleisen darf ein Trolly nicht ohne Genehmigung des Stations tionsvorstehers bewegt werden. Die Beendigung der Fahrt ist denselben anzuzeigen.

## V.

Soll ein Trolly auf der freien Strecke zur Beförderung von Personen oder Materialien aller Art verwendet werden, so hat sich der Führer desselben zuvor bei dem Vorsteher der Station oder dem Telegraphisten der Signalstation, auf welcher der Trolly sich befindet – und von welcher aus die Fahrt angetreten werden soll, zu melden, denselben zu fragen ob die zu befahrende Strecke frei ist und ihn um Erlaubniß zu ersuchen, mit dem Trolly auf die letztere zu gehen, ihm auch genau mitzutheilen, wie weit die Fahrt sich erstrecken wird, welches der Zweck derselben ist und wie lange der Aufenthalt des Trollys auf der Strecke voraussichtlich dauern wird. - Erst nachdem die Erlaubniß des Stationsbeamten ertheilt worden ist, darf ein Trolly die betreffende Station verlassen. - Der Stationsbeamte hat sodann der nächsten Station das Vorhandensein des Trollys auf der zwischenliegenden

Streck

Strecke, dessen Bestimmung u. s. w. mitzutheilen.

### VI

Während der Fahrt muß jeder Trolly bei Tage eine entfaltete rothe Fahne und bei Nacht eine nach vorne und hinten rothleuchtende Laterne oder 2 Laternen, von welchen die eine nach vorne, die andere nach hinten roth geblendet ist, führen.

### VII.

Muß ein Trolly zum Zweck des Entladens oder Beladens länger als 10 Minuten an derselben Stelle halten, oder wird mit

dem:

demselben auf einer begrenzten Strecke gearbeitet, wie z. B. beim Vertheilen von Kies oder bei Räumung eines Einschnitts von abgerutschter Erde, so ist die betreffende Stelle, bezw. Strecke für die Dauer des Aufenthalts bezw. der Arbeit nach beiden Richtungen durch 2 rothe Fahnen, bei Nacht durch roth leuchtenden Laternen, welche mindestens 100 M. vor dem Standpunkt des Trollys bezw. vor den Enden der betreffenden Strecke aufzustellen sind, zu decken.

## VIII.

Die Bedienung der Bremse hat in der Regel der Führer des Trollys selbst zu bewirken; wenn dies aus irgendeiner dringenden Veranlassung nicht angängig ist, so ist dieselbe von dem Führer einer ganz bestimmten damit vertrauten Person – aus der Begleitmannschaft des Trollys zu übertragen. – Der mit der Bedienung der Bremse betraute Mann, muß sich stets in der Nähe der letzteren halten, so daß er sie jeden Augenblick – erreichen und in Thätigkeit setzen kann.

Bei Thalfahrten hat

der

derselbe darauf zu achten, daß der Trolly nicht eine zu große Geschwindigkeit annimmt und hat diese durch die Bremse zu reguliren.

Es ist unter allen Umständen auf das Strengste verboten einen Trolly an einen Zug oder eine Maschine anzuhängen.

## IX

Bewegen sich auf einer Strecke zwei oder mehrere Trollys in derselben Richtung, so müssen dieselben mindestens je 200 m. von einander entfernt bleiben. Die Führer der hinteren Trollys sind für Einhaltung dieses Zwischenraums verantwortlich.

## X.

Fahrplanmäßige Züge, zu welchen auch Sonder- Arbeits- und Materialzüge mit besonderen dem Betriebspersonal vorher mitgetheilten Fahrplan zu zählen sind, dürfen durch Trollys unter Keinen Umständen aufgehalten werden, – und die Führer der letzteren haben dafür zu sorgen und sind dafür verantwortlich, daß die Strecke mindestens 15 Minuten vor dem Zeitpunkt, in welchem der Zug fahrplanmässig die Stelle, wo sich der Trolly befindet, passiren soll, frei ist.

## XI.

Soll dagegen ein Zug, welcher nicht vorher angemeldet ist, und Keinen festgesetzten Fahrplan hat, eine Strecke, auf welcher sich ein Trolly befindet, befahren, so ist der Vorsteher, bezw. diensthuende Beamte derjenigen Station, mit welcher die fragliche Strecke beginnt, verpflichtet, dem Zugführer und dem Lokomotivführer des Zuges mitzutheilen, daß auf der vorliegenden Strecke ein Trolly ist und wo derselbe voraussichtlich angetroffen werden wird. - Ist für den Zug kein Aufenthalt auf der betreffenden Station vorgesehen, so ist demselben zum Zweck obiger - Mittheilung das Haltsignal zu geben. - Der Zug hat dann die fragliche Strecke mit größter Vorsicht und unter häufiger Anwendung der Signalpfeife, namentlich an unübersichtlichen Stellen, zu befahren. - Der Führer des Trollys aber muß, sobald er die Annäherung einer Maschine oder eines Zuges bemerkt, diesem sofort einen Mann mit einer rothen Fahne oder einer rothleuchtenden Laterne entgegensenden, um ihn zum Halten zu veranlassen und dann die schleunigste Aussetzung des Trollys bewirken.

## XII

Erstreckt sich die Fahrt eines Trollys auf eine längere Strecke mit mehreren Zwischenstationen, so hat sich der Führer bei dem Stationsvorsteher oder dessen Vertreter in jeder Station zu melden, und von ihm die Erlaubniſs zur Weiterfahrt

fahrt zu erbitten, worauf der Beamte den Trolly nach der zurückliegenden Station zurück- und, wenn der Weiterfahrt nichts im Wege steht, in der vorbeschriebenen Weise nach der vorliegenden Station vormeldet.

## XIII

Nach Beendigung der Fahrt bezw. Arbeit ist der Trolly, wie schon umstehend bemerkt, der nächsten Station oder Signalstation zuzuführen, bei deren Vorsteher der Führer des Trolly sich zu melden hat. – Der Vorsteher bestimmt –

dann, wo der Trolly untergebracht werden soll, meldet denselben nach der nächsten rückliegenden Station zurück, zeigt dem Sektionsingenieur, sowie gegebenen Falls auch der Ausgangsstation an, daß der Trolly sich auf seiner Station befindet, und erbittet weitere Anweisung bezüglich desselben.

Die Direction.

Caracas: Enero 21/93.

Sucede con bastante frecuencia que los trenes de construccion y los expresos, son demorados en campo raso, por hallarse un trolly en la via. - Las dos estaciones, que forman los limites de la linea respectiva, ignoran la existencia de tal trolly, y por lo tanto, el personal de los trenes tampoco está enterado de éllo.

Tanto para evitar en lo sucesivo éstos hechos, que facilmente pueden ocasionar choques y graves desgracias, como para organizar el movimiento de los trollys en la linea del tráfico, hemos decretado la siguiente órden de servicio, la cual están en el deber de observar estrictamente los puntos de servicio y los empleados á quienes corresponda.

La Direccion

# Orden de Servicio
# para el uso
# los Trollys de la
# Linea del Tráfico.

---

## I

Sólo deben usarse en la linea del tráfico trollys que se hallen en perfecto estado y que estén provistos de un freno que funcione con eficacia.

Los maestros de via están en la obligacion de revisar los trollys que tengan á su cargo, cuándo ménos una vez por semana, debiendo arreglar inmediatamenmente cualquier desperfecto que notasen. - Los citados - empleados son responsables de los inconvenientes que ocasionase el mal estado de los trollys.

Los Ingenieros de Secciones deben inspeccionar á los maestros de via y al efecto practicarán ellos mismos en persona de vez en - cuándo la revision de los trollys de sus secciones.

## II.

Todo trolly que se - use en la via principal de la linea; dentro ó fuera de las estaciones, debe ser conducido por un empleado del tráfico -/: empleado de estacion, cambiador, maestro de via: /-, ó por un caporal de la linea, ó por un trabajador de la linea de toda confianza. - Los Ingenieros de Seccion designarán los trabajadores, á quienes se puede confiar la conduccion de un trolly.

## III.

Los trollys no deben permanecer en la linea durante la noche, sinó que deben ser conducidos, al concluirse el trabajo, á la próxima estacion ó estacion de señales, y aquí serán colocados en una via secundaria ó puestos aparte en tierra, según lo disponga el jefe de estacion. Unicamente en casos excepcionales y mediante la aprobacion terminante de la Direccion, será admisible separarse de ésta disposicion.

## IV.

Ningun trolly podrá ser movido de los rieles de la estacion, sin prévio consentimiento del jefe de ésta. El término del viaje será notificado al jefe de estacion.

## V.

Cuando se vaya á

hacer uso de un trolly en campo raso para transportes de personas ó materiales; debe presentarse ántes el conductor al Jefe de Estacion ó al telegrafista de la estacion de señal en la que se halle el trolly y desde la cual se vaya á emprender el viaje, é informarse si la linea que vá á recorrer está espedita: entónces solicitará permiso para viajar con el trolly, participando al Jefe de Estacion el objeto del viaje, hasta que punto se estenderá, y el tiempo probable que permanecerá el trolly en la linea. - Sólo después de obtenido el permiso de parte del empleado de la estacion, podrá salir el trolly de la misma. - El empleado de la estacion comunicará entónces á la próxima estacion que el trolly se encuentra en el trayecto intermedio, su destino, objeto etc.

## VI.

Los trollys llevarán en sus viajes de dia una bandera roja desplegada y en sus viajes de noche una linterna con luz roja en la parte de adelante y en la parte de atrás, ó dos linternas de las cuales una tendrá vidrio rojo para adelante, y la otra vidrio rojo para atrás.

## VII.

Si un trolly tuviese que parar más de 10 minutos en el mismo sitio para cargar ó descargar, ó tuviese que trabajar en un trayecto limitado, como, por ejemplo, repartiendo granzon ó despejando una cortada de tierra derrumbada, debe ser resguardado dicho sitio miéntras dure el trabajo, hácia ámbas direcciones, por 2 banderas rojas, y de noche por linternas con luz roja que deberán ser colocadas á una distancia por lo ménos de 100 m. del sitio donde esté el trolly ó de los puntos finales del trayecto correspondiente.

## VIII.

La asistencia del freno debe ser atendida por regla general por el conductor del trolly en persona; si ésto no fuese posible por algún motivo importante, debe ser confiada dicha asistencia por el conductor á otra persona determinada de las que acompañan al trolly. - El hombre encargado de atender al freno, debe estar siempre cerca del mismo, de manera que pueda alcanzarlo y hacerlo funcionar en todo tiempo.

En los viajes por los valles debe el frenero atender á que el trolly no adquiera una velocidad demasiado grande y debe regularizar ésta por medio del freno.

Queda prohibido rigurosamente, enganchar un trolly de un tren ó de una máquina.

## IX

Cuándo dos ó más

trollys marchen en la misma direccion, deben guardar entre si una distancia por lo ménos de 200 m. Los conductores de los trollys que vayan detrás, son responsables de que se guarde ésta distancia.

## X

Los trenes reglamentarios, entre los cuales hay que contar tambien los expresos, los de construccion y los de carga, con itinerarios comunicados de antemano al personal del tráfico, no deben ser demorados por trollys bajo ningun concepto, y los conductores de los últimos tienen que cuidar y son responsables de que esté libre la linea cuándo ménos 15 minutos ántes de que el tren pase, según itinerario, por el sitio dónde se halle el trolly.

## XI

Si en cámbio tuviese que viajar un trén, que no ha sido anunciado de antemano, y que no tiene itinerario fijo, por un trayecto en el cual se halle un trolly, debe el Jefe de Estacion, ó el empleado que esté de servicio en la Estacion dónde empieza dicho trayecto, comunicar al conductor y al maquinista del mencionado trén, que hay un trolly en la linea, y el sitio donde probablemente se halla.- Si el trén no paráse en dicha estacion, debe darsele la señal de alto.- El trén correrá entónces el trayecto en cuestion con el mayor cuidado y haciendo uso frecuente del pito de alarma, principalmente en sitios poco claros.- El conductor del trolly mandará al encuentro del trén, tan pronto se aperciba de la llegada de un trén ó una

ma.

maquina, un hombre con bandera roja durante el dia y con linterna con luz roja durante la noche, para hacerlos parar y quitará entónces el trolly de los rieles lo más pronto posible.

## XII.

Cuándo el viaje del trolly se estiende por un trayecto más largo con varias estaciones intermedias, debe el conductor presentarse en cada estacion al jefe de la misma ó á su reemplazante y pedirle permiso para continuar el viaje, entónces el empleado avisará á la última estacion

la

ta llegada del trolly, y si no hay impedimento para seguir el viaje, avisará tambien su salida á la próxima estacion.

## XIII.

Concluido el viaje, se conducirá el trolly á la próxima estacion, ó estacion de señales, segun queda indicado arriba, y el conductor se presentará al jefe de estacion.- Este ordenará entónces donde deba colocarse el trolly; despues avisará á la última estacion la llegada del mismo y lo avisará tambien al Ingeniero de Seccion y, en caso dado, á la estacion de salida, y exigirá órdenes ulteriores respecto al trolly.

La Direccion

Nº 23.

# Gran Ferrocarril de Venezuela.

# Disposicion

referente al almacenaje de

## carbon

en los depósitos, y á la manera de llevar las demostraciones del movimiento de las existencias.

---

Caracas, Octubre de 1894.

Est Valencia S B.

# Disposicion

## referente al almacenaje de carbon

## en los depósitos de carbon y á la manera de llevar las demostraciones del movimiento de las existencias.

En el almacenaje y en la administracion de las existencias de carbon en los almacenes y depósitos de la linea, no se procede aún en parte con el cuidado y circunspeccion que son de absoluta necesidad, si se tiene en cuenta lo costoso de éste combustible.

Se.

Será por lo tanto deber especial de los administradores de los almacenes de Palo-Grande y Valencia, y de los Jefes de Estacion encargados de los depósitos Caracas, Las Adjuntas, Los Teques, Encanto, Mostazas, Begonia, Tejerias, La Victoria, Maracay y San Joaquin el cumplimiento exacto de la presente disposicion.

Al llegar carbon de La Guayra, respective Puerto-Cabello, á Palo-Grande, respective Valencia, deberan aquellos almacenes hacer pesar primeramente por la Estacion los vagones con carbon, y hacer constar despues el peso neto del mismo, deduciendo del peso bruto, la tara de los vagones.

El carbon se descargará entónces con el mayor cuidado, - siempre que se le destine para el depósito - por los trabajadores de la Estacion Palo-Grande, respective Valencia.

Deberan primeramente llenarse las tarimas de un todo de carbon, y sólo cuando yá no quepa mas en éllas, se estivará el carbon en el suelo. Si hubiese peligro de ahogarse el carbon debido á la humedad de la temperatura, se protejerá colocando en el suelo debajo del carbon, durmientes de hierro viejos, cambiados y que ya no sirvan para otra cosa.

Tanto al carbon que quedase en los almacenes, como á aquel que se designare á los depósitos de la linea, deberá darsele entrada y salida en las demostraciones, indicando siempre el número de la guia y del vagon y el peso neto; en el carbon designado á los depósitos de la linea, deberá indicarse el punto de destino.

La Direccion se reserva siempre la distribucion del carbon.

El carbon destinado para los depósitos de la linea deberá descargarse si posible inmediatamente despues de su llegada á las Estaciones con la ayuda de los trabajadores de la cuadrilla de conservacion de la via más cercana, los cuales serán requeridos del maestro de via correspondiente.

La descarga del carbon deberá efectuarse tambien aqui con el mayor cuidado posible: el tirarlo de los vagones está rigurosamente prohibido. Si se encontrase en la revision de una Estacion una existencia desproporcionalmente grande de pedazos y desperdicios de carbon, de los cuales pudiese deducirse un tratamiento descuidado, se hará responsable de ello personalmente al Jefe de Estacion.

Las panelas deberan estivarse simetricamente, poniendo de cama durmientes de hierro viejos é inservibles para otro objeto, que se les designará á las Estaciones para éste fin.

Despues de estivadas, se les dará á los montones de carbon una lechada de cal con el propósito de poder averiguar en el acto cualquier robo. - Para evitar éstos, deberá además estivarse el carbon todo lo más cerca posible del edificio de la Estacion, debiendo evitarse sinembargo la cercania de taludes.

Siempre deberá tenerse una cantidad suficiente de carbon cerca de las gruas de agua, destinada al uso de las locomotoras, para posibilitar á los maquinistas que se provean de agua y carbon al mismo tiempo.

Los desperdicios de carbon y los pedazos pequeños deberan guardarse juntos, antes de que se mezclen con arena y tierra, con preferencia en barriles de cemento vacios, y habrá que darlos á las maquinas como combustible, junto con las pa.

ne

nelas.

Queda rigurosamente prohibido botar dichos desperdicios.

El carbon se entregará en todos los almacenes y depósitos de la linea únicamente contra bonos, cuyo uso se decretará en disposicion aparte.

De la entrada y salida, así como de la existencia de carbon, llevará nota cada Estacion en un formulario especial -/: según adjunto :/- encuadernado en forma de libro, en el cual se llevaran al mismo tiempo los materiales de engrasar y de limpiar, siempre que se les hubiere designado á las Estaciones un depósito de éstos.

En la demostracion se entrará:

En el lado izquierdo:
La existencia del 1.º de més y las entradas totales.

En el lado derecho:
Las salidas, especificadas segun los bonos.

El libro de almacen deberá llevarse de la manera más aseada.

A fin de cada més se deberá averiguar la existencia, restando las salidas de la existencia que figuraba el dia 1.º y de todas las cantidades ingresa.

sadas, y se anotaran en el formulario.

El libro de formularios se enviará entónces al Control de materiales de la Direccion para revisarlo á más tardar hasta el 2 del més próximo, provisto de la firma del Jefe de Estacion como certificado, y acompañando los bonos.

La existencia que arroje dicho libro se entrará el 1º del siguiente més en un segundo libro, que deberá llevarse exactamente como el primero, y se enviará el 2 del otro més que sigue al Control de materiales; este habra revisado y devuelto entretanto el primero, de manera que siempre habrá dos libros en uso, uno para los meses pares y otro para los impares.

La existencia segun libro de los materiales de engrasar y limpiar, deberá compararse pesando la existencia efectiva; á la diferencia de ménos que resultare se le dará salida bajo la denominacion. deficit; la diferencia de más se agregará á las entradas.

Las panelas de carbon se asentaran en la salida primeramente por el número, y despues en la linea contigua; calculadas en Kilo-

gra.

gramos. Como peso de una panela se tomará hasta nuevo aviso 10 ½ Kilogramos.

Con el fin de hacer constar la salida efectiva del carbon y las diferencias de peso respectivamente, se estivaran por separado los envios de carbon designados á los depósitos de la linea, cuyo peso ya sea conocido y solamente de éstos se irá entregando para el consumo de las locomotoras hasta que esté completamente agotado. Cada envio para completar el depósito deberá estivarse por separado, y se indicará siempre en las demostraciones el dia que se principió á usar el nuevo envio, y el dia que se usó la última panela.

Las Estaciones seran las encargadas de cumplir exactamente éstas disposiciones.

Los almacenes deberan igualmente llevar á cabo cada trimestre una tasacion exacta de la existencia del carbon de panelas.

El complemento de las existencias se efectuará por órden de la Direccion.

Los desperdicios de carbon y los pedazos pequeños que lleguen á los almacenes de Palo-Grande y Valencia de La Guayra y Puerto-Cabello respectivamente, se emplearan por de pronto para la alimentacion de las maquinas del taller, y se designaran luego además, para su usó esclusivo segun necesidad, á las estaciones de bombas Tejerias, Victoria, Maracay y San Joaquin. Los depósitos de la linea no deberan entregar panelas á las estaciones de bombas, sinó desperdicios, que se repartiran á las Estaciones por peso, y que entregaran estas á su vez á los vigilantes de las estaciones de bombas, tambien por peso, y con preferencia en barriles de cimento vacios.

Las cantidades consumidas se anotaran en las demostraciones por separado.

Las irregularidades en la teneduria de libros y en el control de materiales seran castigadas con severidad.

Los administradores de los depósitos deberan pagar eventualmente los déficits, si éstos se hubiesen originado por su negligencia.)

Caracas ° Octubre de 1884.

La Direccion.

# Materiales en Depósito

Mes de ............ de 189....

## Entradas

| Fecha | Numero de |  | Carbon |  | Aceite |  | Kerosen kg | Estopa kg | Desperdicios kg | Sebo kg | Jabon kg | Observacns |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
|  | nº vag | guia | panelas | kilos | blanco kg | negro kg |  |  |  |  |  |  |

## Salidas

| Fecha | Carbon |  | Aceite |  | Kerosen kg | Estopa kg | Desperdicios | Sebo kg | Jabon | Maquinista | Maquina |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
|  | panelas | kilos | blanco kg | negro kg |  |  |  |  |  |  |  |

ad Nº 2655.

Nº 26

# Apéndice

á la

# Disposicion

sobre entrega de carbon
y de materiales de
engrasar y de limpiar del
Octubre de 1894.

Carácas, 18 de Junio 1895.

Gran Ferrocarril de Venezuela.

Como norma para el gasto de carbon, materiales de limpiar y de engrasar de las máquinas de las estaciones de agua fijamos lo siguiente:

Madera: (Unicamente para dar fuego á la caldera) por dia 10 Kg

Carbon: (Solamente en polvo y pedazos) por dia ..90–100 Kg

Aceite mineral claro por dia... 150 gramos

Desperdicio por dia ......... 50 gramos.

Cada personal de locomotoras, (Maquinista y fogonero) recibe por dia de servicio 100 gramos de Desperdicio.

Para limpiar enteramente una máquina recibirá cada limpiador:

150 gramos de Desperdicio y
300 gramos de Estopa.

Para el aseo del cuerpo recibirá cada maquinista, fogonero ó limpiador 250 gramos de Jabon por todo el mes. —

Hacemos observar, que las cantidades

(arriba

# Gran Ferrocarril de Venezuela.

# Disposicion

referente á la
entrega de carbon y materiales
de engrasar y de limpiar para
el personal de maquinas.

Caracas á de Octubre 1894.

En la entrega de carbon y de materiales de engrasar y de limpiar al personal de locomotoras se observará lo siguiente:

Antes de cada viaje del punto de estacionamiento de una locomotora deberá el maquinista de la misma proveerse de los almacenes respective depósitos de materiales del material de engrasar y de limpiar necesario para todo el viaje hasta regresar de nuevo al sitio de estacionamiento.

Puntos de estacionamiento

to lo son Palo-Grande y Valencia.

Además tienen las Estaciones de maquinas de reserva Los Teques, Las Tejerias, La Victoria y Maracay una existencia de materiales de engrasar y de limpiar que no podrá empero ser usada, sinó en casos de urgencia y los maquinistas deberan esponer en tal caso los motivos que tuvieron para hacer éstos pedidos.

El carbon deberá tomarse del punto de estacionamiento hasta la Estacion de cámbio de maquinas y hasta la Estacion final del viaje respectivamente.

En las Estaciones Las Adjuntas, Encanto, Mostazas y Begonia existen depósitos de carbon para casos estraordinarios. En ningún caso deberá hacerse uso de los depósitos en Encanto, Mostazas y Begonia en la direccion de viaje Caracas - La Victoria.

La entrega de todos los materiales tendrá lugar en Palo-Grande y Valencia por los almacenes; en todos los depósitos de carbon en las Estaciones intermedias, por el Jefe de Estacion, lo mismo que en todos los depósitos de reserva de materiales de engrasar y limpiar. La entrega de carbon, de aceite mineral claro y oscuro, y de sebo, sólo tendrá lugar contra bonos que valen por cantidades determinadas y que están impresos en papel de distintos colores para distinguirlos con más facilidad.

Los bonos tienen la forma que espresa la muestra adjunta.

Se espenderan:

1º: para carbon: color azul

Bonos por 15 panelas
Id " 30 "
Id " 50 "
Id " 100 "

Para desperdicios de carbon y pedazos, de los cuales habrá que tomar en el punto de estacionamiento, ántes de principiar el viaje, por lo menos 200 Kilogramos, deberá entregarse por cada 200 Kiloglamos 1 bono por 15 panelas.

2°: para aceite mineral claro: color encarnado.

Bonos por 2 ½ Kilogramos.
Id por 5 idem.
Id por 10 idem.

3°: para aceite mineral oscuro: color amarillo.

Bonos por 2 ½ Kilogramos.
Id por 5 idem.
Id por 10 idem.

4°: para sebo: color gris

Bonos por 2 ½ Kilogramos

Los Jefes de taller del punto de estacionamiento entregaran estos bonos á los maquinistas, encuadernados y en cantidad que corresponda al promedio del consumo mensual.

Los bonos deberan llevarse siempre en los viajes junto con las libretas de viaje de los maquinistas.

Cada vez que el maquinista tome materiales, deberá entregar el cupon por la cantidad tomada al Empleado de almacen ó estacion respectivo que efectuó la entrega, despues de haber llenado la Estacion de depósito, el nombre de la locomotora y la fecha y haber puesto la firma. El cupon no se deberá entregar á los trabajadores que asistan á la entrega. Con el talon se queda por de pronto el maquinista.

Queda prohibido rigurosamente el tomar materiales para los cuales existan bonos sin entregar éstos. Los administradores de almacenes y de depósitos deberan comunicar en el acto á la Direccion cualquier contravencion y seran estas rigurosamente castigadas.

A fines de cada mes se devolveran por los maquinistas al Jefe del taller de su lugar de estacionamiento, los libros usados con todos sus talones y los cupones no empleados, para recibir en cámbio un libro nuevo.

El Jefe de taller remitirá los libros usados al Control de materiales de la Di-

rec.

reccion.

El maestro de taller es responsable del pronto envio de los talones hasta el 3 de cada més.

Los almacenes y depositos deberan remitir igualmente hasta el 3 de cada més los cupones como comprobantes, junto con las demostraciones, al control de materiales de la Direccion.

Para estopa, desperdicios, Kerosen y aceite de colza etc. que se entregan por cantidades pequeñas, se emplearan bonos de color blanco, en los cuales no estará espresada la cantidad ni la clase del material tomado.

El maquinista será quien

a/.

anotará cada vez en el talon y cupon la cantidad y clase del material recibido.

Estos bonos tendran por lo demás la misma forma y deberan ser manejados de idéntica manera que los bonos para carbon etc.

La toma de cristales para nivel de locomotoras, tubos de lámparas, tela esmeril, pasta metálica, ladrillos para limpiar etc, que sólo se entregan en los almacenes de Palo-Grande y Valencia, se hace presentando boletas del maestro del taller de maquinas al almacen. En dichas boletas constará el nombre de la locomotora y del maquinista ta con la adicion „en servicio", para diferenciarlas de los pedidos para las maquinas que se estan componiendo.

Los almacenes recopilaran todas las semanas las entregas á las maquinas „en servicio", en una ó varias hojas de „Pedidos de talleres", y las enviaran al Control de materiales de la Direccion.

Las prescripciones sobre el modo de tomar carbon y materiales de engrasar y de limpiar rejiran igualmente para los materiales que se necesitan en las maquinas de los talleres, y en las maquinas de estaciones de agua.

Los bonos seran entri
dos por los Jefes de tall
á los bomberos, los cupon
por éstos últimos á los
ministradores de depósi
al tomar los materiales

Los libros usados se
mitiran á fin de cad
mes al maestro de tal
correspondiente, y por
demás se procederá con
al igual de lo que ind
la presente disposicion

La Direccio
firmado: Dieterich. G. Kr

*Depósito*
(Estación)

**CARBÓN**
**50 Panelas**

*Máquina*
*Maquinista*
*Fecha*

---

*Depósito*
(Estación)

**CARBÓN**
**50 Panelas**

*Máquina*
*Maquinista*
*Fecha*

---

*Depósito*
(Estación)

**CARBÓN**
**50 Panelas**

*Máquina*
*Maquinista*
*Fecha*

---

*Depósito*
(Estación)

**CARBÓN**
**50 Panelas**

*Máquina*
*Maquinista*
*Fecha*

---

*Depósito*
(Estación)

**CARBÓN**
**50 Panelas**

*Máquina*
*Maquinista*
*Fecha*

---

*Depósito*
(Estación)

**CARBÓN**
**50 Panelas**

*Máquina*
*Maquinista*
*Fecha*

---

*Depósito*
(Estación)

**CARBÓN**
**50 Panelas**

*Máquina*
*Maquinista*
*Fecha*

---

*Depósito*
(Estación)

**CARBÓN**
**50 Panelas**

*Máquina*
*Maquinista*
*Fecha*

arriba especificadas constituyen el gasto término medio segun las experiencias hechas, sin que se evitara por eso hacer mayores economias en cuanto se pueda.—

Fuera de las estaciones de agua y de las máquinas fijas, de los talleres deben llevar libros de bonos tambien aquellas estaciones, donde estan estacionados permanentemente limpiadores de máquinas:

La Direccion.

fº. G. Knoop.

Nº 22

# Gran Ferrocarril de Venezuela.

# Disposicion

referente á la
entrega de carbon y materiales
de engrasar y de limpiar para
el personal de máquinas.

Est. Valencia SB

Caracas á   de Octubre 1894.

En la entrega de carbon y de materiales de engrasar y de limpiar al personal de locomotoras se observará lo siguiente:

Antes de cada viaje del punto de estacionamiento de una locomotora deberá el maquinista de la misma proveerse de los almacenes respective depósitos de materiales del material de engrasar y de limpiar necesario para todo el viaje hasta regresar de nuevo al sitio de estacionamiento.

Puntos de estacionamiento

to lo son Palo-Grande y Valencia.

Además tienen las Estaciones de maquinas de reserva Los Teques, Las Tejerias, La Victoria y Maracay una existencia de materiales de engrasar y de limpiar que no podrá empero ser usada, sinó en casos de urgencia y los maquinistas deberan esponer en tal caso los motivos que tuvieron para hacer éstos pedidos.

El carbon deberá tomarse del punto de estacionamiento hasta la Estacion de cámbio de maquinas y hasta la Estacion final del viaje respectivamente.

En las Estaciones Las Adjuntas, Encanto, Mostazas y Begonia existen depósitos de carbon para casos estraordinarios. En ningún caso deberá hacerse uso de los depósitos en Encanto, Mostazas y Begonia en la direccion de viaje Caracas - La Victoria.

La entrega de todos los materiales tendrá lugar en Palo-Grande y Valencia por los almacenes; en todos los depósitos de carbon en las Estaciones intermedias, por el Jefe de Estacion, lo mismo que en todos los depósitos de reserva de materiales de engrasar y limpiar. La entrega de carbon, de aceite mineral claro y oscuro, y de sebo, sólo tendrá lugar contra bonos que valen por cantidades determinadas y que estan impresos en papel de distintos colores para distinguirlos con más facilidad.

Los bonos tienen la forma que espresa la muestra adjunta.

Se espenderan:

1º: para carbon: color azul

Bonos por 15 panelas
Id „ 30 „
Id „ 50 „
Id „ 100 „

Para desperdicios de carbon y pedazos, de los cuales habrá que tomar en el punto de estacionamiento, ántes de principiar el viaje, por lo menos 200 Kilogramos, deberá entregarse por cada 200 Kilogramos 1 bono por 15 panelas.

2º: para aceite mineral claro: color encarnado.

Bonos por 2 ½ Kilogramos.
Id por 5 idem.
Id por 10 idem.

3º: para aceite mineral oscuro: color amarillo.

Bonos por 2 ½ Kilogramos.
Id por 5 idem.
Id por 10 idem.

4º: para sebo: color gris

Bonos por 2 ½ Kilogramos

Los Jefes de taller del punto de estacionamiento entregaran estos bonos á los maquinistas, encuadernados y en cantidad que corresponda al promedio del consumo mensual.

Los bonos deberan llevarse siempre en los viajes junto con las libretas de viaje de los maquinistas.

Cada vez que el maquinista tome materiales, deberá entregar el cupon por la cantidad tomada al Empleado de almacen ó estacion respectivo que efectuó la entrega, después de haber llenado la Estacion de depósito, el nombre de la locomotora y la fecha y haber puesto la firma. El cupon no se deberá entregar á los trabajadores que asistan á la entrega. Con el talon se queda por de pronto el maquinista.

Queda prohibido rigurosamente el tomar materiales para los cuales existan bonos sin entregar éstos. Los administradores de almacenes y de depósitos deberan comunicar en el acto á la Direccion cualquier contravencion y seran estas rigurosamente castigadas.

A fines de cada mes se devolveran por los maquinistas al Jefe del taller de su lugar de estacionamiento, los libros usados con todos sus talones y los cupones no empleados, para recibir en cámbio un libro nuevo.

El Jefe de taller remitirá los libros usados al Control de materiales de la Direcreccion.

El maestro de taller es responsable del pronto envio de los talones hasta el 3 de cada més.

Los almacenes y depositos deberan permitir igualmente hasta el 3 de cada més los cupones como comprobantes, junto con las demostraciones, al control de materiales de la Direccion.

Para estopa, desperdicios, Kerosen y aceite de colza etc. que se entregan por cantidades pequeñas, se emplearan bonos de color blanco, en los cuales no estará espresada la cantidad ni la clase del material tomado.

El maquinista será quien

anotará cada vez en el talon y cupon la cantidad y clase del material recibido.

Estos bonos tendran por lo demás la misma forma y deberan ser manejados de idéntica manera que los bonos para carbon etc.

La toma de cristales para nivel de locomotoras, tubos de lámparas, tela esmeril, pasta metálica, ladrillos para limpiar etc, que sólo se entregan en los almacenes de Palo-Grande y Valencia, se hace presentando boletas del maestro del taller de maquinas al almacen. En dichas boletas constará el nombre de la locomotora y del maquinista

Grosse [illegible] adicion „en servicio“, [illegible] diferenciarlas de los pedidos para las maquinas que se estan componiendo.

Los almacenes recopilaran todas las semanas las entregas á las maquinas „en servicio“ en una ó varias hojas de „Pedidos de talleres“, y las enviaran al Control de materiales de la Direccion.

Las prescripciones sobre el modo de tomar carbon y materiales de engrasar y de limpiar rejiran igualmente para los materiales que se necesitan en las maquinas de los talleres, y en las maquinas de estaciones de agua.

Los bonos seran
dos por los Jefes de tall
á los bomberos, los cupones por éstos últimos á los administradores de depósitos al tomar los materiales.

Los libros usados se remitiran á fin de cada mes al maestro de taller correspondiente, y por lo demás se procederá con éllos al igual de lo que indica la presente disposicion.

La Direccion.

firmado: Dieterich. G. Knoop

~~18~~

Estn Valencia

N°. 22.

# Grosse Venezuela Eisenbahn Gesellschaft

# Instruction,

betreffend

die Behandlung und Benutzung

der Centesimal Waagen.

Carácas, October 1894.

Romanas Centesimales

# Instruction betreffend die Behandlung und die Benutzung der Centesimal-Waagen.

---

## §1.

Die im Bereiche der Großen Vizinalen Eisenbahn für dienstliche Zwecke aufgestellten Centesimal-Waagen unterstehen den betreffenden Stations-Vorstehern und sind letztere allein für den guten Zustand derselben verantwortlich.

## §2.

Der Stations-Vorsteher hat das Wäge-Haus zu den Centesimal-Waagen, dessen Schlüssel sich in seinem Besitze befindet, stets verschlossen zu halten und dürfen Wägungen nur unter seiner Aufsicht oder in Gegenwart des hiezu berufenen Stellvertreters vorgenommen werden.

§3.

## §3.

Die Waage iſt in allen ihren Theilen möglichſt rein zu halten, insbeſondere ſind die beweglichen Theile zur Vermeidung der auf die exacte Wägung ſchädlich einwirkenden Reibungen nöthigenfalls zu ölen, ſowie blanke, leicht dem Roſten ausgeſetzte Eiſen- oder Stahltheile gehörig einzufetten.

## §4.

Wägungen bei Regen oder ſtarkem Winde ſind thunlichſt zu vermeiden.

## §5.

Vor jeder Wägung auf der Centeſimalwaage iſt zu controliren, ob die Waage bei ausgelöſter, alſo gehobener Plattform genau einſpielt. Ein eventueller Ausſchlag iſt durch das Regulirgewicht auszugleichen und letzteres sodann vermittelst der Flügelschraube fest am Bruchschlaghebel anzuklammern.

Nº 6.

Die Plattform der Waage muß für gewöhnlich aufruhen, d. h. sie darf nicht ausgelöst sein.

Desgleichen ist streng darauf zu achten, daß die Plattform aufruht, wenn ein zu wiegender Waggon auf dieselbe gebracht wird, bezw. derselbe die Plattform verläßt.

Nº 7.

Der Waggon ist bezüglich seiner Räder möglichst gleichmäßig zur Mitte der Plattform vertheilt auf letztere aufzubringen.

Muß ein Waggon der geringen Länge der Plattform wegen je zur Hälfte, also zweimal gewogen werden, so ist das jedesmalige in Betracht kommende Räderpaar für sich allein genau in der Mitte der Plattform aufzubringen.

§ 8.

Nur für die Dauer des Wiegevorganges bleibt die Plattform ausgelöst, wobei darauf zu achten ist, daß das Hochwinden und Herablassen der Plattform mit der nöthigen Vorsicht geschieht.

§ 9.

Das Gewicht ist stets durch Ablesen an den Laufgewichten, bezw. an den graduirten und mit Zahlen versehenen Ausschlaghebeln zu ermitteln. Die durch das Zuschlaggewicht erhaltene Gewichtsangabe dient nur zur Kontrolle.

§ 10.

Das Laufgewicht am großen Ausschlaghebel darf nur ganz allmählich bewegt werden. Ebenso ist der kleine Gewichtshebel zur Schonung des Zählwerkes nur vermittelst des am letzteren angebrachten Hand-Schräubchens allmählich zu verschieben.

§ 11.

Zur Feststellung einer etwaigen Ungenauigkeit der Waage ist allmonatlich durch den Stationsvorsteher eine Waage-Probe vorzunehmen, welche in folgender Weise ausgeführt wird:

Es werden am besten ca 200-300 Kilogramm in geeichten Gewichtssteinen auf die Plattform der Waage gebracht und dieses Gewicht mit dem durch das Laufgewicht erhaltenen verglichen. Dann wird nach Entfernung der Gewichtssteine unter Beachtung der §§. 6-8 am besten ein beliebiger beladener oder unbeladener Waggon auf die Plattform fern gefahren und dieses Gewicht am Wagebalken durch das Laufgewicht ausbalancirt.

Eine abermalige Mehrbelastung durch Gewichtssteine, am besten in Höhe von ca 200-300 kg, muss, falls die Wage gut functionirt, dieselbe Gewichts-Differenz an dem Laufgewichte ergeben.

Im anderen Falle ist eine Revision der Wage nothwendig und hat der Stationsvorsteher hiervon unverzüglich der Direktion Meldung zu erstatten.

## §12.

Die Revision einer Wage darf nur mit Genehmigung der Direktion vorgenommen werden und geschieht dieselbe in der Regel unter Leitung der hierzu speciell beauftragten Ingenieurs.

Caracas, Septbr 28/1894. Die Direktion.

# Instruccion
## referente al manejo i uso de las romanas centesimales.

### §. 1.

Las romanas centesimales colocadas en la linea del Gran Ferrocarril de Venezuela para el uso del servicio, estan bajo la inspeccion de los Jefes de Estacion correspondientes i seran éstos, los únicos responsables de su buen estado.

### §. 2.

El Jefe de Estacion respectivo deberia tener la casilla de la romana centesimal, cuya llave se halla en su poder, siempre cerrada, i solo se podra pesar bajo su inspeccion ó en presencia del reemplazante nombrado al efecto.

### § 3.

La romana debe conservarse lo mas limpia posible en todas su partes, principalmente en las movibles, que debe=

ran aceitarse en caso de necesidad á fin de evitar rozamientos, que influyen de una manera perjudicial en la exactitud del peso. Tambien deberan engrasarse debidamente las partes pulidas de hierro ó acero que se enmohecen con facilidad.

## § 4

Deberá evitarse en lo posible pesar con lluvias ó vientos fuertes.

## § 5

Antes de pesar en la romana centesimal deberá inspeccionarse si está bien al fiel con plataforma levantada. Si hubiere una caida en la balanza, debera balancearse con el regulador, ì se atornillaria éste último de firme à la palanca de la balanza con el tornillo al lado.

## § 6.

La plataforma de la romana deberá descansar por lo general, es decir, no deberá estar levantada. Igualmente se deberà tener especialisimo cuidado que la plataforma esté descansando, cuando se vaya á colocar un vagon para pesarle, i cuando se vaya á quitar.

### § 7.

El vagon deberá colocarse en la romana de tal modo que las ruedas queden igualmente distribuidas en el medio de la plataforma.

Si hubiese que pesar por la mitad, es decir, dos veces, deberá colocarse cada vez el par de ruedas respectivas exactamente en el medio de la plataforma.

### § 8.

La plataforma quedará levantada únicamente mientras dure el acto de pesar, debiendo tenerse cuidado que su subida i bajada se efectúe con la precaucion necesaria.

### § 9.

El peso queda siempre indicado por las pesas corredizas (: corredera :), respectivamente por la palanca de la balanza graduada i numerada

El peso indicado por el contador sólo sirve de control.

## § 10.

La pesa corrediza en la palanca grande de la balanza deberá moverse mui despacio. Asimismo sólo se moverá muy paulatinamente la pequeña palanca con la ruedita dentada de mano, con el fin de no estropear el contador

## § 11

Para comprobar alguna diferencia en la romana, practicará el Jefe de Estacion mensualmente una prueba, de la manera siguiente:

Se colocará, con preferencia en pesas selladas, 2. á 300 Kg. sobre la plataforma de la romana, i se comparará su peso con el que indica la pesa corrediza.

Despues de quitadas las pesas selladas, se colocaría cualquier wagon cargado ó descargado sobre la plataforma, observando lo prescrito en § 6-8.- i éste peso en el brazo de la romana se balancearía con el peso corredizo.

Un nuevo recargo de peso, con preferencia de pesas de 2 á 300 Kg. deberá arrojar la misma diferencia de peso en los pesos corredizos, si la romana funciona bien.

De otro modo se hace necesaria una revision de la romana i deberá dar el Jefe de Estacion inmediato aviso á la Direccion.

§ 12.

La revision de una romana deberá llevarse á cabo unicamente con el consentimiento de la Direccion i por regla general bajo la vijilancia del Ingeniero nombrado especialmente al efecto.

Caracas: 28 de Setiembre 1894.

La Direccion