\$ 3.

vigente en Prusia desde 1859, para la seguridad de la circulacion en los caminos de fierro del Estado y los explotados por Compañías particulares.

I.—Conservacion y vigilancia.

§ 1º

El camino debe ser conservado constantemente en bastante buen estado, para que los trenes puedan circular con toda seguridad con las velocidades fijadas en el art. 25, excepto en los lugares en que se estén ejecutando reparaciones.

Los lugares por donde el tren no pueda pasar sin riesgo con la velocidad de costumbre, deberán señalarse, segun la reglas mas abajo indicadas.

§ 2.

Ningun objeto que sobresalga menos de un pié (0.^m314) del nivel de los carriles, podrá colocarse á menos de 5 piés 3 pulgadas (1.^m65) de distancia del eje central de la via; y el que sobresalga más de 1 pié, no podrá colocarse á menos de 6 piés y medio (2.^m04) del mismo eje.

Esta regla no se aplica á las banquetas ó muelles de las estaciones, pues su distancia al eje de la via mas próxima podrá reducirse á 5 piés 3 pulgadas (1.^m 65), aun cuando su altura sea mayor que 1 pié (0.^m 314).

Todos los cambios de via y puentes giratorios situados fuera de las estaciones, deberán señalarse á 1,000 piés (314 metros) de distancia del punto en que se hallen. La señal de un puente giratorio se moverá junto con el piso de éste.

En las vias de las estaciones intermedias que recorran los trenes sin pararse, no se permitirá poner plataformas giratorias, ni carros de cambio de via (chariots de remise) (1) que se muevan sobre vias trasversales, mas bajas que la principal.

Todas las agujas de los cambios de via, situadas fuera de las estaciones que no tengan guarda especial, se cerrarán con candados.

§ 4.

El camino estará cercado en todos los lugares en donde la vigilancia de los guardas no alcance á impedir el tránsito de los hombres y animales.

Los pasos á nivel tendrán barreras sólidas, perfectamente visibles, colocadas lo menos á 12 piés (3.º 76) del eje de la via mas próxima.

Las barreras que se manejen desde lejos por medio de algun mecanismo, tambien podrán abrirse y cerrar á mano, y tendrán

(1) El chariot de remise, que se usa en algunos depósitos ó estaciones para hacer pasar de una via á otra las locomotivas ó los wagones, es una especie de truck de cuatro ó seis ruedas, que corre dentro de una zanja abierta perpendicularmente á dos ó mas vias, que por ella quedan interrumpidas. En la plataforma ó bastidor del chariot hay fijado un par de carriles al mismo nivel, y del mismo largo que tendrian los que faltan en las cortaduras hechas en las vias por la zanja; de manera, que puesto el vehículo de que se trata, en cualquiera de esas cortaduras, completa exactamente una de las vias; y de ésta puede trasladarse fácilmente á otra, llevando consigo la máquina ó el wagon que se haya hecho rodar hasta colocárselo encima.

una campana que se tocará antes de cerrarlas. Esta clase de barreras solo podrá usarse en los caminos poco frecuentados, debiendo quedar á la vista de un guarda, cuyo puesto quedará cuando más á una distancia de 1,800 piés (565 metros).

Cualquier camino que costée el ferrocarril, ya se encuentre al nivel de éste, ya se halle á un nivel superior, deberá estar separado de él por un obstáculo formando antepecho. Este objeto puede llenarse excavando un foso y echando las tierras al bordo.

§ 5.

La via estará vigilada siempre que se espere algun tren, ó que alguna locomotiva aislada esté en circulacion.

Las barreras de los pasos á nivel, deberán cerrarse cinco minutos antes del paso de los trenes. Las que estén cerca de las estaciones, son las únicas que podrán exceptuarse de la prescripcion anterior, y mediante una decision especial de la direccion del ferrocarril.

Las barreras de los pasos particulares, ó que se concedan para los trabajos del campo, deberán estar provistas de una cerradura que el guarda cerrará diez minutos antes del paso de los trenes, y abrirá despues que hayan pasado.

Los pasos á nivel de los caminos carreteros y vecinales frecuentados, se alumbrarán desde el momento de ponerse el sol.

Los alrededores de las estaciones y las banquetas ó muelles de los embarcaderos, se alumbrarán media hora antes, y permanecerán así, hasta media hora despues de la llegada de los trenes.

Todas las mañanas antes del paso del primer convoy, y cuando sea necesario, despues del paso de cada uno; los guardas deberán visitar con sumo cuidado la porcion de via, cuya vigilancia les está encomendada, con el fin de quitar de ella todo lo que pueda estorbar la circulacion, y proponer las medidas

que exija la seguridad de los trenes. Las excepciones que hubiere lugar de permitir á esta regla, en afgunos casos particulares, serán determinadas por la direccion. El mismo exámen deberá preceder al paso del primer tren de noche, á menos que las condiciones de marcha de los trenes en el mismo sentido ó en sentidos opuestos no se opongan absolutamente á ello.

La vigilancia de los guardas debe contraerse muy especialmente al estado de conservacion y buena posicion de las agujas de los cambios de via.

§ 6.

Habrá en la via, postes que marquen las distancias en millas y en centésimas partes de milla. Estos postes estarán dispuestos de manera que sus indicaciones puedan ser perfectamente vistas por el personal de los trenes.

Se pondrán postes igualmente en todos los puntos en que cambie la inclinacion del perfil longitudinal: estos postes tendrán un brazo, en el cual estarán indicadas la inclinacion y la longitud en que ella se extiende, del modo mas claro posible.

Cerca de la union de dos vias, se colocará entre ellas, un poste indicando el límite que los trenes no pueden traspasar sobre una de las vias, sin estorbar la circulacion sobre la otra.

A la entrada de los pasos á nivel, y á una distancia particular en cada caso, un poste con cartel marcará el punto en donde los coches, ginetes y rebaños deban pararse durante la clausura de las barreras.

II.—Construccion y conservacion del material rodante.

§ 7.

El material rodante deberá siempre estar en bastante buen estado, para poder circular sin peligro con las velocidades fijadas en el artículo 25. § 8.

Ninguna locomotiva podrá ponerse en circulacion, sin haber sido examinada por los agentes encargados de la vigilancia facultativa de la explotacion, y reconocida apta para un buen servicio.

En cada locomotiva se marcará el máximum de presion que sea permitido hacer soportar á la caldera, en un lugar aparente, á la vista del maquinista. Este máximum se marcará igualmente en la escala del manómetro.

En todos los talleres de reparacion existirá un manómetro de aire libre que servirá de patron, dispuesto de tal manera, que pueda fácilmente ponerse en comunicacion con el recipiente de vapor de las locomotivas, con el objeto de verificar la carga de las válvulas de seguridad, y la concordancia y exactitud de las indicaciones de sus balanzas y manómetros.

\$ 9.

Se llevará un registro de las hojas de servicio de las locomotivas; y en épocas determinadas se someterán estas máquinas á un exámen prolijo. La primera inspeccion tendrá lugar despues de que la máquina haya recorrido 10,000 millas (75,000 kilómetros) á lo mas; y las subsecuentes se harán cada vez que vuelvan á recorrerse 8,000 millas (60,000 kilómetros).

Cualquiera que sea el número de millas que una locomotiva haya recorrido; el intervalo de tiempo entre dos revisiones, nunca pasará de tres años. Y la misma operacion tendrá lugar siempre que se le haga á la caldera alguna grave reparacion. El exámen se extenderá á todas las partes de la máquina, haciéndose una prueba con la bomba de presion, bajo una tension una mitad mayor que la prescrita por el Reglamento. Esto último se hará quitando el forro á la caldera.

Si al probar una caldera, experimenta alguna deformacion permanente, quedará separada del servicio, hasta que se le hayan hecho las reparaciones necesarias.

Todas las observaciones hechas durante el exámen arriba prescrito, se consignarán en un informe detallado.

Toda locomotiva estará provista: de un quitapiedras, un silbato de vapor, los utensilios necesarios para la alimentacion de la caldera, un indicador del nivel del agua, y á lo menos de dos válvulas de seguridad, una de las cuales estará dispuesta de manera que no pueda cargársele mas allá del límite fijado.

El maquinista, desde su lugar, debe poder cerciorarse de la altura del agua y la presion del vapor en la caldera, sin tener que hacer para ello ninguna maniobra.

La carga que se aplique sobre las válvulas, les permitirá levantarse de $\frac{1}{8}$ de pulgada (0.^m00327).

§ 10.

Todas las locomotivas estarán provistas de un cenicero cerrado puesto inmediatamente debajo de la caja de fuego, y de los aparatos necesarios para impedir que fragmentos de combustible encendidos y chispas, sean arrojadas por la chimenea.

§ 11.

Las máquinas-ténders y los ténders separados, estarán provistos de fuertes aparatos de garrote, que el fogonero pueda manejar fácilmente desde su lugar habitual.

§ 12.

Todos los vehículos que entren en la composicion de los trenes regulares, estarán inontados sobre muelles y provistos de tampones ó topes y barras de traccion de resorte. Las ruedas de los vehículos que formen parte de los trenes remolcados por locomotivas, tendrán llantas de fierro ó acero. El espesor de las llantas de fierro, medido en la rodada, será de lo menos $\frac{7}{8}$ de pulgada (0.^m0229) en las locomotivas y los ténders, y de $\frac{3}{4}$ de pulgada (0.^m0196) en los wagones. El espesor de las llantas de acero, podrá reducirse hasta $\frac{1}{2}$ de pulgada (0.^m013).

Los vehículos todos, tendrán lo necesario para engrasar los ejes. En estos, las porciones de diferente diámetro se unirán por medio de boceles cóncavos.

Todos los wagones llevarán en ambos costados cadenas de seguridad, cuya longitud será tal, que colgando libremente cuando el wagon esté cargado, les falte dos pulgadas (0.º0522) para tocar la parte superior de los carriles.

§ 13.

Ademas del garrote del ténder ó de la locomotiva, los trenes deberán tener cierto número de garrotes enérgicos, arreglado á la inclinacion del perfil, segun se ve en la tabla siguiente:

INCLINACION DEL PERFIL.		NUMERO DE RUEDAS QUE DEBEN PODERSE AGARROTAR.	
		EN LOS TERNES DE PASA- JEROS.	EN LOS TRENES DE MERCANCIAS.
		- 1 del número to- 8 tal de ruedas	Contract to the second second second
De 0.00	33 & 0.005 .	- \frac{1}{6}	
		$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	
De 0.01	67 á 0.025 .	$\cdot \mid \cdot \cdot \mid \frac{1}{2} \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot \cdot$	$\left \cdots \right _{4}^{1} \cdots \cdots$

En los trenes mixtos, que corran con la velocidad de los de pasajeros, el número de garrotes se arreglará como en los de los últimos.

Se entiende por garrotes enérgicos, los que son capaces de parar las ruedas de los vehículos completamente cargados.

§ 14.

Las portezuelas laterales de los wagones de pasajeros, solo podrán abrirse por fuera, y tendrán dos modos de cerrarse de los cuales uno será picaporte.

Todos los dias al anochecer, se iluminarán los wagones de pasajeros interiormente; lo mismo que cuando se tenga que pasar algun tunnel cuyo tránsito dure mas de tres minutos.

Todos los wagones de pasajeros tendrán un sustentáculo para las linternas de señal.

§ 15.

Cuando los wagones de mercancías estén cargados de sustancias fácilmente inflamables, se les cubrirá con un toldo que los ponga al abrigo del incendio.

§ 16.

En toda estacion de mercancías habrá, á falta de otras disposiciones, un patron que servirá para arreglar las dimensiones trasversales del cargamento de los wagones, con el fin de evitar cualquier choque en el camino.

§ 17.

Se llevarán estados del número de millas recorridas por los wagones. Todo vehículo, cuando haya recorrido 3,000 millas

(22,600 kilómetros), será sometido á una revision completa, quitándole los ejes, las chumaceras y los resortes. En ningun caso, el intervalo entre dos revisiones sucesivas pasará de un año.

Cada vehículo llevará escrito en caracteres muy visibles las indicaciones siguientes:

1ª El camino de fierro á que pertenezca.

2ª El número ordinal bajo el cual esté inscrito en el registro de los talleres.

3ª Su tara, comprendiendo en ella el peso de las ruedas y ejes.

4ª El máximum de su carga ó porte.

5ª La fecha de su última revision.

§ 18.

Cada tren llevará consigo los enseres necesarios para remediar lo mejor posible, las averías que puedan producirse en el tránsito, de manera á ponerlo de nuevo en disposicion de continuar su ruta.

III .- PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA EXPLOTACION.

§ 19.

En cada estacion, deberá haber un relox arreglado al tiempo medio del lugar en que se halle situada. En las estaciones importantes, las horas podrán verse con toda facilidad desde los alrededores y el interior, así de dia como de noche. Todos los conductores, maquinistas y guardas, tendrán siempre consigo un relox de bolsa. Los relojes de los conductores y maquinistas, se arreglarán al tiempo normal determinado por la direccion, y los de los guardas, al de la estacion mas próxima.

§ 20.

Cuando la via es doble (ya sea porque el camino en toda su longitud tenga dos vias 6 porque, siendo de una sola, se hayan dispuesto en algunos lugares vias dobles, gares d'évitement (1) para el cruzamiento de los trenes), los trenes tomarán siempre la via de la derecha; no aplicándose esta prescripcion á las máquinas de auxilio pedidas al depósito hácia el cual se dirige el tren, y despachadas cuando se tiene la certidumbre que aquel se ha parado.

Tambien pueden faltar á esta regla los gefes de las estaciones, en el interior de estas, bajo su responsabilidad.

§ 21.

Se prohibe empujar con locomotiva un tren que no tenga á la cabeza una máquina encendida. Esta regla no tendrá aplicacion cuando sea preciso marchar para atras, ni en las maniobras ó evoluciones de las estaciones, ni á los trenes de servicio; con tal que en estos casos, la velocidad no pase de 15 piés (4.º 70) por segundo.

Los trenes que tengan máquina á la cabeza, pueden ser empujados por otras en los casos siguientes:

1º Para subir pendientes de inclinacion extraordinaria.

(1) En Francia llaman gares d'évitement, los lugares en donde á la via principal de un ferrocarril, se agregan una ó varias vias laterales, con el objeto de que en ellas puedan guarecerse ó estacionarse uno ó mas trenes, locomotivas ó wagones aislados, dejando expedita la via principal. En esos lugares pueden cruzarse, evitando un encuentro, dos trenes que caminan en direcciones opuestas; y un tren que marcha despacio puede hacerse á un lado, para dejar pasar al que viene por el mismo rumbo con mayor velocidad. Estas garas de cruzamiento ó evitamiento son indispensables, de trecho en trecho, sobre todo en los caminos de una sola via.

2º Para facilitar el arranque de los trenes en las estaciones; pero entonces la velocidad se reducirá á la mitad de la velocidad normal del tren.

§ 22.

Ningun tren en que haya wagones de pasajeros, podrá tener mas de 150 ejes. Cuando el peso del tren ó las circunstancias atmosféricas exijan dos ó mas máquinas para la traccion, se pondrá á la cabeza, la que tenga ruedas de mayor diámetro; y en igualdad de circunstancias la mas potente.

La máquina que vaya á la cabeza, dirigirá la marcha, y la que la siga suministrará únicamente el complemento de fuerza necesaria para conservar la velocidad normal.

Los trenes tirados por mas de una locomotiva correrán menos velozmente que los trenes express. (1)

§ 23.

No se enganchará una máquina con ténder por delante á un tren de pasajeros, sino en el caso de que siendo dicha máquina de auxilio, haya ido á encontrar al tren por la misma via en que este se hallaba parado; ó cuando se necesite una máquina de refuerzo para ascender una pendiente muy rápida.

En las estaciones se puede andar con el ténder por delante, pero solamente con la velocidad de 15 piés (4. ^m 75) por segundo, á lo mas.

§ 24.

Ningun tren de pasajeros deberá dejar la estacion antes de la hora fijada en el cuadro de la marcha de los trenes.

(1) En toda Europa se ha adoptado la palabra express, para designar los trenes que viajan con excesiva velocidad y no se paran sino en las estaciones muy importantes del tránsito.

Ni se pondrá en movimiento hasta que todas las portezuelas estén cerradas, y que se haya dado la señal de partida.

No se harán correr dos trenes uno tras otro, en el intervalo de dos estaciones consecutivas, sino cuando la trasparencia de la atmósfera deje ver muy claramente las señales ópticas: cuando no exista ningun inconveniente se dejarán pasar 20 minutos entre dos salidas consecutivas, si es un tren de pasajeros el que sigue á otro de pasajeros ó mercancías; y 5 minutos, si es convoy de mercancías el que sale el último de los dos.

Cuando dos trenes se sigan á menos de 5 minutos de tiempo ó á menos de 3,000 piés (942 metros) de distancia, el de atrás deberá disminuir su velocidad; y el personal de las estaciones, así como los guardas, deberán hacer de viva voz ó por medio de señales, las advertencias conducentes á que se observen puntualmente los intervalos de tiempo y distancias prescritos.

Los trenes de servicio y las máquinas que corran solas, serán reputadas en las anteriores prevenciones, como trenes de mercancías.

Todo tren que preceda á otro extraordinario, deberá indicarlo por medio de señales.

§ 25.

La velocidad média de los trenes de diversas categorías en los intervalos de las estaciones, se fijará en el cuadro de la marcha de los trenes aprobado por la autoridad competente.

La velocidad máximum en las secciones cuyo perfil tenga una inclinacion que no pase de $\frac{1}{200}$ y cuyas curvas tengan mas de 300 ruthen (1,130 metros) de radio se ha fijado:

 Esta velocidad se disminuirá en proporcion, cuando las pendientes sean mas fuertes ó las curvas mas cerradas.

La velocidad se disminuirá:

1º Cuando haya sobre la via hombres, animales ó cualquiera obstáculo.

2º En los pasos á nivel, puentes giratorios, plataformas giratorias y cambios ó cruzamientos de via.

3º Cuando algun guarda haga señal de disminuir la velocidad.

4º En los lugares en que se esté haciendo reparaciones.

En cada uno de los casos enumerados, la velocidad se disminuirá lo bastante para evitar todo peligro.

§ 26.

A la entrada de las estaciones, al pasar sobre las agujas de bifurcacion, y en general, al cambiar de via, la velocidad deberá ser bastante débil para que el tren pueda pararse, si necesario fuere, en una distancia de 300 piés (94 metros). Si dos trenes se acercan por dos vias distintas á uno de los puntos expresados, los dos deberán hacer alto hasta que el guarda de las agujas haya indicado para cuál de ellos está la via expedita. El maquinista nunca pasará un puente giratorio antes de que el pontonero, desde su puesto, le asegure que todo está en órden.

§ 27.

Para formar los trenes-correo, express y extraordinarios que pueden correr con la velocidad máxima fijada en el art. 25, solo se admitirá material en excelente estado, y ademas se obseryarán las reglas siguientes:

1ª Los aparatos de enganche de los wagones entre sí y con el ténder, se apretarán lo bastante para que los resortes de choque y traccion entren en juego. 2^{8} Se aumentará uno mas al número de garrotes que prescribe el art. 15.

3ª El número de ejes de wagones no pasará de 30.

4ª. No se admitirán en la composicion de estos trenes wagones de ocho ruedas.

\$ 28.

Los trenes-correo y express, y aquellos en que viajen personas de la familia real, saldrán antes que los ordinarios, para tener mas asegurada la regularidad de su marcha.

Los trenes express podrán recibir algunos wagones de mercancías de gran velocidad, cuando los de pasajeros sean en corto número; pero entonces la carga de dichos wagones se reducirá á las dos terceras partes de la prescrita por el reglamento.

§ 29.

No se permite trasportar mercancías en los trenes de pasajeros, sino bajo las condiciones siguientes:

1º La carga y la descarga de los bultos, y las maniobras que requieran los wagones de mercancías, jamas deberán prolongar las paradas en las estaciones mas de lo que duren normalmente.

2º La agregacion de wagones de mercancías nunca deberá ser causa de que la travesía dure mas de lo que prescriba el reglamento.

3º El trasporte de mercancías en los trenes mixtos, no debe acarrear ningun inconveniente para los pasajeros.

§ 30.

En interes del tráfico local, se podrán agregar algunos wagones de pasajeros, á un convoy de mercancías; pero esta comunidad accidental de trasporte no debe afectar en nada el servicio de mercancías, principalmente en lo que importa á su regularidad.

§ 31.

El tiempo perdido no podrá recuperarse acelerando la marcha, sino bajo la condicion de que las velocidades médias fijadas en el presente reglamento, no sean traspasadas. Cada gefe de tren llevará un estado de los intervalos de tiempo invertidos en recorrer las distancias entre cada punto de parada y el siguiente.

Se impondrá una multa á cualquier maquinista que traspase las velocidades de reglamento fijadas en el art. 25.

§ 32.

Se tendrá sumo cuidado en que los trenes lleven el número de garrotes prescrito en el art. 13, distribuyéndolos lo mas uniformemente posible. En las secciones que tengan pendientes superiores á 0.0033, el último wagon tendrá siempre garrote.

Ningun tren saldrá de una estacion sin que se haya verificado que el enganche del ténder con los wagones, y los de estos entre sí, se encuentran bien hechos, que están puestas las cadenas de seguridad, en corriente la comunicacion del vigía con el silbato de la máquina, bien acondicionado el cargamento de los wagones, y las señales en su lugar.

En los trenes ordinarios de pasajeros y en los mixtos, los tendedores de enganche deberán estar bastante apretados para que todos los tampones ó topes se toquen cuando el tren esté parado.

Los wagones de mercancías provistos de enganche distinto de los de los wagones de pasajeros, no podrán introducirse en los trenes mixtos, sino bajo la condicion de no estar inmediatamente enganchados á un wagon de pasajeros. \$ 33.

En todo tren que contenga wagones de pasajeros, al ténder de la máquina seguirá un vehículo moderadamente cargado y no conteniendo pasajeros.

§ 34.

Ningun tren extraordinario se despachará, sino cuando todo el personal de vigilancia esté en sus puestos, que se haya avisado á los guardas su salida y anunciado su marcha á los gefes de estacion.

§ 35.

Ni las máquinas aisladas, ni los trenes de servicio (excepto las que se pidan de auxilio) podrán circular sino en las horas expresamente designadas, en virtud de una órden de servicio dada por los agentes superiores responsables de la direccion de la explotacion ó de su delegado. La salida de dichos trenes ó máquinas, se avisará cuando menos á los gefes de las estaciones extremas.

Se dará igualmente aviso de los trasportes aislados de materiales y de los truckes movidos á brazo, que siempre estarán acompañados de un agente responsable.

Quince minutos antes de la hora fijada para la llegada de los trenes ordinarios ó extraordinarios anunciados, la via estará completamente desembarazada de todo obstáculo, trenes, locomotivas ó wagones. Para las máquinas aisladas y trenes de servicio se harán las mismas señales que para los trenes ordinarios.

Los trenes de servicio que corran de noche, se iluminarán como los ordinarios.

\$ 36. AT ALLES AND A PROJECT OF

No podrá ponerse ningun paranieves ni wagon rompehielo á la cabeza de las locomotivas que remolquen trenes regulares. Cuando el uso de esos aparatos sea necesario, los empujarán máquinas especiales.

Solo podrán adaptarse al frente de las locomotivas de los trenes ordinarios, paranieves sin ruedas propias.

§ 37.

El vigía del ténder y los gefes de seccion en su demarcacion respectiva, son los únicos á quienes es permitido subirse á las locomotivas. Cualquiera otra persona necesitará una licencia por escrito de los gefes de servicio que estén competentemente autorizados para darla.

§ 38.

Cuando una locomotiva esté estacionada, deberá tener su regulador cerrado, la palanca de cambio de marcha en el punto muerto y el garrote del ténder apretado; estará ademas sometida á una vigilancia inmediata.

Los wagones depositados en las estaciones tendrán las ruedas acuñadas ó agarrotadas, para impedir que el viento los haga caminar.

§ 39.

Toda locomotiva en marcha deberá llevar por delante, desde la caida del dia, dos fanales de largo alcance. En los trenes de pasajeros, cada wagon llevará exteriormente cuatro linternas, cuando menos, y el último, ademas de una linterna que pueda ser vista por el maquinista y todo el personal del tren, tendrá por detras un fanal muy luminoso. Cuando por excepcion, corra alguna máquina con el ténder por delante, éste último llevará los fanales delanteros.

§ 40.

Las señales que los guardas tendrán que hacer á los trenes indicarán:

1º Via libre.

2º Moderar la velocidad.

3º Parar.

§ 41.

Los gefes de tren, conductores y garroteros podrán hacer al maquinista la señal de parada.

§ 42.

Las señales del maquinista significan:

1º Alerta.

2º Den garrote.

3º Aflojen los garrotes.

§ 43.

Sobre el uso del telégrafo electro-magnético se darán instrucciones especiales. En el instante en que salga un tren de una estacion, se avisará eléctricamente á la siguiente, lo mismo que á todos los guardas de la seccion comprendida entre ellas.

Las señales siguientes:

El tren no sale.

Envien una máquina de auxilio.

Se harán exclusivamente por el telégrafo electro-magnético.

Los trenes estarán provistos de aparatos portátiles para pedir auxilio por comunicacion directa.

§ 44.

Cualquier máquina aislada ó tren extraordinario, será anunciada inmediatamente por el tren que le preceda, á los trabajadores de la conservacion, lo mismo que á los trenes estacionados, para su gobierno.

§ 45.

Las palancas con que se maniobran las agujas de cambios de via de las vias principales, tendrán ligada invariablemente con ellas una señal que pueda ser vista, tanto de dia como de noche, por cualquier tren que se presente, y haga conocer claramente qué via es la que está abierta.

En las estaciones intermedias antes de la llegada, y en las extremas, antes tambien de la salida de algun tren; el personal deberá cerciorarse de que las vias que dicho tren debe seguir, están perfectamente libres y bien dispuestas las agujas.

Se reputan por vias principales, todas aquellas que los trenes del servicio regular recorren.

§ 46.

Durante la marcha, todo el personal del tren está bajo las órdenes de un solo agente. Les está prohibido á los guardastren tomar asiento en el interior de los wagones mientras no ha concluido su servicio. Se distribuirán en el exterior de tal manera, que todas las partes del tren queden vigiladas, asegurada la percepcion de las señales, y establecida una comunicación con el maquinista. Para lograr esto último, se dispondrá un cordel que comunique con el silbato de vapor ó con un timbre colocado sobre la locomotiva.

Este cordel se extenderá:

En los trenes de pasajeros á toda su longitud.

En los trenes mixtos, lo menos á todos los wagones de pa-

En los convoyes de mercancías, lo menos hasta el lugar en que se coloque el gefe del convoy.

§ 47.

En caso de accidente, ó cuando un tren se encuentre en la imposibilidad de continuar su marcha, se tomarán oportunamente las medidades eficaces para dar á conocer con toda exactitud, á cuantos trenes pudieran sobrevenir, el lugar preciso en que ha sido necesario hacer esta parada anormal.

§ 48.

Los guardas encargados de maniobrar las agujas á la entrada de las estaciones principales, los de las bifurcaciones y de las agujas situadas en cualquiera otro punto del camino, lo mismo que los maquinistas, fogoneros y garroteros, no podrán ser encargados ni encargarse ellos mismos de ningun otro trabajo, mientras estén desempeñando su servicio.

§ 49.

Las condiciones de admision al empleo de maquinista conductor de locomotivas son las siguientes: Un año de trabajo en un taller de construccion de máquinas, un año, cuando menos, de aprendizaje sobre las locomotivas, un exámen ante el ingeniero gefe de la traccion y un agente facultativo de la explotacion, y algunas pruebas prácticas.

Los fogoneros deberán, cuando menos, saber el modo de parar la locomotiva en caso necesario.

§ 50.

La direccion de los ferrocarriles está encargada de hacer ejecutar el presente reglamento.

Berlin, 27 de Marzo, 1859.

El Ministro de Comercio, Industria y obras públicas.

Firmado, VON DER HEYDT.

EXTRACTO DEL CUADERNO DE OBLIGACIONES

de la concesion del ferrocarril de Bully-Grenay (Pas-de-Calais) al canal de Aire á la Bassée. (*)

TITULO I.

TRAZO Y CONSTRUCCION.

Art. 1º El ferrocarril de Bully-Grenay al canal de Aire á la Bassée partirá de un punto situado en la aldea de Bully-Grenay ó sus inmediaciones, designado por la administracion superior, y terminará en un punto del canal de Aire á la Bassée igualmente marcado por la administracion, atravesando de Norte á Sur toda la superficie de la concesion de minas de carbon de piedra de Grenay.

Dicho camino se unirá con el de las carboneras del Pas-de-Calais, en uno ó dos puntos si fuere necesario, los cuales designará la administracion, previo informe de la Compañía del ferrocarril del Norte.

(*) En las páginas 387 y siguientes del 8º tomo, série 5ª, de los Annales des Mines, publicados en Paris, se encuentra completo este cuaderno de Obligaciones. Aunque se refiere á una línea corta y de interes casi puramente local, no subvencionada por el gobierno frances; sus principales prescripciones son idénticas á las que se consignan en concesiones de mayor importancia.