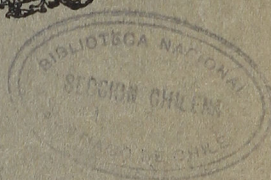


11 (371-2)

11 (371-2)

REGLAMENTO INTERNO
DEL
FERROCARRIL MILITAR
DE
Puente Alto al Volcán



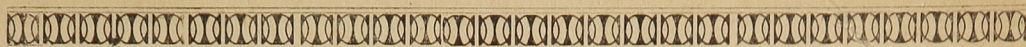
BIBLIOTECA NACIONAL



0563780

1934





REGLAMENTO INTERNO
DEL
FERROCARRIL MILITAR
DE
Puente Alto al Volcán



1934



MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

II. División de Ejército

Ferrocarril Militar

Puente Alto, 1.º de setiembre de 1934.

Art. 1.º Vistos estos antecedentes,

DECRETO:

Apruébase el presente Reglamento Interno del Ferrocarril Militar, el que entrará en vigencia en esta fecha.

Art. 2.º Deróganse todas las disposiciones y circulares existentes, de Régimen Interno, en cuanto fuesen contrarias al presente Reglamento.

Fdo.—*Guillermo von Holt*

Tte. Crl. y Comdte. del F. C. Militar

Indice de Materias

| | Pág. |
|---|------|
| CAPITULO I.—Administración | 7 |
| 1) De la Dirección | 7 |
| a) Del Comando del Batallón | 7 |
| b) Del Jefe de la Plana Mayor | 7 |
| c) Del Ayudante | 8 |
| 2) De la Administración | 8 |
| a) Del Oficial de Administración | 8 |
| b) Del Contralor | 9 |
| c) Del Estadístico | 10 |
| d) Del Guarda Almacén de Boletería | 10 |
| CAPITULO II.—Movimiento Vías y Obras | 11 |
| 1) Del Comandante de Compañía | 11 |
| 2) De los Oficiales | 12 |
| 3) Del Brigadier o Sargento 1.º | 13 |
| 4) Del Vicesargento 1.º | 13 |
| 5) Del Inspector de trenes | 14 |
| 6) Del Conductor de trenes de pasajeros | 14 |
| 7) Del Conductor de trenes de carga | 18 |
| 8) Del Guarda Equipajes | 19 |
| 9) De los palanqueros de trenes de pasajeros | 20 |
| 10) De los panlanqueros de trenes de carga | 22 |
| 11) De los Jefes de Estaciones | 22 |
| 12) De la documentación de los Jefes de Estaciones | 27 |
| 13) De los Bodegueros | 28 |
| 14) De los cambiadores | 29 |
| 15) Del servicio de Comunicaciones | 30 |
| 16) Del telefonista de Maestranza | 31 |
| 17) Disposiciones para la armadura de trenes | 32 |
| (Trenes invertidos — cortadas volantes) | 35 |
| CAPITULO II.—A. | 35 |
| Instrucciones especiales para el Jefe de Estación de Volcán | 35 |
| 1) Movimientos de material rodante en la Estación | 35 |
| CAPITULO II.—B. | 37 |
| Conservación de la vía férrea | 37 |
| 1) Del Caminero Mayor | 37 |
| 2) De las cuadrillas de conservación de la vía | 38 |
| CAPITULO II.—C. | 41 |
| De las señales para el Ferrocarril Militar | 41 |
| 1) Señales con el semáforo | 41 |
| 2) Señales con banderas de colores | 42 |
| 3) Señales con faroles de mano | 42 |
| 4) Señales con pitos de locomotoras | 42 |
| 5) Señales con pitos de boca | 42 |
| 6) Señales con los brazos | 42 |



| | Pág. |
|---|------|
| CAPITULO II.—D. | 43 |
| Del uso del Carro de empuje | 43 |
| 1) Para el personal del Batallón y Cuadrillas | |
| CAPITULO II.—E. | 45 |
| De los Pases libres | 45 |
| 1) Pases otorgados por el Ministerio de Fomento | 45 |
| 2) Pases transitorios | 45 |
| 3) Pases permanentes | 45 |
| 4) Pases internos | 45 |
| CAPITULO II.—F. | 47 |
| De los incendios en los trenes | 47 |
| 1) En los trenes de Pasajeros | 47 |
| 2) En los trenes de Carga | 47 |
| CAPITULO II.—G. | 49 |
| De la revisión de Estaciones | 49 |
| 1) Confrontación de documentos | 49 |
| 2) De la boletería | 49 |
| 3) Del dinero en Caja | 49 |
| 4) Del inventario | 50 |
| 5) De los edificios, aguadas, etc. | 50 |
| CAPITULO II.—H. | 51 |
| Anexos | 51 |
| 1) Entregas de estaciones | 51 |
| 2) Pedidos de útiles | 53 |
| CAPITULO III. | 55 |
| Material y Tracción | 55 |
| 1) Del Comandante de la Compañía | 55 |
| 2) Del Brigadier o Sargento 1.º | 55 |
| 3) Del Vicesargento 1.º | 55 |
| 4) Del Oficial encargado de la Carbonera | 56 |
| 5) Del Ronda de Maestranza | 56 |
| 6) Del Sub Oficial Jefe de coches..... | 56 |
| 7) Del Maquinista..... | 57 |
| 8) Del Fogonero | 59 |
| 9) Del Mecánico de servicio | 59 |
| 10) Del Caldeador | 60 |
| 11) Del Sub Oficial de la Carbonera | 60 |
| 12) Del Jefe de Maestranza | 60 |
| 12) Del Guarda Almacén del Ferrocarril Militar | 61 |

CAPITULO I.

ADMINISTRACION

1). El Ferrocarril Militar de Puente Alto al Volcán, en un bien nacional que está entregado para su mantenimiento y explotación, al Batallón de Ferrocarrileros.

Complementa la actividad del personal militar una dotación de elementos civiles en las diferentes faenas del Ferrocarril, como ser: trabajadores de conservación de la vía, fundidores, torneros, etc.

Además elementos directivos de las actividades ya nombradas, como Jefe de Maestranza, Caminero Mayor, Contralor, etc., etc.

DIRECCION

2). Está formada por el Comandante del Batallón, Jefe de la Plana Mayor, Ayudante del Batallón y Comandantes de Compañías.

3) La Administración de Caja del Ferrocarril la compone un Oficial de Administración, un Contralor y un Estadístico. Estos dos últimos secundan al primero.

Del Comandante del Batallón

4) Desempeñará las labores propias de un Administrador de Ferrocarril. Será responsable de la marcha administrativa de él, del mantenimiento del material y de la explotación del servicio.

5) Como Unidad de Ejército depende directamente de la Superioridad Militar, a quien dará cuenta mensual de la marcha económica del Ferrocarril.

Como Empresa comercial y ferrocarril Fiscal, depende del Departamento de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento y responderá ante él, de la Empresa en general, en lo que se refiere al cumplimiento de la Ley de Ferrocarriles.

6). Visará todos los documentos que tengan relación con la Administración del Ferrocarril.

Del Jefe de la Plana Mayor

7). Desempeñará las funciones de un Sub-Administrador, y su misión principal estará en el control y coordinación de las tres actividades generales, en cuanto a empresa comercial.

I.—Administración.

II.—Movimiento, Vías y Obras.

III.—Tracción y Maestranza.

8). Intervendrá en todos los documentos que tengan relación con la Administración del Ferrocarril.

9). Propondrá a la Comandancia del Ferrocarril, las modificaciones que la práctica haga necesarias, en lo referente a tarifas, itinerarios, supresión o aumento de trenes, etc.

10). Propondrá anualmente a la Comandancia del Ferrocarril las propuestas de nuevas obras por construir, la adquisición de equipo, maquinarias y herramientas para la Maestranza.

Del Ayudante del Batallón

11). Será un Oficial del grado de Teniente y desempeñará las funciones de Secretario de la Dirección de la Empresa.

ADMINISTRACION DE CAJA

12). Estará a cargo de un Oficial de Administración que desempeñará las funciones de Contador.

Del Oficial de Administración

13). Llevará la Contabilidad del Ferrocarril, para lo cual se señirá al Reglamento de Documentación del Ferrocarril.

14). Llevará personalmente la siguiente documentación de la cual será directamente responsable:

Libro Diario.

Libro General de Inversión.

Libro de Presupuestos.

Libreto de Cheques.

15). Mensualmente cerrará el Libro Diario y General de Inversión haciendo el arqueó correspondiente.

16). Deberá hacerse cargo de las remesas de dinero que envían los Jefes de Estaciones en sobres cerrados y lacrados, los días martes, jueves, sábados y domingos de cada semana, retirándolos personalmente de la Caja de Fondos del furgón de Equipajes.

17). Será quien tenga en su poder la llave de la Caja de Fondos del furgón de Equipajes y el único responsable en caso de extravío de dinero u otros valores.

18). Abrirá en presencia del Comandante de la Compañía de Movimiento, los días lunes, miércoles y viernes de cada semana, a las 9 horas, los sobres cerrados y lacrados enviado por los Jefes de Estaciones.

De cada recepción hará levantar un acta, por el empleado de control, la que deberá firmar, con el INTERVINE del Comandante de la Compañía de movimiento, y el dinero lo depositará en el plazo de una hora en la Caja Nacional de Ahorros, debiendo en seguida presentar al Comandante del Ferrocarril, la libreta y el acta en referencia para su V.^o B.^o.

19). Las cantidades que se constaten de más o de menos en la abertura de los sobres, las hará registrar por el Contralor en el libro de "Cargos y Abonos de Jefes de Estaciones".

20). Visará la revisión que haga el empleado controlador de todas las planillas de carga, equipaje, pasaje interno y de combinación, confrontando que los cobros coincidan con las tarifas en vigencia.

21). Formulará por intermedio del Comandante de la Compañía de Movimiento, los reparos correspondientes, por los errores en las planillas, a los respectivos Jefes de Estaciones.

22). En la primera quincena de cada mes efectuará la confrontación del resumen quincenal que envían los Jefes de Estaciones con el libro de Recepción de fondos y borrador del extracto del producto del tráfico que confecciona el Contralor. Corregirá con tinta roja las que merezcan reparos enviándolas por intermedio de la Compañía de Movimiento a los Jefes de Estaciones para que sean rehechas en caso de conformidad con la observación.

23). Dará su conformidad al resumen del tráfico de combinación que efectúa el Contralor, inmediatamente después de la apertura de los sobres en cada una de las recepciones.

24). Mensualmente enviará estos resúmenes a la Administración del Ferrocarril del Llano de Maipo para su conformidad junto con la liquidación

del movimiento habido en el mes en ambos ferrocarriles y estableciendo la diferencia que un ferrocarril debe pagar al otro, por diferencia a su favor.

25). Mensualmente y en los días que disponga la Orden del Día del Batallón, subirá a la vía a pagar los jornales del personal de cuadrillas y sus viáticos al personal que trabaja en la vía. En estos pagos intervendrá el Comandante de la Compañía o el Oficial que este designe.

26). Llevará una cuenta corriente en la Caja de Ahorros de los fondos "Tráfico del año" del Ferrocarril y no podrá girar cheques sin estar visados por el Comandante del Ferrocarril.

27). Mensualmente dará a conocer al Comandante del Ferrocarril el estado en que se encuentra en la fecha cada ítem del presupuesto de gastos para que le dé su aprobación a las imputaciones respectivas.

28). Intervendrá en los remates de carga rezagada; una vez efectuado el remate levantará un Acta de la que dejará copia en el Libro de Actas de la Administración de Caja del Ferrocarril. Del producto del remate, deducirá el valor del bodegaje correspondiente, el que ingresará a Caja y el saldo lo reintegrará en Arcas Fiscales.

29). Hará llevar por el Contralor para cada uno del personal de cuadrillas y empleados civiles de Maestranza, una libreta de la Caja de Ahorros y otra del Seguro Obrero.

30). Mensualmente estas libretas serán puestas al día.

31). Los días 6 de cada mes presentará el Libro Diario y General de Inversión con los comprobantes de Ingresos, Egresos y Arqueo de Caja, al Comandante del Ferrocarril para su revisión y visación.

32). Los días 7 de cada mes pasará al Comandante del Ferrocarril, los libros de Control Interno y de Combinación para su revisión y visación.

33). El Contador del F. C. Militar revistará todas las estaciones durante el mes, y de cada revista dejará constancia en el libro de Revisión existente en la Administración de Caja.

34). Llegadas las planillas resumen de la segunda quincena, verificará su exactitud con los totales que arrojen los Libros de Control y con el borrador que se indican en el N.º 22.

35). Una vez depositado en la Caja de Ahorros el dinero enviado en los últimos sobre de cada mes, pedirá en esa repartición el certificado de saldos, para verificar el arqueo y Balance Mensual.

36). Anualmente deberá confeccionar el Balance Económico del Ferrocarril, una vez cerrado los Libros Diario y General de Inversión; no dejará pendiente deudas al comercio de un año para otro, y en caso contrario dará cuenta inmediata al Comandante del Ferrocarril, para que arbitre las medidas necesarias y evitar así, esta anomalía.

Del Contralor

37). Será un elemento civil, competente en teneduría de libros y procedimientos comerciales, el cual deberá cooperar al Contador del Ferrocarril, en todo el trabajo correspondiente a la Administración de Caja.

38). Conjuntamente con el Contador actuará en lo explicado en el N.º 18, de lo que se dejará constancia en el Libro de Actas de Recepción.

39). Llevará la siguiente documentación, la que es de su responsabilidad, sin perjuicio de la que le corresponde al Contador del Ferrocarril.

Libro recepción de fondos.

Libro de control interno y de combinación.

Libro de boletos de carga por pagar.

Libro de cargos y abonos de Jefes de Estaciones.

Libro de Imposiciones a Caja de Ahorros, del personal de Maestranza y Cuadrillas.

Libro Actas de recepción.

40). Deberá confeccionar, además, las planillas de diferencia del servicio de combinación, las de pago de viáticos de Oficiales y tropa y las planillas de pago del personal de Maestranza y Cuadrillas.

41). En ausencia justificada del Oficial de Administración, efectuará los pagos en la vía, con un Oficial de la Compañía de Movimiento, y de acuerdo con lo dicho en el N.º 26.

Del Estadístico

42). Será un elemento militar del grado de Sargento 2.º, cuya obligación es:

a) Llevar al día la Estadística del F. C. Militar.

b). Llevar al día el archivo del Ferrocarril.

43). Llevará la siguiente documentación, de la cual responderá directamente al Contador del Ferrocarril.

Libro de Estadística General Comparada Anual. Se enviará los 15 de marzo de cada año, al departamento Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

44). Mensualmente hará un Estado de Estadística del Ferrocarril que enviará los días 15 de cada mes por intermedio de la Comandancia del Ferrocarril, un ejemplar a la Dirección General de Estadística y otro al Departamento de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, debiendo quedar un tercer ejemplar para el archivo con el cual se formará el libro a que se refiere el N.º 43.

45). Estos Estados serán pasados para su revisión al Contador del Ferrocarril antes de ser firmados por el Comandante del Ferrocarril.

Del Guarda Almacén de Boletería

46). Será un empleado civil o el Suboficial que designe el Comandante del Ferrocarril.

47). Tendrá a su cargo toda la existencia de boletería, formularios y útiles de escritorio del Ferrocarril, cuya provisión la hará obteniendo en el comercio los precios más convenientes, previa propuestas aprobadas por el Comandante del Ferrocarril. Los útiles de escritorio se adquirirán en la Dirección de Aprovechamiento del Estado.

48). Los útiles adquiridos serán dados de alta por la Orden del Batallón y entrados a los Libros de Almacén respectivos.

49). Llevará los libros necesarios en los cuales les formulará cargo a cada Estación siguiendo el orden correlativo a la serie de boletos que haya entregado.

50). Envió a las Estaciones todos los pedidos que le haga la Compañía de Movimiento por medio de recibos firmados por el Comandante de la Compañía y con el V.º B.º del Comandante del Ferrocarril.

51). Solicitará, con la debida anticipación, los boletos y útiles necesarios a fin de que siempre haya un stock de ellos para atender oportunamente los pedidos de las Estaciones y evitar interrupciones en el funcionamiento normal de ellas.

CAPITULO II.

MOVIMIENTO, VIAS Y OBRAS

Del Comandante de la Compañía de Movimiento

1). Tiene a su cargo y es responsable de los siguientes servicios:

- a) Administración general del servicio de Estaciones.
- b) Conservación de la vía férrea y servicio de comunicaciones.
- c) Movilización en general.

2). Tendrá a su cargo las estaciones del Ferrocarril, para lo cual dispondrá del personal de tropa de su Compañía, que se desempeñará como Jefes, Bodegueros y Cambiadores de ellas.

Podrán ser Jefes de Estaciones Suboficiales o clases y soldados en casos escepcionales.

3). Por su conducto, los Jefes de Estaciones pedirán al Almacén de Boletería los boletos, guías, planillas y demás artículos que necesiten. Para el mejor control, el Comandante de Compañía dejará una anotación de los pedidos en el talonario de recibos respectivo, sin perjuicio del control que debe llevar el Guarda Almacén de Boletería.

4). Debe tener una especial vigilancia con las revisiones de las boleterías, controlando continuamente que la numeración de los boletos corresponda a los vendidos y que ingrese a caja el dinero proveniente de embarques de carga y equipajes, certificados de boletos, bodegajes, telegramas, etc.

Para todos estos servicios dispondrá de los Oficiales que se pongan a su disposición, de acuerdo con el plan de actividades en vigencia en la Compañía.

5). Llevará un libro Revisor de Estaciones en el que se anotará el resultado de las revistas de boletería, documentación, inventarios, aseo y conservación de edificios, jardines, existencia de reserva de durmientes, mobiliario y armamento del personal de las estaciones.

6). Para la conservación de la vía dispondrá de un Caminero Mayor (empleado civil) y del personal civil de las cuadrillas que le acuerde el presupuesto anual del Ferrocarril.

Para la mejor atención de este servicio, la vía se dividirá en seis sectores, correspondiéndole a cada una diez kilómetros de línea. El personal de cada cuadrilla estará a las órdenes inmediatas de un cabo de cuadrilla.

7). Controlará personalmente y por intermedio de sus oficiales el trabajo diario de las cuadrillas, visando mensualmente las planillas de pago que le presentará el caminero mayor. Intervendrá en el pago de este personal.

8). Propondrá a la Comandancia todas aquellas medidas que tiendan a la mejor conservación y seguridad de la vía, edificios, líneas telefónicas y en general de todo aquello que redunde en un mejor servicio del Ferrocarril.

9). Iniciará a sus Oficiales en los trabajos de nivelación, trazado de curvas, rectificación de curvas, construcción de desvíos, etc., conocimiento que se profundizarán en las academias de Oficiales.

10). Para la movilización dispondrá de todo el material rodante del ferrocarril, el que será solicitado a la Compañía de Tracción, por el libro respectivo.

11). Como Jefe de la Movilización tendrá a su cargo todo lo relacionado con este servicio, como ser: Inspectores, Conductores, ayudantes de conductores, guarda equipajes y palanqueros. Ordenará y controlará la instrucción correspondiente a este personal para su debido desempeño y de ella responderá ante el Comandante del Batallón.

12). No obstante el debido control de los Conductores y guarda equipajes, de revisar la carga y equipajes que se transporta, hará revisar por medio de sus oficiales o suboficiales esta carga y equipaje, haciendo caer en comiso toda aquella que no figure en guía, sin perjuicio de la responsabilidad que le afecte al personal antes citado.

13). Controlará continuamente los boletos y pases libres de los pasajeros que viajan en los trenes, por el personal que para este objeto designe.

14). Solucionará los reclamos que se presenten de parte del público, y si estos no fueren de su incumbencia los pondrá en conocimiento del Comandante del Batallón.

15). Ordenará la distribución del equipo de carga y pasajeros según las necesidades del servicio.

16). Intervendrá en la confección de los itinerarios y propondrá el de los trenes extraordinarios que deban correr fuera de itinerario ordinario.

17). Propondrá al Comandante del Batallón, por su debido conducto, la supresión o modificación de itinerarios en casos necesarios.

18). Instruirá al personal de Estaciones sobre la armadura de trenes, carguíos, estiba de la carga en los carros y colocación de estos en el convoy, según el punto de destino.

19). Cuidará que los trenes estén provistos de todos los útiles para casos de emergencia, plan de señales completo y que éste sea usado en la forma establecida en el Reglamento correspondiente.

20). En casos de accidentes en la vía, se trasladará personalmente al sitio en que éste ocurra, donde dictará las medidas que requiera la seguridad de los pasajeros, custodia de la carga y el pronto restablecimiento del tráfico.

De esto dará cuenta inmediata al Comandante del Ferrocarril por medio de un parte explicativo.

21). Mensualmente pasará a la Comandancia el Libro de Viáticos del personal a sus órdenes.

22). Cada vez que el Oficial de Administración, suba a la vía para pagar al personal de ella, deberá intervenir personalmente en dicho pago. En su defecto lo hará el Oficial que él designe.

23). Responderá en todo momento ante la Comisión de Inventarios del Batallón, de los Inventarios del Ferrocarril a su cargo.

De los Oficiales

24). Los Oficiales tienen la obligación de cooperar con inteligencia, iniciativa, lealtad y abnegación a todas las actividades que están bajo la responsabilidad del Comandante de la Compañía, como por ejemplo: Revisión de Estaciones, control de actividades del personal de trenes, fiscalización de los trabajos en la vía, mantención permanente de las comunicaciones, servicio de Inspectores de Trenes, etc.

El mal desempeño en servicios como Inspectores de Trenes, Revisores de Estaciones, etc., podrá ser sancionado económicamente con las gratificaciones del Ferrocarril.

Estos servicios serán hechos por dichos Oficiales, de acuerdo con el plan de actividades en vigencia, dispuesto por el Comandante de la Compañía.

Además el Comandante de la Compañía, destinará a sus Oficiales en las actividades propias del servicio que crea convenientes y de acuerdo con las necesidades del momento.

Del Brigadier o Sargento 1.º de la Compañía

24 a). Será un verdadero ayudante del Comandante de la Compañía de Movimiento, correspondiéndole, por tal motivo una intensa labor especialmente en lo que se refiere al trabajo de oficina.

25). Distribuirá diariamente el personal para los trenes, de carga o de pasajeros, servicio que se dará a conocer por la Orden de la Compañía.

26). Diariamente recibirá el pedido de material que hacen todas las estaciones. Para su control y constancia hará las anotaciones correspondientes en el libro de Pedidos de Material.

27). Se impondrá todas las mañanas, a la hora de iniciación del servicio, por medio de las comunicaciones telefónicas de las novedades de la vía, dejando constancia en el libro correspondiente.

28). De acuerdo con los pedidos de material hechos por las Estaciones, hará el pedido correspondiente a la Compañía de Tracción, por medio del libro de Pedidos de Material Rodante, tanto para trenes de pasajeros como para los de carga. Los autocarriles se pedirán en la misma forma.

29). Llevará una libreta de Existencia de durmientes y postes que haya en el depósito en Maestranza. De acuerdo con las necesidades y previa petición hecha por el caminero mayor, hará la distribución de estos a las cuadrillas o estaciones.

30). Entregará a los conductores de trenes los diarios de viaje, los que deberán volver al término de cada viaje de un convoy, a la Compañía, debidamente confeccionados.

Estos documentos se numerarán y entregarán semanalmente a la Oficina de Estadística para la debida anotación del kilometraje recorrido por el material.

31). Llevará un rol sobre Jefes de Estaciones, Conductores, guarda equipajes, palanqueros, bodegueros y cambiadores, rol que permanentemente deberá encontrarse al día.

32). Responderá de la siguiente documentación:

Libro de Circulares del Ferrocarril.

Libro de Viáticos del personal.

Libro de Recepción y entrega de durmientes.

Libro de Revisor de trenes.

Libro de Revisor de Estaciones.

Libro de Objetos olvidados en Trenes y Estaciones.

Libro de Novedades de la vía.

Libro de Solicitudes del Ferrocarril.

Libro de Documentos y valores enviados a la vía.

Libro de Pedidos de material de las Estaciones.

Libro de Pedidos de material rodante a la Compañía de Tracción.

Libro de Carga interna.

Libro de Petición de Ordenes al Comercio.

Carpeta de Entrega de Estaciones.

Talonario de pedidos al Almacén de Boletería.

Talonario de pedidos al Almacén del Ferrocarril.

33). Deberá presentar, cada vez que se haga anotaciones o movimientos en dicha documentación, al Comandante de la Compañía estos libros para su visación.

34). Se desempeñará como Inspector de trenes o Revisor de Estaciones cuando así lo ordene el Comandante de Compañía.

35). De acuerdo con lo dicho en el artículo 26), formará los trenes de carga que haya necesidad de enviar a la vía debiéndose efectuar los envíos de material por estricto orden de pedidos.



Del Vicesargento 1.º de la Compañía

36). Reemplazará al Sargento 1.º o Brigadier en su ausencia, teniendo en tal caso las mismas obligaciones y responsabilidades de éste.

37). Ejercerá actividades de control en el servicio de patio en Maestranza todas aquellas actividades que ordene el Comandante de Compañía en los diversos servicios del Ferrocarril y muy especialmente al control de los boletos usados que entregarán los Conductores de trenes para su almacenamiento, el cual durará como minimum 2 años.

Del Inspector de Trenes

38). Desempeñarán este cargo el siguiente personal:

a) Los Tenientes, Subtenientes y Alféreces.

Los Brigadieres y Sargentos los.

b) Los Vicesargentos los. de ambas Compañías y Plana Mayor, en los casos de escasez de personal.

39). El Inspector del tren será nombrado por el Comandante de la Compañía de Movimiento, por la Orden de la Compañía.

40). Se dejará a su iniciativa los siguientes controles:

a) Revisar la presentación militar e instrucción del personal del tren, su aseo personal y vestuario.

b) Revisar el material de tracción y arrastre.

c) Controlar la revisión de los pasajes.

b) Vigilar en todo momento a todo el personal de trenes y de las estaciones en el desempeño de sus obligaciones y de sus relaciones con el público.

41). Deberá conocer el Reglamento de Tarifas y Ley General de Ferrocarriles.

42). Subsanará cualquiera dificultad que se presente con el público, debiendo obrar con amplio criterio, sin apresuramiento ni ofuscaciones, haciendo valer ante el público, con toda cortesía, las razones prescritas en los reglamentos. Obrará en toda caso con justicia y energía.

43). Si es Oficial, deberá presentarse al Comandante de la Compañía, Jefe de Plana Mayor y Comandante de Ferrocarril.

Si es suboficial, al Comandante del Ferrocarril, Jefe de la Plana Mayor, Comandante de Compañía u Oficial más antiguo que esté a su presencia.

44). A su regreso anotará en el Libro Revisor de Trenes todas las novedades observadas durante su desempeño, dando cuenta verbal a su llegada a los superiores directos que se encuentren en el Cuartel o Estación y que estén presentes.

45). No obstante las anotaciones de las novedades en el Libro Revisor de trenes, en caso de accidentes, reclamos del público u otras novedades de importancia, deberá pasar el correspondiente parte escrito al Comandante de la Compañía de Movimiento, para los fines que haya lugar.

46). Deberá fiscalizar y controlar los pases libres de personas que hagan uso de ellos, debiendo tomar nota del número del pase, identidad del tenedor y autoridad que lo concedió.

Del Conductor del Tren de Pasajeros

47). Desempeñarán este cargo los Sargentos 2os., Cabos los. y Cabos 2os. Sólo escepcionalmente podrán desempeñarse como tales los Soldados los.

48). Será nombrado por la orden de la Compañía de Movimiento con 24 horas de anticipación.

49). Llevará colocada en la gorra la placa correspondiente durante todo el tiempo que dure su servicio.

50). El Conductor es el Jefe Militar del tren y no pierde por ningún momento su autoridad como tal.

51). Si hubiere un Inspector de tren, el Conductor será el subordinado de aquél. En tal caso consultará o propondrá al inspector cualquiera medida de importancia que sea necesario tomar para el mejor servicio.

52). Tendrá a sus órdenes a todo el personal del tren incluso al personal de la máquina a quienes podrá impartirles órdenes relacionadas con el servicio que está desempeñando.

53). Tendrá a su cargo los accesorios, útiles y herramientas que sean necesarias para su convoy y que son:

- 1 Bandera verde-lacre.
- 1 Farol de tres luces (roja, blanca y verde).
- 1 Chuzo { (podrá aumentar su cantidad en caso de lluvia, derrumbe, etc.).
- 1 Pala {
- 1 Perforador de boletos.
- 4 Chocos de madera (estos últimos permanecerán en el furgón de equipajes).

54). Tendrá, además, como especies de su propiedad y que deberá presentar en perfecto estado cada vez que un superior desee revisarlo, un reloj de bolsillo, un pito, un reglamento de tarifas del Ferrocarril Militar, una Ley General de Ferrocarriles, una carpeta para llevar documentos y un ejemplar Reglto. Régimen Interno.

55). Media hora antes de la fijada para la bajada de su tren a Puente Alto, formará su personal para revisarlo, viendo que la tenuta sea la reglamentaria, que esté afeitado y con el pelo cortado y en general que su presentación sea correcta.

56). Aprovechará esta formación para instruirlo sobre sus obligaciones y hacerle la distribución del material que el caso requiera, colocando un palanquero con farol y bandera de señales en el último carro.

57). Se recibirá del tren en la estación de Maestranza, haciendo las observaciones respecto de la limpieza o deterioro que notare en el equipo, en la libreta de entrega de material rodante que tendrá el Suboficial a cargo del material. (La entrega del convoy será hecha por el suboficial de material rodante en la línea recta que queda frente a la Estación Maestranza).

58). Tendrá su convoy listo media hora antes de la señalada por el itinerario de marcha (45 minutos antes los días festivos), habiéndolo previamente revistado con el maquinista y mecánico de servicio, quienes firmarán el diario de viaje anotando en él, todo el material de que esté compuesto, dando cuenta de las novedades que notare y que no se puedan subsanar inmediatamente al Oficial de servicio.

59). Llevará en el furgón de equipajes una caja sanitaria la que le será entregada por el enfermero de servicio.

Esta caja debe contener los elementos necesarios e indispensables para una primera curación en caso de algún accidente a su personal o a algún pasajero.

60). En presencia del Oficial de Servicio y del Inspector del tren, si lo hay, probará los frenos de aire antes de partir de Maestranza, haciendo un recorrido hasta el kilómetro uno, tanto de subida como de bajada. Probará además el timbre de alarma de la máquina, haciéndolo sonar desde el último coche. Deberá cerciorarse por sí mismo que el alumbrado, enganches, ruedas, cajas graseras y palancas estén en perfecto estado antes de partir. El mismo examen hará donde se detenga el tren a hacer agua o carbón si el tiempo se lo permite.

61). Dirigirá todos los movimientos y maniobras que deba hacer su tren, destinando un individuo para hacer las señales y el resto del personal para el enganche o desenganche. Si esta operación se hace en curva, destinará dos individuos para dar señales, distribuidos a distancias convenientes.

62). Una vez listo para bajar con su convoy a Puente Alto, pedirá la autorización para hacerlo al superior que haya más inmediato, cerciorándose, previamente, que le hayan concedido línea por el telefonista de Maestranza. Los días ordinarios bajará a las 8.30 horas y los días festivos a las 8.15 horas.

63). Todo el personal de los trenes, al acercarse o retirarse de las estaciones, deberá estar atento a las señales que puedan presentarse.

64). Los Conductores deben cuidar de no detener sus trenes donde puedan interrumpir el tránsito de las calles o caminos.

65). Presenciará la carga del equipaje e indicará al guarda equipaje su mejor acondicionamiento dentro del furgón e igual cosa hará con el equipaje de las estaciones intermedias, vigilando que su recepción sea conforme a las guías y que se estampe en ellas las observaciones que le merezcan por deterioros o diferencias de peso, exigiendo la firma de los encargados de entregarlo o recibirlo.

66). Pedirá la partida de su tren en conformidad al itinerario, vigilando que su personal y pasajeros estén en situación de partir, a fin de evitar desgracias, para lo cual anunciará que va a dar la partida dando varias palmadas.

67). No podrá dar la partida mientras no tenga la autorización necesaria del Jefe de Estación.

68). Antes de partir de Puente Alto, pondrá su reloj de acuerdo con la hora que le dé el Jefe de Estación, controlando enseguida que el maquinista haga igual cosa.

69). El Conductor es el responsable directo de la marcha y seguridad del tren. El ayudante de Conductor, guarda equipaje y palanqueros, son subordinados directos de él.

70). El Conductor del tren se mostrará atento y servicial con el público, atendiendo a todos los reclamos y dando a los pasajeros las informaciones que le pidan con respecto a estaciones, itinerarios, sitios apropiados para paseos, hoteles, alturas sobre el nivel del mar y cualquiera otra información de esta índole que se le pida.

71). Exigirá de los palanqueros conozcan los itinerarios a fin de que puedan responder a las preguntas sobre llegada y salida de cada estación y que se manifiesten atentos con los pasajeros, ayudándoles a subir y bajar maletas, cerrando o abriendo las ventanillas, etc. Especiales atenciones tendrán para las señoras, ancianos y niños.

72). Después de la partida de cada estación revisará y perforará los boletos de los pasajeros, fijándose especialmente que ellos tengan su valor respectivo y la fecha del día. Recogerá los boletos antes de la llegada a la estación en ellos indicada. (Art.s 2.º e y d, del Reglamento de Tarifas).

73). Exigirá de los pasajeros que no tengan boletos o que viajen con boletos deficientes, los tomen en la más próxima estación de acuerdo con lo dispuesto en las Tarifas y Reglamento del Ferrocarril (T. A. N.º 1, letra a) y b).

73). Recogerá todas las órdenes de pases libres, a escepción de aquellas de carácter permanente, anotándolos en su respectiva libreta.

75). A todo individuo que provoque desórdenes lo hará descender en la estación más próxima y lo entregará a los carabineros por intermedio del Jefe de Estación con su parte respectivo.

76). No permitirá que los pasajeros consuman bebidas alcohólicas en los trenes ni permitirá el acceso a ellos a ninguna persona que por ebriedad u otro motivo, pueda molestar a los demás pasajeros. (Art. 2.º letra e) T. y Regl. del F. C. M., pág. 10). Asimismo le está a él y su personal estrictamente prohibido beber licor durante su servicio. Los artículos 114, 115, 116 y 117 de la L. G. de FF. CC. establecen penas severas para los contraventores de esta disposición.

77). Cobrará a los pasajeros todo desperfecto que sea causado por ellos en el material y en caso de resistencia, entregará en la estación más próxima al individuo con parte a los carabineros para el cobro respectivo, lo que hará en forma muy cortés.

78). No permitirá que en los coches se lleven bultos o maletas de viaje que por sus dimensiones no quepan debajo de los asientos, exigiendo de los pasajeros que lo transporten por equipaje. (Art. 3.º, pág. 11, T. y R. del F. C. M.).

79). Sólo permitirá que el cordón de alarma sea empleado para dar alarma por causas justificadas, tales como incendios, cortaduras del tren, descarrilamientos o desgracias personales. Impedirá que los pasajeros viajen en las pisaderas de los coches o sentados en las ventanas. El uso del cordón de alarma sin causa justificada tendrá una multa de cien pesos.

80). En caso de accidente grave a su tren, de acuerdo con el maquinista, dará aviso al Comandante de la Compañía de Movimiento y si es en horas

fuera de servicio, al Oficial de servicio, detallando el accidente sufrido y del auxilio que debe llevarse. Si a causa del accidente han resultado personas heridas, empleará en la mejor forma posible los elementos sanitarios que lleve en la Caja. Si en su tren viaja algún Doctor o Practicante, pondrá estos elementos a disposición de ellos.

81). En caso de detención en plena vía, colocará servicio de seguridad (señaleros) en la línea, 300 metros hacia arriba y 150 metros hacia abajo, servicio que no retirará sino en el momento de ponerse en marcha el convoy.

82). Siempre que el maquinista declare, por razones técnicas, que no puede ejecutar una orden del Conductor, no deberá insistir en ella, pero pedirá que el maquinista exprese por escrito las razones por que no puede cumplirlas.

83). Vigilará que los palanqueros, con la debida anticipación procedan a subir las ventanillas antes de llegar al tunel y que las luces de los coches y faroles de señales se enciendan oportunamente.

84). Será el responsable, de que, desde el momento que se oscurece, se lleve en la cola del tren el farol con la luz roja encendido, luz que por ningún motivo deberá sacarse.

85). En caso que durante la marcha, el Conductor o palanquero, notaren interrupciones en las líneas telefónicas o cualquier otro desperfecto en la vía, dará inmediata cuenta en la primera estación, a la Compañía de Movimiento, explicando el lugar del desperfecto o interrupción. Dejará constancia de esto en su diario de viaje.

86). Todo el personal de tropa de la Unidad que viaje con permiso o por otra causa, estará a las órdenes del Conductor y podrá ser empleado en cualquier trabajo si fuere necesario.

87). Entregará y recibirá personalmente a los Jefes de Estaciones la correspondencia del servicio que se envíe o deba traer, exigiendo de aquellos la firma en el libro respectivo.

88). En igual forma entregará a los interesados los pedidos de útiles de escritorio y boletería.

89). Recibirá los sobres con dinero dirigidos a la Administración de Caja por los Jefes de Estaciones, depositándolos en la Caja de Fondos del furgón de equipajes, de donde serán retirados por el Contador del Ferrocarril. Asimismo recibirá la correspondencia para esta misma repartición.

De esta entrega y recepción dejará constancia en la libreta que llevará al efecto, siendo firmada por cada Jefe de Estación y por el Conductor, especificando el número del sobre u oficio y las sumas que vienen en él. Dejará constancia si los sobres tienen en malas condiciones los lacres.

90). A su regreso entregará los diarios de viaje, debidamente firmados, al Sargento 1.º o Brigadier de la Compañía de Movimiento y los boletos recogidos al Vicesargento 1.º de la misma, para su revisión y almacenamiento.

91). Toda especie olvidada que encuentre en los coches, la entregará al Sargento 1.º ó Brigadier de la Compañía de Movimiento, tomando nota del objeto, peso, calidad y demás detalles que sirvan para su reconocimiento, a fin de dar cumplimiento a lo establecido el artículo 96 de la Ley General de FF. CC.

92). Tendrá presente que el tren de pasajeros tiene la preferencia sobre todo otro tren o automóvil que viaje en la línea, salvo el caso de órdenes especiales impartidas por el Comandante de la Compañía de Movimiento, Jefe de la Plana Mayor o Comandante del Ferrocarril.

93). Será de su obligación conocer el Reglamento de Tarifas, Reglamento de Señales. (Cap. II. C.), Ley General de Ferrocarriles, Obligaciones de palanqueros y guarda equipajes, disposiciones para la armadura de trenes, medios de carga y descarga de toda clase de materiales y todas las que le fija el presente reglamento.

94). Llevará un libro "Reclamos del Público" a fin de que los pasajeros estampen bajo su firma, dirección y número del carnet de identidad, las quejas que tengan que hacer contra el servicio del tren o conducta del personal. Este libro será presentado al Comandante de la Compañía de Movimiento a su regreso, a Maestranza, cada vez que se haya estampado en el algún reclamo.

95). Al regreso del viaje, entregará el equipo al suboficial encargado del material rodante o mecánico de servicio, con las puertas y ventanas cerradas, vidrios y celosías levantados, luces encendidas y palancas apretadas. Los coches y furgones los entregará en la misma forma y sitio en que los recibió, esto es por inventario y en la línea recta que queda al frente de la Estación Maestranza.

96). Su servicio termina con la presentación de su personal al Oficial de servicio o Inspector del tren y una vez obtenida la autorización para retirarse.

97). No permitirá que el personal del tren se separe de él en las estaciones, ni el mismo podrá ausentarse sin la debida autorización.

98). Si durante su servicio ha ocurrido algún accidente a su tren, dará cuenta por medio de un parte al Comandante de la Compañía de Movimiento, tan pronto llegue a Maestranza. En el parte se detallará: hora, kilómetro o estación, clase de accidente, causas que lo motivaron, medidas tomadas y en general todo detalle que sirva para darse idea exacta de lo ocurrido.

99). No permitirá por ningún motivo el acoplamiento de carros de empuje a su tren; sólo podrá hacerlo con orden expresa del Comandante de la Compañía de Movimiento, Jefe de la Plana Mayor o del Comandante del Ferrocarril y en estos casos nadie podrá viajar en ellos y deberá dejar constancia en su diario de viaje del número del carro de mano agregado a su tren y entre que estaciones viajó con él.

99 a). Se presentará al Comandante del Batallón, Jefe de la Plana Mayor, Comandante de Compañía, Oficial de Semana u Oficial más antiguo, al Brigadier o Sargento 1.º y al Vice 1.º de su Compañía.

Del Conductor de Trenes de carga

100). Los Conductores de trenes de carga, además de las obligaciones anteriores, tendrán las siguientes:

101). Se recibirá conforme a las guías de la carga que deba transportar, teniendo especial cuidado de que el peso y la cantidad de bultos sea el indicado en ellas, y hará en presencia del bodeguero o Jefe de Estación, según el caso, las observaciones que le mereciere, observaciones que hará estampar y firmar en las guías por quien le entregue la carga.

102). Presenciará el embarque de la carga y hará las observaciones del caso al Jefe de Estación por los carros completos cuya carga no esté bien acondicionada.

103). Para la carga y descarga empleará el personal del tren y auxiliado por el de las estaciones en caso necesario.

104). Hará depositar la carga en el lugar que indique el Jefe de Estación o bodeguero que la recibe y firmará las observaciones que se hagan en las guías cuando la carga haya sufrido mermas o deterioros durante el viaje.

105). Le es absolutamente prohibido transportar en su tren, carga que no figure en guías. Si por alguna circunstancia especial hubiere de hacerlo, deberá llevar consigo una orden del Comandante de Compañía, Jefe de Plana Mayor o Comandante del Ferrocarril.

106). Todo Conductor que pernocte con su tren en una Estación o en plena vía, establecerá con sus palanqueros un servicio de Ronda para resguardo de la carga, siempre que la naturaleza de ésta haga necesaria esta precaución. En la Estación Maestranza dejará los carros con mercaderías delicadas, con llave y frente al Cuerpo de Guardia, encargando a ésta su vigilancia.

107). Cuando tenga que dejar carros en las Estaciones lo hará donde el Jefe de Estación le indique.

108). Cuando tenga que tomar carros cargados en alguna Estación, verá que éstos contengan la carga indicada en guías, que esté bien estibada y sus palancas funcionando libremente, pues se le hará responsable de los perjuicios que ocurrieren si por causa de la mala estiba o poca seguridad en las amarras se cayere la carga en el trayecto.

109). Si se ve obligado a no retirar carros cargados de alguna Estación por las circunstancias anotadas en el número anterior, dará cuenta al Comandante de la Compañía de Movimiento de esta novedad. En este caso, la responsabilidad será del Jefe de Estación por la poca vigilancia ejercida sobre el personal que haya efectuado el carguío de los carros.

No aceptará para transportar en su tren, carga de materias inflamables o de fácil combustión sino dispone de carro cerrado o los elementos para alejar todo peligro de incendio o deterioro (carpas, mojar la carga cuando se trate de leña o carbón, etc).

110). El personal de los trenes no podrá por ningún motivo abandonar el Recinto de las Estaciones. Si alguno tuviere necesidad de hacerlo solicitará permiso oportunamente al Comandante de la Compañía de Movimiento.

Del Guarda Equipajes

111). El Guarda Equipajes forma parte del personal del Tren de pasajeros y está subordinado al Conductor de él.

112). Si tenida será la ordenada para el resto del personal y con su respectiva placa afianzada en la gorra.

113). Formará a la cabeza de los palanqueros cuando el Conductor lo ordene para revistar el personal de su tren, esto es media hora antes de la fijada para la bajada de su tren a Puente Alto.

114). Irá provisto de un talonario de avalúos con el fin de anotar en él los bultos que, conforme al Reglamento de Tarifas, deban pasarse de los Coches al Equipaje. (Art. 30 pág. 11, Tarifas y Reglamento del Ferrocarril).

115). Procederá a recibirse del Equipaje conforme a lo indicado en las guías, las que firmará haciendo en ellas las observaciones que los bultos le merecieren (mal estado, falta de peso, etc.). Estas observaciones las hará firmar también por el que le entrega la mercadería.

116). Hará acondicionar la carga en el furgón de tal manera que los bultos que vayan más lejos queden al fondo, y más a la puerta los de las Estaciones más cercanas.

117). Del Equipaje de combinación que reciba en Puente Alto firmará un libro que le será presentado por el Guarda Equipaje del Ferrocarril del Llano de Maipo, haciendo en él las observaciones que creyere del caso.

118). Antes de la partida del tren de Puente Alto o de Volcán, según el caso, se presentará al conductor y le dará cuenta detallada de las novedades que tuviere en su equipaje, e igual cosa hará después que haya hecho entrega de él en las demás estaciones. Si no tuviere novedades se presentará dando cuenta que ha recibido o entregado su equipaje sin novedad.

119). Si no aceptare conducir en su furgón bultos que no cumplieren con las condiciones reglamentarias con respecto a embalaje, seguridad, peso, contenido, etc., dará cuenta inmediatamente al Conductor para que éste a su vez lo ponga en conocimiento del Comandante de Compañía de Movimiento por medio de un parte detallado.

120). Durante el trayecto entre estaciones, mantendrá su furgón cerrado no permitiendo que nadie viaje en él, salvo el caso de órdenes superiores.

121). No permitirá que por motivo alguno se coloquen o retiren bultos del furgón sin su conocimiento, puesto que es el único responsable del equipaje que conduzca por el cual debe responder desde el momento que lo ha hecho cargar hasta el de ser entregado en la Estación de destino. Su responsabilidad cesará cuando, previa entrega de los bultos le hayan firmado las guías declarando haberlas recibido conforme.

122). De los bultos que haya recibido por avalúo, dará al dueño de ellos una de las tres partes del talonario de avalúos, para que pueda reclamar su mercadería, dejando en la otra parte, los datos contenidos en los casilleros. Iguales datos estampará en la parte del avalúo destinado al Jefe de Estación, dejando en blanco lo referente a peso y flete.

123). El talonario de avalúos de que habla el N.º 114 lo retirará de la Oficina de la Estación Maestranza y a ésta se devolverá al término del viaje.

124). Igual que con las guías, pedirá al Jefe de Estación o bodeguero que reciba la carga por avalúo, le firme el talonario respectivo como constancia que ésta ha sido recibida conforme.

125). Al recibir bultos por avalúo exigirá de sus dueños los entreguen bien asegurados a fin de que no haya lugar a reclamos por pérdidas o deterioros al tiempo de su retiro. Por su parte debe tratarlos con especial cuidado por tratarse de bultos que no vienen acondicionados para ser embarcados y que han sido retirados de los coches por no cumplir con el reglamento.

126). A su llegada a Puente Alto, hará descargar de preferencia aquellos bultos por avalúo cuyos dueños deban seguir viaje a Santiago, con el fin de no perjudicarlos acosionándoles demoras injustificadas o hacerlos perder el tren de combinación.

127). Deberá tener presente que por avalúo se embarcarán únicamente los bultos que hayan sido retirados de los coches por no cumplir las condiciones que exige el reglamento para ser llevados gratuitamente y no aquellos que sus dueños debieron embarcar por equipaje con la debida anticipación.

128). Todos los bultos equipaje que reciba deberán llevar adherida una etiqueta que indique, procedencia, destino y número del boleto.

129). El guarda equipaje, fuera de las obligaciones enumeradas en los números precedentes, estará en todo momento listo para secundar al Conductor del tren en cualquiera de los servicios de éste.

De los Palanqueros de Trenes de pasajeros

130). Serán nombrados por la orden de la Compañía del día anterior, junto con los demás servicios de la unidad.

131). Los Soldados que hayan sido nombrados palanqueros del tren de pasajeros, se preocuparán desde la noche anterior a su servicio, de su aseo personal, del de su vestuario, calzado y placas que deben llevar en la gorra, de modo que su presentación no deje nada que desear.

132). Después de ser revistados por el conductor, Oficial de Semana u Oficial de servicio, recibirán del Conductor la distribución de los coches y las instrucciones sobre sus obligaciones, yéndose en seguida a hacerse cargo de sus puestos.

133). Cada uno revistará el aseo de los coches, vidrios, puertas, ventanas, cordón de alarma, alumbrado, enchufes, cajas graseras, frenos y enganches correspondientes a su cargo, dando cuenta al Conductor de cualquiera novedad que encontraren.

134). Una vez que el tren de pasajeros haya bajado de Maestranza a Puente Alto, permanecerán al lado de sus respectivos coches, los que abandonarán momentáneamente, sólo cuando sean llamados para recibir órdenes o cargar el Equipaje.

135). No permitirán que suban a sus coches personas en estado de ebriedad o enfermos contagiosos o de gravedad.

136). Tampoco permitirán se introduzcan a los coches bultos que por sus dimensiones no quepan debajo de los asientos o sobre las regillas o que queden en el pasillo molestando el libre tránsito de pasajeros. Tampoco se admitirán bultos que no sean de Equipaje personal. (Art. 30, pág. 11 Reglamento de Tarifas).

137). Serán atentos y serviciales con el público, apresurándose a abrir las ventanas de los coches cuando se lo soliciten o noten que desean hacerlo, subir o bajar niños, ayudar a subir o bajar las maletas a señoras y ancianos, demostrando en todos sus actos su cultura y educación.

138). Cuando el Conductor dé la partida, tomarán colocación de pié en la plataforma de uno de los extremos de su coche y desde ese puesto observarán todo lo que ocurra hacia el interior de él, siéndoles prohibido entablar conversación con los pasajeros, limitándose sólo a contestar en forma correcta si son interrogados.

140). No podrán abandonar en ningún momento su coche sin causa justificada siéndoles prohibido reunirse dos o más palanqueros a conversar durante el viaje.

141). Cuando el Tren abandone los cambios de alguna Estación, observarán hacia ella cualquiera señal reglamentaria que se les pueda hacer. Especialmente corresponde al palanquero del último coche (banderista) mantenerse en constante vigilancia durante todo el trayecto hacia adelante y atrás de convoy, atento a cualquiera señal.

142). Cuando el Conductor pase por el interior del coche revisando los boletos, seguirá tras él atento a cualquiera orden que le dé en el sentido de hacer pagar pasajes, retirar bultos, cerrar o abrir ventanas, subir o bajar vidrios, etc.

143). No permitirá que los pasajeros consuman bebidas alcohólicas a excepción de las gaseosas autorizadas para vender por los empleados de la Oficina Nacional de Turismo "Pacífico", haciéndoles en forma respetuosa las observaciones del caso y si no fuere obedecido dará cuenta al Conductor.

144). En igual forma procederá con los pasajeros que se suban sobre los asientos, causen deterioros al material o no guarden los compostura debida y que por su actitud molesten a los demás pasajeros.

145). Si durante el trayecto ocurriere el desrielamiento de algún coche, la cortadura de las cadenas de tracción o la caída de alguna persona, tirarán fuerte del cordón de alarma, a fin de dar aviso al maquinista para su detención haciendo además, las señales de peligro con los elementos de que disponga o apretando rápidamente las palancas.

146). A la llegada a las Estaciones acudirán rápidamente hacia el furgón de equipajes para descargar sin demora los bultos que el Guarda equipaje les indique y cargar los que haya que transportar a otra Estación.

147). Es obligación de cada palanquero revisar la marca de los bultos que descarga o carga, con el fin de hacérselo notar al guarda equipaje en el caso de una equivocación de éste.

148). Los palanqueros designados para hacer agua o carbón acudirán con prontitud a desempeñar esos servicios.

149). Antes de llegar al túnel, cerrarán las puertas, levantarán los vidrios de las ventanas y verán que se enciendan las luces de los coches.

150). En la Estación de término del viaje de ida, procederán a barrer sus coches, a llenar de agua los estanques de los W. C. y a la armadura del tren dirigidos por el Conductor.

151). Al terminar el viaje de ida, no podrán por ningún motivo abandonar el recinto de la Estación y si alguno tuviera necesidad urgente de hacerlo, solicitará este permiso del Comando de la Compañía en Maestranza antes de partir a la vía.

152). Con respecto al personal casado de los trenes, podrán salir a almorzar, debidamente autorizados, debiendo regresar en un tiempo relativamente corto a la Estación.

153). A todo el personal de los trenes le está absolutamente prohibido beber bebidas alcohólicas durante su servicio. Los artículos 115, 116, 117 y 118 de la Ley General de Ferrocarriles establecen penas muy severas para los contraventores a esta disposición.

154). Inmediatamente que lleguen de regreso a la Estación de Puente Alto se colocarán al costado de su coche impidiendo que los pasajeros se bajen por las ventanillas.

155). Después que se hayan bajado todos los pasajeros harán una revisión al interior de su coche por si hubiera quedado algún objeto olvidado y en caso de encontrar alguno se apresurarán a ponerlo a disposición del Conductor, procediendo en seguida a la descarga del equipaje, dirigido por el guarda equipaje.

156). Durante su servicio, si pasa cerca de su coche algún Oficial, el Brigadier o Sargento 1.º, o el Vice 1.º de su Compañía se presentará, por una sola vez, con las palabras: "Palanquero del coche N.º mi Capitán, Teniente, etc."

157). Si durante la marcha tuvieren que saludar a algún superior lo harán

sin cuadrarse; (con el fin de no perder la estabilidad) sólo saludarán con la vista tomando una posición correcta.

158). El servicio termina con la llegada del tren a Maestranza para guardarse, después de haber entregado los coches con los vidrios subidos al suboficial encargado de ellos. Si se hubiere quebrado algún vidrio y el palanquero no lo hubiere hecho pagar por el responsable, por no haberse dado cuenta de quien lo quebró, la reposición de éste será con cargo a sus haberes.

159). Una vez entregado el material rodante, formarán en el sitio que les designe el Conductor quien los retirará después de haber dado cuenta al superior que esté presente.

De los Palanqueros de Trenes de Carga

160). Recibida la orden del conductor de hacerse cargo de sus puestos, revisarán minuciosamente el material, especialmente en las siguientes partes:

a) Cajas graseras, las que deben estar con sus empaquetaduras en buen estado, con huaípe, aceite y los orificios por donde se aceitan deben estar con sus respectivas tapas.

b) Palancas, las que deben estar aceitadas y funcionando bien.

c) Cadenas de enganche.

d) Revisarán además, la carga de su carro la que debe encontrarse bien estibada, y, siempre que sea posible, contarán la cantidad de bultos que contiene.

161). De cualquier novedad que notaren darán cuenta al Conductor. Igual revisión harán en las estaciones en que se detenga el tren debiendo tocar con el dorso de la mano las tapas de las cajas graseras para cerciorarse si vienen caldeadas.

162). En caso de notar comienzos de incendio en la carga procederán a apagarlo con los medios que tengan a su alcance dando a la vez aviso al Conductor (Ver Incendios en los Trenes: Cap. II. F.).

163). En caso de lluvia procederán a proteger la carga que sea más delicada empleando carpas u otros elementos de que puedan disponer.

164). Durante la marcha irán sentados al lado de sus palancas y con ellas en las manos listas para apretarlas a la primera señal del maquinista, o en las bajadas, en los trenes sin aire, donde sea necesario disminuir la velocidad del tren.

Para esto es obligación de los palanqueros conocer perfectamente el Reglamento de Señales y el perfil de la línea.

165). El culatero irá provisto de bandera verde - lacre y de un farol de señales de tres luces (verde, lacre y blanco) elementos que empleará en el día o en la noche, según los casos, en días de neblina se empleará el farol.

166). En todo tren que viaje de noche deberá ir colocada una luz roja fija mirando atrás en el último carro. Esta luz sólo será retirada al término del viaje.

167). En caso de algún accidente en el trayecto todos los palanqueros apretarán rápidamente las palancas hasta conseguir la detención del tren colocando a la vez la señal de peligro en un sitio bien visible desde larga distancia.

168). Efectuarán la carga y descarga de la mercadería que se transporta por sobornal haciendo este trabajo con rapidez y teniendo especial cuidado de no estropear los bultos.

169). Se prohíbe a los palanqueros emplear gritos o señales no reglamentarias cuando se esté haciendo movimiento con los trenes.

170). Las demás obligaciones de los palanqueros con respecto a presentaciones, saludos, salidas del recinto de las estaciones, etc., son las mismas que rigen para los palanqueros de los trenes de pasajeros.

De los Jefes de Estaciones

171). El Jefe de Estación es el único responsable del orden dentro del recinto de su estación y tendrá bajo sus órdenes al personal de bodegueros y cambiadores.

172). Se recibirá por inventario de todo lo que haya en la Estación, dejando constancia en la recepción del estado del edificio en general y de cualquiera novedad que notare.

173). Se recibirá con toda minuciosidad de la boletería y documentación, haciendo figurar en las entregas, que se harán por duplicado, cuanta observación le mereciere, ya sea por falta de boletos, documentación mal conservada, etc. Especialmente dejará constancia de la cantidad de boletos que recibe de cada clase y para cada estación, indicando el número más bajo hasta el más alto, números que deben estar de acuerdo con el cargo que se le haya formulado por el Almacén de Boletería.

174). De los talonarios de guías y boletos para los diversos servicios deberá también indicarse desde qué número hasta qué número se recibe.

175). Se recibirá del armamento y munición que haya de cargo, dejando constancia de su estado de conservación y aseo.

176). Exigirá que el personal que esté a sus órdenes cumplan con sus obligaciones como si estuviera en el Cuartel, que su uniforme sea reglamentario, que estén con sus placas colocadas y que se presenten en todo momento bien aseados, que el Bodeguero mantenga la bodega en perfecto aseo y orden; los bultos bien acondicionados, su libro copiador de guías y talonarios al día, su romana aceitada y aseada, útiles de costura y marca completos; que el cambiador revise y asee los cambios constantemente, los que deben permanecer aceitados y hacia las líneas ordenadas, las líneas despastadas y los cierros que circundan el recinto de la estación en buen estado.

177). Además de exigirle cumplan con estos servicios, los revisará personalmente por lo menos dos veces al día tomando todas las medidas que las circunstancias aconsejen en caso de negligencia de parte de este personal para cumplir con sus obligaciones.

178). No olvidará que él será directamente responsable ante sus superiores de cualquier negligencia en los diversos servicios de su estación.

179). A lo menos dos horas diarias hará instrucción a su personal sobre aplicación de las tarifas y reglamentos del F. C. dictándole diversos problemas de esa índole a fin de que, además de prepararlos para que puedan desempeñarse eficientemente en sus puestos, puedan reemplazarlo en su estación cuando por algún motivo tenga que ausentarse de ella, o sean nombrados Jefes de otras Estaciones.

180). Para que su desempeño sea correcto es necesario que conozcan perfectamente las Tarifas y Reglamentos por el cual se rige el Ferrocarril como asimismo la Ley General de F.F. CC. y las diversas circulares en vigencia y de las cuales hay un archivo en cada Estación, las que mantendrá en orden y aseo.

181). Estas circulares deben ser leídas por los Jefes de Estaciones a lo menos una vez al mes y, cuando se efectúe la entrega de alguna estación se dejará constancia en la entrega de su estado de conservación y aseo.

182). También leerá a su personal la Ley General de Ferrocarriles, después de cada pago y especialmente los arts. 115 al 118.

183). El servicio de teléfonos merece de parte de los Jefes de Estaciones una atención especial debiendo atender todo llamado con la mayor prontitud.

Si por causa justificada no pudiere atender el teléfono (ausente de la Estación, por accidentes en la vía, cumplir órdenes fuera de ella), lo atenderá el miembro de su familia que designe, no pudiendo éste hacer ninguna anotación en los libros al respecto.

184). Para las comunicaciones telefónicas regirá el siguiente orden:

1.º) Comunicaciones de peligro.

2.º) De servicios de trenes.

3.º) Transmisiones de órdenes.

185). Antes de hacer una llamada debe cerciorarse que la línea no esté ocupada y en caso de estarlo, esperará; pero, toda comunicación se interrumpirá para dar preferencia a las que anuncien peligro o anuncio de trenes.

186). Los anuncios de trenes se harán antes de que éstos partan de las Estaciones, por ejemplo, se dirá: "Parte Tren N.º 2", y No "partió Tren N.º 2". Toda comunicación debe anotarse inmediatamente en el Libro Telefónico, con indicación exacta de la hora, prohibiéndose las enmendaduras.

187). También se dejará estampado en el Libro Telefónico las órdenes importantes que comuniquen y reciban.

188). Toda comunicación deberá ser firmada por el que trasmita y por el que reciba. (El teléfono se usará únicamente para comunicaciones del servicio).

189). Cuando, por descompostura del teléfono no suene la campanilla, colocará un individuo permanente con el fono al oído y si no se dispone de personal, lo hará el propio Jefe de Estación cada 15 minutos, es decir, en los cuartos de hora, medias horas y horas, y por un tiempo no inferior a cinco minutos.

190). Si el desperfecto está en la línea telefónica y si dispone de cambiador lo hará que parta a recorrer provisto de alambre y alicate, hacia el lado donde cree que está el desperfecto, hasta llegar a juntarse con el cambiador de la otra Estación, que también debe ser enviado a recorrer la línea, o encontrar el desperfecto, el que arreglará provisoriamente.

191). El Jefe de Estación debe esmerarse en servir bien al público, proporcionando los datos que le soliciten con respecto a itinerarios y tarifas y será con él atento y respetuoso sin que por esto deje de ser exigente en el cumplimiento del Reglamento. (La cortesía no está reñida con la energía). Lo atenderá con prontitud y buenas maneras en la venta de boletos, entrega y recepción de la carga y equipajes, evitando en lo posible discusiones y asperezas que sólo sirven para desprestigiar al personal del F. C.

192). Mantendrá los estanques de su Estación llenos de agua, y cuando por descompostura de la cañería u otro accidente no hubiere agua, avisará a Maestranza y a las dos Estaciones vecinas a fin de que los Jefes de éstas den el aviso correspondiente a los maquinistas y conductores, colocando, además, el aviso en sus pizarras.

193). Cuando algún Tren de pasajeros deje coches en su Estación los hará asear y colocarles agua en los estanques y mantendrá sus puertas cerradas a fin de que no sea ocupado por el público hasta que no se haya recibido de él el Conductor a su vuelta.

194). Al confeccionar los diarios de viaje tendrá especial cuidado de que las anotaciones sean exactas con respecto al material que pasa por su Estación como a las horas de llegada y partida de los Trenes, firmándolos para constancia. De esto depende que la Compañía de Movimiento pueda controlar la velocidad de los trenes entre las diversas Estaciones y que la Estadística se pueda confeccionar sin dificultad.

195). Cuando se deposite carga en su Estación vigilará que ésta quede bien acondicionada y a una distancia mínima de 150 mts. de la línea.

196). Cuando se carguen carros completos en las Estaciones, los Jefes de ellas exigirán de los cargadores la buena estiba de la carga, la seguridad de las amarras y que su altura no pase del límite fijado por el Reglamento. Las palancas deben quedar funcionando libremente. El peso máximo de la carga que se les puede colocar será el que indique el tonelaje del carro.

Cuando la carga que se embarque sea inflamable o de fácil combustión, tomará las medidas de seguridad aconsejables para evitar que durante su transporte sufra algún deterioro, proporcionando, para ésta clase de cargas, sólo carros cerrados.

197). Si algún conductor no aceptara conducir carros por que su carga no está en las condiciones estipuladas en el artículo anterior será de cargo del Jefe de Estación la estadía y demás perjuicios que corresponda pagar por estas causas.

198). No permitirá que por su Estación pasen trenes o máquinas solas sin que el personal a su cargo vaya provisto del respectivo diario de viaje.

199). Los telegramas deben ser recibidos o expedidos personalmente por los Jefes de Estaciones y tendrá especial cuidado que al copiarlos no hayan palabras dudosas o escritas con faltas de ortografía.

Si tienen duda sobre alguna palabra la harán repetir por el que transmite cuantas veces sea necesario hasta haberla comprendido correctamente. En casos en que por no estar buenos los teléfonos oigan con dificultad, se harán transmitir por otras Estaciones hasta que no quede la menor duda de haber comprendido bien.

200). Los pedidos de boletería y útiles para su Estación lo harán con la anticipación debida (10 días a lo menos) a la Compañía de Movimiento a fin de que los servicios no sufran interrupción.

201). Mantendrá al día un estado de los boletos que tenga de cargo, agregándole cada nueva partida que reciba. Al recibir un pedido de boletos los revisará uno a uno y si encontrare novedades dará cuenta por escrito al Comandante de la Compañía de Movimiento, pues, si no lo hiciere, será el único responsable de las novedades que se le encontraren en las revisiones de Estaciones. Igual revisión hará a la Documentación que recibe a fin de que no haya folios repetidos, sin foliar o faltando.

Todos los días lunes pasarán una revista total y en detalle a su boletería, dando cuenta por escrito al día siguiente al Comando de la conformidad o novedades que encontrare.

202). Con respecto a la carga que se embarca o desembarca en su Estación, mantendrá una buena fiscalización para descubrir contrabandos o falsa declaración sobre su contenido.

203). Firmará los talonarios de avalúos que le presenten los Conductores o guarda equipajes, como constancia que ha recibido la mercadería y el boleto respectivo.

204). Al extender boletos o guías por carga que sea fácil de quemarse o deteriorarse por ser inadecuado el envase, dejará estampado en guías y boletos lo siguiente: "Sin responsabilidad para la empresa por ser inadecuado su envase" u otra anotación semejante. Estas observaciones las estampará en presencia del interesado, haciéndolas firmar por éste con el objeto de evitar futuros reclamos.

205). Expendrá los boletos de equipajes, carga y pasajes ciñéndose a las tarifas vigentes en el Ferrocarril.

206). Confeccionará las guías de equipaje y carga dejando copias de ellas en el block de guías respectivo.

207). Recibirá la carga y equipaje que conforme a las guías le entreguen los Conductores o guarda equipajes, debiendo ver qué esté conforme en lo que respecta a cantidad, peso, marcas y envase; en caso contrario estampará en las guías, en presencia del Conductor, las observaciones que le mereciere; a la vez dará cuenta por un parte al Comando de la Compañía de Movimiento.

208). Tan pronto haya recibo la carga y equipajes, copiará las guías en el "Libro Copiador de Guías" que hay para este objeto.

209). Previa presentación del respectivo boleto entregará las mercaderías cobrando el bodegaje que corresponda cuando éstas no hayan sido retiradas oportunamente en el plazo fijado por el Reglamento.

210). Cuando se haya cobrado bodegaje se dejará constancia en los casilleros respectivos del Libro Copiador de Guías.

211). Si notare que por las mercaderías que reciba de otras Estaciones se hubiere cobrado de menos en el transporte, al retiro de ellas exigirá el pago de la diferencia la que enviará en planillas a la Administración de Caja, explicando en un parte esta circunstancia. Igualmente enviará un parte a la Compañía de Movimiento en forma detallada explicando lo ocurrido.

212). Anotará en los respaldos de los boletos la fecha de llegada y el retiro de las mercaderías.

213). Extenderá duplicados a las personas que hayan perdido los boletos originales, previa solicitud de éstas después de comprobar su identidad.

214). Enviará estos documentos a la Administración de Caja junto con las guías y boletos.

215). Tomará todas las medidas que crea oportunas para que la carga o equipaje que llegue a su estación no sufra deterioro por lluvia u otras causas y dispondrá que quede depositada en sitios que faciliten su carguío o retiro.

216). Los días de trenes de pasajeros o cualquier otro día, previa orden competente, enviará a la Administración de Caja las planillas de carga, equipajes, pasajes, guías y boletos debidamente acondicionados y los sobres con dinero, indicando en el exterior una demostración clara de su contenido y la estación a que corresponde. Estos sobres debidamente lacrados se entregarán al Conductor del tren, quien firmará el libro que lleva con ese fin, dejando constancia en él de la cantidad de dinero que se recibe. Estos sobres serán colocados

por el Conductor en la Caja de Fondos del furgón de equipajes de donde serán retirados por el Contador del Ferrocarril.

217). Los Jefes de Estaciones rendirán cuenta oportunamente en planillas, de todo valor que perciban por ventas de pasajes, carga, telegramas, etc. Los atrasos u omisiones en la rendición de cuentas serán castigados con toda severidad y se presumirá que ha habido tentativa de hurto.

218). Las órdenes de pases libres expedidas por el Ferrocarril, por los Ministerios u otras autoridades, no podrán ser cangeadas por boletos. En caso de duda sobre si el que imparte las órdenes de pases libres tiene o no derecho para hacerlo, consultará telefónicamente a la Compañía de Movimiento. A su vez, el artículo 47 de la Ley General de Ferrocarriles indica claramente quienes tienen derecho a pases libres en los Ferrocarriles.

220). El Jefe de Estación de Puente Alto, dará diariamente, antes de las 9 horas, la hora oficial del Ferrocarril y los demás Jefes de Estaciones colocarán sus relojes por esa hora.

221). Conforme al artículo 33 de la Ley General de Ferrocarriles, no permitirá el tránsito por la vía, ni que ésta sea ocupada por animales o carga.

222). Tampoco permitirá se contravenga los artículos 34, 35, 37 y 38 de la misma Ley.

223). A los que contravengan estas disposiciones los hará detener y pasará con el parte respectivo a la justicia, dando cuenta al mismo tiempo a la Compañía de Movimiento de la medida tomada.

224). No permitirá en el recinto de su estación a personas que por su estado molesten a los demás pasajeros o que no se ajustaren a los reglamentos. (Art. 87 Ley General de Ferrocarriles).

225). En el recinto de su estación no permitirá que se cometan desordenes, se consuma licor o boten desperdicios y en general ningún acto que ofenda la moral y buenas costumbres o que esté reñido con la corrección que debe reinar en toda repartición militar.

226). Los artículos 119 a 127 de la Ley General de Ferrocarriles fijan normas y dan atribuciones a los Jefes de Estaciones para ejercer su autoridad y establecen penas para los infractores.

227). No podrá ausentarse de su puesto dentro de las horas de servicio sin la debida autorización y en ningún caso podrá atenderlo en estado de ebriedad. La Ley General de Ferrocarriles en sus artículos 114 a 117, señala penas muy severas a los infractores a estas disposiciones.

228). Para todo el personal de estaciones el servicio empieza a la hora fijada para iniciar los servicios en el cuartel y termina cuando el Jefe de Estación de Puente Alto les haya dado la retirada, esto es, cuando ya no queden trenes o autos en circulación en la vía.

229). Cuando en horas extraordinarias circulen trenes, autos o carros, los Jefes de Estaciones se irán retirando a medida que estos vehículos hayan pasado de la estación vecina, cuyo Jefe se encargará de avisarle. En caso especial y previa orden de algún superior, los Jefes no se retirarán hasta no recibir el aviso de hacerlo de Puente Alto o por el Oficial de Servicio desde Maestranza.

230). Cuando haya accidentes en la vía o interrupciones en el tránsito o haya personal trabajando, los Jefes de Estaciones permanecerán en sus puestos a toda hora del día o de la noche, salvo el caso de que reciba orden de retirarse.

231). Durante las horas de la noche y desde la retirada, las puertas de acceso al recinto de la Estación permanecerán cerradas y las de los edificios de la Estación convenientemente aseguradas a fin de evitar robos.

232). Siempre que pase por su Estación algún tren, auto o carro con vía libre en el que viaje algún superior saldrá al andén frente a su Oficina y saludará tomando una actitud militar correcta.

233). Se presentará a todos los superiores (Oficiales y a los Suboficiales de la Compañía de Movimiento). Con las palabras: Jefe de Estación de tal o cual Estación, mi Capitán, mi Teniente, etc.

234). Si tuviere novedades dará cuenta de ellas a los superiores que deban tomar conocimiento. (Al Comandante de la Compañía, Oficiales y Suboficiales de la misma, se les impondrá hasta de la más mínima novedad).

235). Hecha la presentación y contestada por el superior, permanecerá a su lado para contestar toda pregunta, o tomar nota de toda observación que se le haga. Sólo podrá retirarse cuando así se lo ordene o tenga que atender el despacho de trenes, servicio telefónico o boletería, para lo cual solicitará el correspondiente permiso.

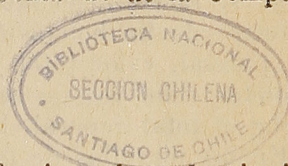
236). Exigirá al personal a sus órdenes guardar en todo momento una actitud correcta y buenas formas militares, tan expuestas a perderse dada la índole del servicio y su alejamiento prolongado del Cuartel.

237). Será inflexible para reprimir las faltas que estén a su mano y dará cuenta al Comando de la Compañía de cualquier medida preventiva que tomare en tal sentido en contra del personal a sus órdenes. Debe tener presente que el peor sistema es encubrir las faltas de los subalternos, fiándose de las promesas de enmendarse y que si quiere mantener su autoridad sobre su personal debe proceder con rectitud exenta de debilidades.

El Jefe de Estación tendrá bajo su vigilancia todas las dependencias de su Estación, sean estas habitadas por el personal de la Unidad o por arrendatarios, exigiendo de sus moradores el cumplimiento a los Reglamentos del Ferrocarril y la observancia de las buenas costumbres. Estará facultado para revistar estas dependencias, con el fin de imponerse de su inventario, del estado de aseo y conservación del edificio, tanto exterior como interiormente, y dispondrá reparaciones y mejoras que puedan efectuarse sin necesidad de una orden de la superioridad.

Facilitará la intervención de carabineros en los asuntos relacionados con sus servicios de policía, en averiguación de hechos que hayan ocurrido en el recinto de sus estaciones o que en estos recintos puedan obtener datos que les faciliten el cumplimiento de su cometido. Cualquiera que fuere el resultado obtenido en tales pesquisas, informará por escrito al Comando de la Compañía.

DOCUMENTACION



238). La documentación de una estación se confeccionará en la siguiente forma:

a) *Boletos de equipaje y carga interna*: Deberán completarse con todos los datos que indican los casilleros en el siguiente orden: N.º del boleto, tren N.º (en equipajes), fecha de recepción, estación de origen y de destino, fecha, marca, (cuando son carros completos se colocará en este casillero el número del carro o carros), número de bultos, consignatorio, contenido, peso, (si es cubicado agregar M.), flete y firma. Cuando es carro completo y su embarque se hace para pagarlo en la Estación de destino, se agregará con tinta roja la palabra: "Por Pagar". Cuando lo embarcado sean varios bultos y de diferentes mercaderías, se colocará sólo el número de bultos y el peso total, como por ejemplo: 15 bultos varios 642 kilos; al respaldo del boleto especificará en detalle la clase de bultos, su contenido y peso de cada uno.

b) *Boletos de equipaje y carga de combinación*: Se confeccionará en la misma forma que los anteriores, separando, si, en el talón los valores que correspondan a cada Ferrocarril. La emisión corresponde al Ferrocarril Militar. Los boletos y guías que reciba de otras Estaciones los enviará con una relación a la Administración de Caja dejando copia de esta relación en su Libro Copiador de Planillas, además de la copia que debe hacer de las guías en el Libro respectivo.

c) *Boletos de bodegaje*: Se llenarán conforme a lo indicado en el mismo boleto.

d) *Certificado de boleto*: Este se confecciona a pedido del interesado, copiando en él todos los datos que contenga la guía que debe tener en su poder el Jefe de Estación, firma del interesado, fecha y firma del Jefe de Estación. Por cada certificado de boleto extraviado debe cobrar \$ 0.60.

e) *Boletos de servicios especiales*: Se llenarán todos sus casilleros subrayando con tinta roja la clase de servicio a que corresponda el cobro. Por todos los boletos que contengan el timbre de impuesto deberá cobrarse \$ 0.10 por derecho de "emisión".

f) *Telegramas*: Serán hechos por el interesado en una hoja separada, copiándolo en seguida el Jefe de Estación. Este contendrá todos los datos relacionados con el número, palabras hora de recepción y de despacho, dirección, contenido, valor, firma y domicilio del remitente. En igual forma procederá con los telegramas que reciba, teniendo cuidado de dejar copia en la hoja duplicado para lo cual usará papel de calcar.

g) *Guías de carga y equipaje internos*: En estas se copiará todo lo que contengan los boletos por los cuales se hacen, escribiendo el valor en las casillas “pagado” o “por pagar” según el caso.

h) *Guías de equipaje de combinación*: Igual a las anteriores, debiendo separar los valores de ambos ferrocarriles. En observaciones se colocará cualquiera observación que la carga le merezca al Jefe de Estación, conductor o guarda equipaje que la recibe, antes de cortar la guía a fin de que quede constancia en el duplicado. Todas las guías serán firmadas por el Jefe de Estación o bodeguero y por el Conductor o guarda equipaje del Ferrocarril Militar y por el Conductor o guarda equipajes del F. C. del Llano de Maipo.

i) *Planillas de carga y equipaje internos*: Estas se confeccionarán con tinta de copiar y en ellas se colocarán todo lo que indiquen los talonarios de boletos respectivos y en el casillero que corresponda. Los telegramas se anotarán en el casillero que corresponda. Los telegramas se anotarán en planillas de carga. En la casilla “observaciones” se anotará la categoría de la carga o el número de palabras si es telegrama.

j) *Planillas de carga y equipaje de combinación*: Igual a las anteriores separando los valores de ambos ferrocarriles; la emisión se suma al final para el F. C. Militar.

k) *Planillas de pasajes internos y de combinación*: En el casillero “Estaciones” se escribirá el nombre de todas las estaciones y en los demás casilleros el número de los boletos “anterior” y “actual”, número de boletos vendidos, valor parcial, valor total y valor total general. En “sumas” se suman el total de boletos vendidos de cada clase y a cada estación, el valor de ellos y a la derecha el total general. Finalmente el timbre de la estación y firma del Jefe.

En las planillas de pasajes de combinación se separan los valores que corresponden a cada ferrocarril.

l) *Planillas quincenales*: Se confeccionarán con el resumen de todas las entradas habidas en cada quincena, anotando en globo lo que corresponda a cada día, por pasajes, equipajes, carga, trenes especiales, telegramas, etc. El total general debe ser el mismo que se rindió cuenta en planillas durante la quincena en planillas. Todas las planillas antes de enviarlas a la Administración se copiarán en el “Libro Copiador de Planillas” empleando la prensa de copiar y cuidando que sus copias sean completamente legibles.

239). *Envío de dinero y documentación a la Administración de Caja*: A la Administración de Caja del Ferrocarril se enviará la rendición de cuentas de las planillas de carga, equipajes, pasajes, telegramas, bodegajes, duplicados y de toda suma de dinero que por cualquier capítulo entre a la estación. Las planillas de carga, equipajes, pasajes y telegramas, debidamente acondicionadas, se enviarán en el mismo sobre. En igual forma procederá con las guías y boletos que haya recibido de otras estaciones. Después de acondicionar el dinero y demás documentos dentro del sobre que hay para este objeto procederá a cerrarlo y a lacrarlo en cinco partes. En el exterior del sobre escribirá la demostración del dinero que envía, los boletos por pagar, etc., e igual procedimiento seguirá con la documentación llenando de debida forma las líneas en blanco e inutilizando las que no sean necesarias. Los sobres con dinero y documentos se entregarán al conductor del tren encargado de recogerlos, previa firma del libro correspondiente. Cuando la Administración de Caja del Ferrocarril formule reparos a los Jefes de Estaciones por errores en los cobros o en la confección de sus documentos, éstos tomarán nota de tales reparos y harán las correcciones del caso en los documentos respectivos.

De los Bodegueros

240). Los bodegueros vivirán en la Estación en que prestan sus servicios (a escepción del de Puente Alto) y están subordinados al Jefe de Estación.

241). Usarán la tenuta ordenada para cada servicio y en su gorra usarán permanentemente la placa de bodeguero en perfecto estado de aseo, igualmente que su uniforme.

242). Sus obligaciones con respecto a las horas de servicio son las mismas que rigen para los Jefes de Estaciones, debiendo turnarse con el cambiador a las horas de almuerzo y comida a fin de que esté siempre uno de ellos en la Estación.

243). Mantendrá aseada su bodega y bien acondicionados los bultos que en ella se depositen ya sea para embarcarlos o recibirlos de otras Estaciones.

244). Mantendrá su romana en buenas condiciones de funcionamiento, aceitada y aseada.

245). Tendrá aguja para coser sacos, cáñamo y tinta para marcar bultos.

246). Estará provisto de una regla de avalúo y un Reglamento de Tarifas, el que deberá conocer y saber aplicar en todas sus partes.

247). Es indispensable para todo bodeguero saber hacer los cubicajes de aquellos bultos que por su calidad deben ser medidos.

248). Llevará con toda corrección el Libro Copiador de Guías y los blocks de guías de carga de equipajes.

249). En igual forma llevará los talonarios de carga, equipajes, duplicados, recibos de bodega, etc.

250). Recibirá la carga que se traiga a embarcar, por la cual extenderá el correspondiente boleto, percibiendo su valor, debiendo consultar al Jefe de Estación sobre cualquiera dificultad que se le presente.

251). Recibirá la carga, equipajes y avalúos que le lleven los trenes, revisando su envase y confrontando el peso de los bultos con el indicado en las guías. De cualquiera novedad que notare dará cuenta inmediata al Jefe de Estación para que éste haga en las guías las observaciones del caso.

252). Diariamente rendirá cuenta al Jefe de Estación del dinero que perciba por carga, equipaje, bodegajes, etc.

253). Podrá cobrar hasta \$ 0.10 por cada bulto que marque siempre que el interesado se lo solicite. De este dinero no rendirá cuenta, debiendo quedar a beneficio suyo.

254). Inmediatamente después de la pasada de cada tren, copiará en el libro respectivo todas las guías de la carga y equipaje que reciba sin omitir detalles.

255). Entregará la carga a los interesados previa presentación del boleto, siéndole estrictamente prohibido entregar los bultos en otra forma.

256). Mantendrá al corriente al Jefe de Estación de toda carga que tenga en bodegaje y de su estado de conservación.

257). A la llegada de cada tren tendrá lista la carga y equipaje que deba embarcar, haciendo firmar las guías por el Conductor o Guarda Equipajes, según el caso.

258). En la misma forma establecida para el Jefe de Estación se presentará o saludará a los superiores que lleguen o pasen por la Estación.

259). Debe estar en condiciones de reemplazar al Jefe de Estación en cualesquier momento, debiendo, en consecuencia, interesarse por aprender el manejo de la Estación.

260). En las horas que el servicio lo permita, se preocupará en compañía del cambiador, del ornato y arreglo de la Estación, plantaciones de árboles, jardines y aseo en general.

261). Para cualquier solicitud que tenga que hacer a sus superiores lo hará siguiendo el conductor regular, pidiendo permiso, en primer lugar, al Jefe de Estación.

262). Deberá conocer, además del Reglamento de Tarifas, la Ley General de FF. CC. y Reglamento de Señales.

De los Cambiadores

263). El Cambiador forma parte del personal de la Estación y usará permanentemente, en el servicio su placa en la gorra.

264). Deberá mantener sus cambios limpios y aceitados y hacia las líneas ordenadas.

265). Reemplazará al bodeguero cuando éste se ausente de la Estación ya sea para almorzar o comer.

266). Estará provisto de una bandera verde-roja, la que usará durante el día y de un farol de dos luces para usarlo, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de Señales, el que deberá conocer en todas sus partes.

267). Debe acudir a su puesto en el cambio unos diez minutos antes de la llegada de cada tren, auto o carro y no lo abandonará hasta que haya pasado de él la última parte de convoy.

268). Mientras pasa un tren, auto o carro, mantendrá la paleta del cambio sujeto con la mano derecha, mientras con la otra hace las señales reglamentarias con su bandera o farol para indicar al maquinista la marcha con que debe pasar o si debe detenerse. (Si la bandera o farol la mantiene fija, el maquinista entenderá que debe detenerse).

269). Tendrá especial cuidado de no mover la paleta del cambio, hasta que las ruedas del último carro no haya sobrepasado las agujas. De hacerlo antes se producirá un descarrilamiento.

270). Diariamente revisará los cambios y desvíos en todo el recinto de la Estación cerciorándose que no haya pernos o clavos sueltos, durmientes en mal estado o piedras en la línea que pueda causar un descarrilamiento.

271). Cuando está atendiendo su cambio, saludará a sus superiores con la vista sin dejar de hacer las señales reglamentarias y en los demás casos se presentará con las palabras usuales.

272). Dentro del Recinto de la Estación mantendrá la línea perfectamente despastada hasta unos dos metros a cada lado del riel.

273). Revisará continuamente y después de la pasada de los trenes, que los Estanques se llenen de agua, que los cambios no hayan sufrido deterioros.

En caso de notar cualquier desperfecto que no pueda subsanar por si solo, dará cuenta al Jefe de Estación para que éste a su vez notifique a la cuadrilla de conservación de la vía que corresponda a fin de que proceda a repararlo.

274). Ayudará al bodeguero en el aseo de su bodega y acondicionamiento de los bultos.

275). Diariamente hará el aseo de las oficinas del Jefe de Estación, andenes y patios.

276). Saldrá a repartir los telegramas que le indique el Jefe de Estación, pudiendo cobrar \$ 0.20 por la conducción de cada uno, suma que será de su beneficio.

277). Obedecerá las órdenes del servicio del bodeguero y Jefe de Estación y está subordinado a ellos.

278). Cooperará al bodeguero y Jefe de Estación al embellecimiento de la Estación, plantaciones y riego de arboledas y jardines.

279). Siempre que tenga que hacer alguna solicitud al Comando de la Compañía, pedirá la autorización correspondiente al Jefe de Estación siguiendo luego el conducto regular.

280). Si el cambiador es casado vivirá en la casa que hay con ese objeto, la que mantendrá aseada tanto interior como exteriormente.

Aprovechará los terrenos adyacentes a su casa para plantar hortalizas y árboles frutales.

281). Es obligación para todo el personal casado de las Estaciones y que tengan familia, mantenerla en buen estado de higiene y limpieza tanto de su ropa como de sus cuerpos.

282). También es obligatoria la asistencia a la escuela de aquellos que tengan la edad que fija la Ley (7 años) y esto lo comprobará ante el Comando de la Compañía enviando, cada año, las matrículas tan pronto se inicien las clases.

Del Servicio de Comunicaciones

283). Para las comunicaciones en el Ferrocarril Militar, se emplea el teléfono.

Su red telefónica estará dividida en cuatro secciones para los llamados, pero una vez establecida la comunicación se hablará directamente de Puente Alto a El Volcán.

284). Este servicio de por sí de fácil manejo requerirá del personal que lo atiende esté cabalmente compenetrado de sus obligaciones y que sea un fiel cumplidor de sus obligaciones, pues, cualquier descuido o cualquier abandono del servicio, por insignificante que sea, puede ocasionar graves daños.

285). Los perjuicios causados por abandono del servicio, fuera de las sanciones disciplinarias a que como militar se hacen acreedores, serán penados en conformidad a los artículos 114 a 117 de la Ley General de Ferrocarriles.

Del Telefonista de Maestranza

286). Empezará su servicio antes de la partida del primer tren y terminará después de haberse guardado el último.

287). Llevará con sumo cuidado el libro telefónico anotando en él todas las comunicaciones que reciba referente a línea y partida de los trenes, autos o carros.

288). Le está prohibido hacer raspaduras o correcciones en su libro debiendo, en los casilleros respectivos, anotar la hora exacta de las líneas o partidas que dé, como asimismo de las que reciba de otras estaciones, pues, en caso de un accidente producido por choque o exceso de velocidad, su libro se tomará como punto de partida para hacer las investigaciones.

289). Los anuncios de partidas de trenes los hará antes de que éstos hayan partido y no después. Por ejemplo, se dirá "Parte el Tren N.º 1" y no "Partió el Tren N.º 1". El telefonista que reciba la comunicación dirá: "Bien que parta el Tren N.º 1" o "No puede partir Tren N.º 1". Las comunicaciones serán cortas y precisas, prohibiéndose las conversaciones ajenas al servicio.

290). Toda comunicación de anuncio o de partida de trenes como también la petición de línea, se anotará inmediatamente en el libro, teniendo especial cuidado en colocar la hora exacta, siendo prohibido hacerlo en papel aparte para traspasarlas después al libro. Toda comunicación que se anote será firmada por el telefonista que la escriba en la casilla correspondiente. Sin la firma la anotación no es válida y constituye una falta grave.

291). Dispondrá del semáforo para dar partida o vía libre a los trenes u otros vehículos, cuyas aspas no moverá mientras no se le haya dado contestación afirmativa autorizando la partida de la estación respectiva. Después que el tren haya sobrepasado el último cambio de la estación volverá las aspas del semáforo a su posición primitiva. (Reglamento de Señales).

292). Mantendrá los cambios de su estación para las líneas que está ordenado y vigilará que éstos estén en buen estado de funcionamiento.

293). Debe saber en todo momento el destino de los carros que hayan quedado cargados en Maestranza, para contestar satisfactoriamente cuando sea interrogado en tal sentido por un superior. En igual forma debe saber que material se encuentra vacío en Maestranza o Puente Alto.

294). Estará pendiente de la marcha de los trenes ya sea de carga o de pasajeros e internos para informar a sus superiores de cualquiera novedad que les ocurra.

295). No permitirá la partida a Puente Alto, de ningún carro vacío manejado por civiles si antes no ha tomado colocación en sus palancas algún militar.

296). Vigilará que los carros que estén en Maestranza permanezcan con sus mangueras de aire y cadenas de tracción colgadas.

297). Mantendrá en perfecto aseo su departamento y alrededores.

298). Como elementos de señales dispondrá de una bandera blanca y un farol de señales de tres luces.

299). Anotará la hora de partida de los trenes y tonelaje que llevan cargado o vacío e igual cosa hará a la llegada de cualquier tren.

300). Se presentará al Comandante del Batallón, Jefe de la P. M., Comandante de la Compañía de Movimiento, Brigadier o Sargento 1.º y Vice-sargento 1.º de esta última, con las palabras: "Telefonista de Maestranza, mi Comandante, mi Mayor, etc."

301). Durante las horas que el servicio le deje libre se dedicará a estudiar reglamentos o libros de instrucción y tareas de escritura.

302). Las obligaciones precedentes rigen para todo aquel personal de las estaciones que tenga que atender el servicio de comunicaciones.

DISPOSICIONES PARA LA ARMADURA DE TRENES

303). Para la armadura de trenes regirán las siguientes disposiciones:

a) *Trenes de pasajeros*

Se armarán en el siguiente orden:

Máquina, furgón de equipajes, coches de 2.ª clase, coche mixto y coche de 1.ª clase.

En los casos en que haya que armar el tren con el coche pullman, éste se colocará al final de los coches de 1.ª clase.

304). Si por circunstancias especiales del servicio hubiere necesidad de colocar carros de carga, estos irán siempre finalizando el convoy de acuerdo con el número 306.

305). En los casos de convoyes pesados y que se necesite la fuerza de arrastre de dos máquinas, una, la más potente encabezará el convoy y la otra finalizándolo. Esta última no irá enganchada.

b) *Trenes de carga*

306). En primer término y a continuación de la máquina irán los carros de 12 toneladas, luego los de 8 y en seguida las rejillas y bodegas. Cuando haya necesidad de llevar carros de 4 toneladas o de empuje, estos irán al final del convoy. Para los carros de empuje regirá esta disposición sólo de subida.

307). Cuando un tren lleve material cargado y vacío, se colocará en el siguiente orden; siempre que la carga no ofrezca peligro de quemarse:

En primer término y siguiendo el orden explicado en el N.º 306 los carros cargados y a continuación y en el mismo orden los vacíos, a excepción de los de 4 toneladas que, en todo caso, irán a la cola del convoy.

308). Cualquiera que sea el tonelaje, se colocarán al final del convoy aquellos carros cuya carga ofrezca peligro de quemarse, sin perjuicio que el conductor adopte, por iniciativa propia, las medidas que crea convenientes para la seguridad de estas cargas. El orden de estos carros lo indicará la calidad de la carga, de modo que siempre irá al final el más peligroso, aún cuando sea de mayor tonelaje.

309). Los explosivos y materias inflamables o de fácil combustión irán siempre en carros cerrados y al final del convoy. (Antes de los carros de 4 tds.).

Trenes invertidos

310). Llámense trenes invertidos cuando, a causa del peso del convoy, la máquina debe colocarse entre los carros a fin de salvar las fuertes gradientes en dos viajes.

En estos casos la máquina irá enganchada y unida con la cañería general del tren, por los dos extremos, hasta el momento de fraccionarse el convoy.

La parte que deba quedar estacionado permanecerá con sus frenos apretados hasta el regreso de la máquina en su busca.

En igual forma se dejará la parte del convoy avanzada mientras se va en busca de la otra fracción.

311). La colocación de la máquina entre los carros (trenes invertidos) se hará sólo en los casos indispensables, a juicio del maquinista, tomando su colocación normal en la primera estación.

Cortadas volantes

312). Llámase cortada volante cuando uno o varios carros o coches son lanzados del convoy sin que éste se haya detenido previamente para su desenganche.

Esta maniobra queda estrictamente prohibida.

CAPITULO II. A.

INSTRUCCIONES ESPECIALES PARA EL JEFE DE LA ESTACION "EL VOLCAN"

Movimiento de material rodante en la Estación

1). Sólo por causas completamente justificadas e indispensable para el buen servicio, se permitirá la bajada de los carros de las Compañías Industrial y Minera hasta la Estación, sin que vengan acoplados a una locomotora.

2). En estos casos, será el Jefe de Estación el único que podrá autorizar tales movimientos, para lo cual se cerciorará previamente, asesorado por el maquinista, del buen funcionamiento de las palancas del material que se ha de bajar.

3). Al iniciar el movimiento de los carros, pedirá al maquinista se instale en la palanca del primero de ellos a fin de que regule su marcha, distribuyendo en la forma conveniente el resto del personal en las palancas de los demás carros. Si no hubiere maquinista, será el propio Jefe de Estación quien tomará colocación en la palanca del primer carro con el fin indicado.

4). No se hará movimiento alguno, para subir o bajar el material sin que el cambiador esté en su puesto y a falta de éste, lo desempeñará un palanquero designado por el propio Jefe de Estación.

5). Ningún Conductor podrá disponer algún movimiento fuera de los cambios de la Estación sin que haya sido previamente puesto en conocimiento del Jefe a fin de que éste adopte las medidas indicadas anteriormente.

6). La supervigilancia del personal de los trenes en Volcán estará a cargo del Jefe de Estación quien mantendrá sobre dicho personal el siguiente control:

a) *Llegada de trenes.*—Revistará el personal, para lo cual recibirá cuenta del Conductor. (Se exceptúa cuando vaya Inspector o que el Conductor sea más antiguo).

b) *Asistencia al Hotel.*—El personal podrá asistir al Hotel sólo para almorzar y por el tiempo máximo de una hora. Fuera de la hora de almuerzo queda prohibida la asistencia a este local a todo hombre del personal de los trenes. En lo posible controlará que el personal no consuma bebidas alcohólicas.

c) *Salida a la calle.*—No permitirá la salida del personal fuera del recinto de la Estación, si no está debidamente autorizado.

d) *Trabajos.*—Inmediatamente después de almuerzo, entregará al Conductor uno o dos hombres (según el número de coches) para el aseo del material, colocarle agua a los estanques y armadura del tren. Para los trenes de carga entregará el número de hombres que crea necesario para su armadura y conducción del material a las Compañías Industriales y Minera. El resto del personal lo ocupará en los diversos trabajos de su Estación hasta media hora antes de la partida de los trenes, hora en que quedarán a disposición del Conductor para su aseo y revista.

e) *Revista del Material.*—Veinte minutos antes de la partida de los trenes de pasajeros revistará, acompañado del Conductor el aseo de los coches y buen funcionamiento de las luces, estanques, mangueras de aire y enganches.

7). Los trenes de carga los revistará antes de su partida y esta revista consistirá en cerciorarse del buen funcionamiento de las mangueras de aire, frenos y enganches, estiba de la carga y armadura del tren en general.

8). Antes de la partida de cada tren recibirá cuenta del Conductor, quien deberá presentarle formado (Excepto lo indicado en la letra a). De cualquier novedad de alguna importancia que observare dará cuenta por escrito al Comandante de la Compañía.

9). *Fiscalización del Hotel Volcán.*—El Hotel Volcán por ser una dependencia del Ferrocarril Militar, está sujeta a la fiscalización de las autoridades del Ferrocarril, por cuyo motivo, el Jefe de Estación, como representante de estas autoridades, debe vigilar porque en dicho recinto, se cumplan por el concesionario las cláusulas establecidas en el contrato de arrendamiento, en lo que respecta a su funcionamiento, para lo cual tendrá en su poder una copia del contrato.

10). Por ningún motivo impedirá la fiscalización que deben efectuar los carabineros en lo que respecta a la Ley de Alcoholes, debiendo en cambio facilitarles esta fiscalización.

11). Dará cuenta por escrito al Comando de la Compañía de cualquiera novedad que observare en el funcionamiento del Hotel.

CAPITULO II. B.

CONSERVACION DE LA VIA FERREA

Del Caminero Mayor

1). Será un empleado civil práctico en construcción y conservación de vías férreas y estará subordinado al Comandante de la Compañía de Movimiento a quien se dirigirá para todo lo relacionado con sus actividades.

2). Tendrá a su cargo todo el personal de cuadrillas de conservación de la vía, al que instruirá y distribuirá todos los trabajos que deban ejecutarse.

3). Diariamente recorrerá la línea en carro de empuje, observando todos los desperfectos de la línea en general, puentes, desvíos, cierros, etc., a fin de hacerlos reparar oportunamente.

4). Durante sus recorridos se detendrá en el sitio donde trabaja cada cuadrilla con el objeto de controlar este personal, ver que se ejecuten los trabajos ordenados y disponer nuevos trabajos.

5). Solicitará del Comandante de la Compañía, por medio de solicitudes escritas, todos los materiales y herramientas que necesite.

6). Responderá ante el Comandante de Compañía, del cargo de inventario que la Comisión de Inventarios le haya formulado, para lo cual le pasará revistas continuas al depósito de herramientas y cantones de cuadrillas.

De cualquiera herramienta que se retire de una cuadrilla, ya sea para facilitarla a otra o para hacerla arreglar, dará el recibo correspondiente con el V.º B.º del Comando de la Compañía, de modo que en todo momento debe estar la especie o el comprobante correspondiente.

7). Propondrá al Comandante de Compañía la eliminación y contratación del personal, quedándole prohibido tomar personal sin que se le haya dado la autorización correspondiente.

8). Siempre que solicite el alta de algún individuo acompañará los siguientes documentos:

Carnet de identidad.

Certificado de antecedentes.

Libreta de Seguro Obrero.

9). Los días 26 de cada mes pasará al Comando de la Compañía, para su visación, la libreta de asistencias al trabajo del personal de cuadrillas con indicación de los días trabajados, jornal diario y jornal total de cada uno.

10). Todo cambio de personal de una cuadrilla a otra que crea conveniente hacer para el mejor servicio, lo solicitará por escrito al Comando de la Compañía, haciendo valer las razones que aconsejan esta medida.

11). Llevará una estadística de todos los trabajos que se ejecuten en la vía y que signifiquen una mayor valorización de ella, como ser:

a) Edificios, desvíos, refuerzo de alcantarillas y puentes o construcción de otros nuevos.

b) Trabajos ejecutados en la vía y que, aunque sea trabajo extraordinario no signifique una mayor valorización de la propiedad sino un medio para mantenerla en estado eficiente, como ser: rectificación de curvas, limpia de cu-

netas, rebaje de cortes, construcción de terraplenes, reconstrucción de puentes y alcantarillas destruidas por temporales, etc.

e) Rodados caídos, su ubicación, extensión y cubicaje; línea en banda, puentes cortados, rieles destruidos, etc.

d) Metros cúbicos de lastre extraído proveniente de rodados y metros cúbicos de lastre empleado en rellenos.

e) Longitud total de vía lastreada con indicación de los puntos, y todos aquellos trabajos que no correspondan al trabajo ordinario de las cuadrillas.

f) Resumen general de todo lo indicado en las letras a) a e).

12). Previa autorización del Comando de la Compañía concederá permiso con derecho a jornal al personal de cuadrillas que se lo solicite por causas justificadas. Estos permisos no serán superiores a dos días en cada mes.

13). Propondrá al Comando de Compañía las multas (pérdida de jornal de días festivos) a que se han hecho acreedores los hombres de cuadrillas por inasistencias injustificadas al servicio o desatención de los servicios designados por los cabos de cuadrillas para los días festivos.

De las Cuadrillas de Conservación de la Vía

14). Estarán compuestas de un Cabo de Cuadrilla y los hombres que fija el presupuesto anual del Ferrocarril.

15). Serán subordinados del Caminero Mayor, de quien recibirán todas las órdenes relacionadas con el trabajo que desempeñan.

16). Se dividirán en seis cuadrillas, teniendo cada una para su conservación una extensión de 10 kilómetros de línea.

17). Los Cabos de Cuadrillas responderán al Caminero Mayor del cargo de herramientas que se les tenga formulados por la Comisión respectiva a su cuadrilla y no facilitarán herramientas sin el correspondiente recibo el que debe ser autorizado por el Caminero Mayor y con V.º B.º del Comando de la Compañía.

18). Ningún hombre deberá ausentarse de su trabajo sin el permiso correspondiente otorgado por el Caminero Mayor, previa solicitud al Comando de la Compañía.

19). Estos permisos, con derecho a jornal, no podrán ser superiores a dos días al mes y siempre que haya una causa completamente justificada para concederlos.

20). El que sin causa justificada falte al servicio será multado con la pérdida del jornal de los días festivos, además del de los días no trabajados.

21). Podrán movilizarse en todos los trenes sin necesidad de pase libre, siempre que sean portadores de una orden firmada por el Caminero Mayor en que conste que viajan por asuntos del servicio (cambio de cuadrilla, viaje a Puente Alto o regreso en busca de víveres, enfermedad, permiso autorizado, etc.).

22). Quincenalmente efectuarán un recorrido especial a su sector, el que harán, de preferencia, el día sábado en la tarde, para disponer en mejor forma el trabajo de la semana próxima.

23). Examinarán de preferencia:

a) Los terraplenes y cortes (lastre o rellenos que falte y despejo o ensanches que sea necesario hacer).

b) Asegurar los pernos y clavos de la vía, especialmente en las curvas.

c) Puentes: estado de los apoyos, estribos y muros de sostenimiento, conservación de las vigas de madera (especialmente la parte apoyada en las cabezas), estado de los durmientes, acuñación de estos; remachaduras de los puentes de fierro, etc.).

d) Pasadas de agua; revisión de los tubos de alcantarillas y sifones, limpieza de ellos; estado de los durmientes y sus bases en las alcantarillas provisionarias.

e) Cierros: estado de ellos (postes, alambrados y grapas).

f) Se observará también el estado de la línea telefónica y sus postes, que los alambres conductores no estén cortados ni cruzados unos a otros por medio de alambres; que los alambres no estén en contacto con otras líneas eléctricas ni con árboles, rocas o tierras; afianzarán los postes que estén por caerse; darán aviso a la estación más cercana de cualquier desperfecto.

g) En las estaciones se observará minuciosamente los cambios y desvíos.

h) En los cruces (pasos a nivel) se verá el estado de los durmientes, de los guarda rieles y de los guarda vacas.

24). Del resultado de las revisiones quincenales dará cuenta al Caminero Mayor, el que deberá estar al corriente de todas las novedades que haya en la vía y de las partes de ellas que necesiten un cuidado especial o un arreglo de urgencia.

25). En caso de que se encontrare un punto peligroso para el libre tránsito de los trenes, se avisará al Jefe de Estación más próximo para que éste a su vez, lo ponga en conocimiento de los maquinistas y además, a quienes corresponda.

26). En la libreta de trabajo dejarán constancia los Cabos de Cuadrillas del día que hicieron el recorrido especial de su sector.

27). La línea en general la mantendrán despastada hasta unos dos metros a los lados de los rieles y desmontada hasta unos tres metros; las cunetas o desagües limpios; las curvas lastreadas, los pernos apretados, etc., etc.

28). Les es absolutamente prohibido cortar los árboles que hayan en el recinto de la vía con el fin de aprovecharlos como leña. Esto sólo lo harán con orden superior.

29). En las casas de las Cuadrillas donde debe vivir el Cabo y alguno de los obreros, deben mantener un escrupuloso aseo y aprovecharán sus terrenos para siembras, plantaciones de árboles y jardines. Les está absolutamente prohibido tener en sus campamentos, fiestas que degeneren en desordenes. Si esto ocurriere el primer responsable ante el Comando de Ferrocarril será el Cabo de Cuadrilla y en segundo término el resto del personal, contra quienes se tomarán medidas disciplinarias.

Facilitarán a los carabineros el acceso a las dependencias de las Cuadrillas, siempre que vayan provistos de una orden competente, salvo en los casos de delito infraganti en los que estos funcionarios están facultados para obrar de acuerdo con sus instrucciones.

30). Los durmientes viejos que retiren de la vía serán devueltos a la Estación más cercana para que ésta los remita a Maestranza. Tendrán presente que por cada durmiente nuevo que coloquen debe devolverse uno viejo aunque esté semi destruido.

31). Para movilizarse de un punto a otro de la vía con sus carros de empuje, darán estricto cumplimiento a lo dispuesto en el Capítulo II. D., sobre el uso de carros de empuje, obedeciendo en todo caso las instrucciones que al respecto les impartan los Jefes de Estaciones.

CAPITULO II. C.

REGLAMENTO DE SEÑALES PARA EL FERROCARRIL MILITAR

1). Las señales que se usan en el Ferrocarril Militar son de 6 clases:

Con las aspas del semáforo.

Con banderas de colores.

Con faroles de señales.

Con pitazos de locomotoras.

Con pitos de boca.

Con los brazos.

a) Señales con el Semáforo

Las señales semafóricas se hacen durante el día y aún durante la noche, aunque no estén combinadas con luces, con las aspas del semáforo.

No debe tomarse en cuenta el color de las aspas del semáforo pues, para las señales sólo importa la posición en que están colocadas.

Para cada tren vale la señal hecha con el aspa que queda a su izquierda de la dirección de marcha.

El significado de la posición de las aspas es el siguiente:

Aspa Horizontal.—No hay línea. No puede seguir viaje. Obligación de detenerse.

Aspa inclinada 45 grados.—Avance con precaución. Puede seguir viaje con precaución.

Aspa oculta en forma que no se vea.—Línea libre.

Los semáforos deben permanecer siempre con sus aspas extendidas y sólo se mueve la correspondiente al tren que se despacha, en el momento de la partida, y no debe volverse a subir hasta que el último carro o coche del tren que parte haya sobrepasado el último cambio.

Si antes de perderse de vista el tren, auto o carro, se sube y baja repetidas veces el aspa correspondiente, es señal para que se detenga y regrese a la Estación.

Es obligación del Conductor de un tren, del maquinista en las máquinas solas, del chofer en los autocarriles y del superior en grado en los carros de empuje, al salir de las Estaciones, estar atentos a las señales que se hagan, hasta después que la cola del convoy haya sobrepasado el último cambio.

Cuando trenes no sometidos a itinerarios, autos y carros de empuje, no deban detenerse en una Estación, el Jefe de Estación deberá hacer personalmente señales con bandera o luz blanca, para confirmar las señales del semáforo.

En estos casos, aún cuando el aspa del semáforo esté baja, indicando vía libre, el Conductor o lo que sea, se detendrá si la señal no es confirmada personalmente por el Jefe de Estación, por medio de la bandera blanca en el día y de luz blanca en la noche.

Para evitar confusiones, la luz y bandera blanca sólo la podrán usar los Conductores y Jefes de Estaciones. Los palanqueros y cambiadores usarán, para las señales, sólo banderas y luces lacre-verde.

b) Señales con Banderas de Colores

Las señales con banderas de colores tienen el siguiente significado:

Bandera blanca.—Siga adelante. Línea libre.

Bandera verde.—Avance con precaución. Marche despacio.

Bandera lacre.—Peligro. Deténgase.

c) Señales con faroles de mano

Luz blanca.—Movida oscilatoriamente: “Siga adelante”. Línea libre.

Luz verde.—Movida en igual forma: “Precaución”. “Marche despacio”.

Luz roja.—Movida o fija: “Peligro”. “Deténgase”.

Faroles fijos, puestos en los semáforos, indican según sus colores: “Línea libre”, marcha con precaución o “Peligro”. “Deténgase”.

En todo caso, la luz blanca del semáforo debe ser confirmada por el Jefe de Estación con su farol blanco movido oscilatoriamente.

d) Señales con pitos de Locomotoras

Los silvatos de locomotoras tienen el siguiente significado:

Tren detenido.—Un toque corto es señal de aflojar frenos o que el tren se va a mover hacia adelante. También es señal de que el maquinista ha comprendido una orden del Conductor.

Tres toques cortos es señal que va a retroceder.

Tren en marcha. *Un toque largo trémulo*, es señal para que los palanqueros protejan el tren.

Un toque largo, es señal de precaución antes de llegar a Estaciones o pasos a nivel públicos.

Dos toques cortos, repetidos con intervalos, es orden de apretar frenos.

Toques cortos y continuados, es señal de alarma a personas o animales que hay en la vía. También es señal de peligro y advertencia para el personal del tren.

e) Señales con pito de boca

Las señales con pito de boca sólo puede hacerla el Conductor del Tren y tienen el siguiente significado:

Tren detenido. *Cuatro pitazos cortos*, dados por el Conductor significa que los palanqueros deben ir a sus puestos.

Un pitazo largo, es orden para que el tren se mueva hacia adelante.

Tres pitazos cortos, es orden para que el tren retroceda.

Pitazos cortos y continuados, significa reunión de palanqueros en torno al Conductor.

f) Señales con los brazos

Tren detenido.—La mano movida circularmente sobre la cabeza, es señal de seguir adelante.

Los dos brazos extendidos horizontalmente, es señal para que el tren retroceda.

Tren en marcha.—Los dos brazos levantados más arriba de la cabeza hasta juntar las manos y dejarlos caer inmediatamente, es señal de que el tren se ha cortado.

Los brazos abiertos y levantados sobre la cabeza y las piernas también abiertas, es señal de peligro y debe detenerse el tren en el acto.

En general, una bandera cualquiera, un pañuelo, un sombrero o gorra militar, u otro objeto cualquiera movido entre la vía, significa peligro y es señal para parar.

CAPITULO II. D.

SOBRE EL USO DE CARROS DE EMPUJE

Para el personal del Batallón o de Cuadrillas que viajen en carros de empuje regirán las siguientes disposiciones:

1). El que maneje carros de empuje debe estar provisto de un salvo conducto expedido por el Comando de la Compañía de Movimiento, en el que conste que conoce el Reglamento de Señales, el perfil de la línea y las disposiciones que a continuación se indican:

a) Los carros sólo podrán ser usados por asuntos del servicio.

b) Antes de iniciar un viaje en carro de empuje, el encargado de su manejo deberá revisar sus frenos y asegurarse de su buen funcionamiento.

c) Estos carros no podrán subir acoplados a trenes de pasajeros, salvo autorización especial del Comandante de la Compañía de Movimiento, y en ningún caso deben bajar acoplados a cualquiera clase de trenes o máquinas solas. Tampoco deberá viajar personal en ellos cuando vayan acoplados a algún tren.

d) Se prohíbe conducir en los carros de empuje a personas ajenas al servicio del F. C. o que perteneciendo a él no anden en servicio. Se exceptúa a aquellas personas autorizadas por el Comando del Batallón o Comando de Compañía de Movimiento.

e) Los carros de empuje que partan con línea de las Estaciones, su velocidad máxima en las rectas será de 15 kilómetros por hora y de 10 kilómetros en las curvas.

f) Los carros que no hayan podido partir con línea, por estar su punto de partida entre dos Estaciones, sólo podrán correr en las rectas visibles a larga distancia, a una velocidad máxima de 10 kilómetros por hora. Esta velocidad se disminuirá en las curvas a 6 kilómetros por hora debiendo además marchar un hombre a 100 metros adelante provisto de bandera roja.

Cuando estos carros vayan de subida, se hará marchar al banderista a 150 metros adelante.

g) Antes de colocar un carro en la línea, se tendrá presente la hora, a fin de evitar el encuentro o que sea alcanzado por algún tren sometido a itinerario o de carga, entre el punto de partida y la próxima Estación.

h) Para atravesar el túnel, ya sea de subida o de bajada (carros sin línea) se mandará adelante un hombre con bandera roja o farol, y el carro sólo podrá ponerse en marcha 10 minutos después, tiempo suficiente para que el banderista haya salido a la otra boca del túnel. En todo caso la velocidad en el túnel no podrá ser mayor de 8 kilómetros por hora.

i) Es absolutamente prohibido colocarles piedras a los carros con el fin de que por su mayor peso corran a mayor velocidad que las reglamentarias.

j) Cuando haya que detenerse accidentalmente en plena vía, el carro será retirado de ella dejándola absolutamente libre.

Esta medida se tomará cuando la detención sea superior a 10 minutos o que se espere la pasada de otro vehículo. Para partir nuevamente se considerará perdida la línea y se procederá como en los casos indicados para los carros sin línea (letra f).

k) Los Jefes de Estaciones no permitirán la partida de los carros manejados por personas que no lleven el salvo conducto de que habla el N.º 1 del presente Capítulo y será obligación de todo superior que viaje en carro presentar este documento, sin que le sea solicitado. •

En caso de hacerlo el Jefe de Estación dará cuenta telefónicamente al Comando de la Compañía de Movimiento, en ausencia de éste a su reemplazante o al Oficial de Servicio, y dejará constancia de esta novedad en su libro telefónico.

l) Los Jefes de Estaciones advertirán a todos los maquinistas y conductores de cualesquier vehículo que parte de su Estación, si hay algún carro viajando hacia la próxima Estación, salvo el caso que se haya recibido noticia de su llegada.

m) Diariamente los Cabos de Cuadrillas darán aviso por intermedio de los guarda vías a los Jefes de Estaciones el punto donde trabajarán a fin de que éstos sepan en cualquier momento de qué lado puede haber movimiento de carros sin línea y así puedan adoptar las medidas del caso para la partida de otro vehículo.

n) Los carros de cuadrillas viajarán siempre con precaución cuando no tengan línea libre, y tanto de subida como de bajada harán marchar un banderista unos 100 metros adelante.

ñ) Cuando viajen dos o más carros de empuje, la distancia mínima que conservarán será de 200 metros.

o) Los Jefes de Estaciones no autorizarán la partida de carros manejados por personas en estado de ebriedad, aunque estén provistos de salvo-conducto.

CAPITULO II. E.

DE LOS PASES LIBRES

1). Para el uso de pases libres en el Ferrocarril Militar, regirán las siguientes disposiciones:

Pases libres otorgados por el Ministerio de Fomento.—Consistirán en carnets con la fotografía del interesado, timbres y firmas de la autoridad respectiva. Los funcionarios que tienen derecho a estos pases libres están indicados en el artículo 47 de la Ley General de Ferrocarriles.

Tendrán, además, derecho a pases libres los siguientes:

- a) Los militares aviadores y marinos en uniforme.
- b) El Subsecretario y los Jefes de Sección del Ministerio de Defensa Nacional.
- c) Las personas a quienes ocasionalmente otorgue esta franquicia la autoridad militar correspondiente.

Para los funcionarios indicados en la Ley General de Ferrocarriles y en la letra b) del presente reglamento, bastará que comprueben su identidad ante el Conductor del tren en que viajen.

2). Para los indicados en la letra c), se dispone lo que sigue:

Pases libres permanentes.—Sólo podrá concederlos el Comandante del Ferrocarril Militar.

3). *Pases libres transitorios.*

a) A personas extrañas: Sólo podrá concederles el Comandante del Ferrocarril.

b) A miembros de las familias del personal del Ferrocarril: El Comandante de la Compañía de Movimiento podrá concederlos para los parientes que se indican:

Padres, hermanos, esposas e hijos.

c) Otros parientes: Sólo el Comandante del Ferrocarril.

4). *Pases libres internos.*

a) Personal de la Unidad que sube a trabajar en la vía o en cualquiera otra comisión del servicio. Serán otorgados por el Comandante de la Compañía de Movimiento. Para el personal de la Unidad que viaje de uniforme, bastará la comunicación oportuna a la Compañía de Movimiento por quien corresponda.

b) Personal de Cuadrillas que viaja en comisión de servicio. (Cambio de cuadrilla, viaje a Puente Alto o regreso en busca de víveres, permiso autorizado, enfermedades, etc.). Podrán viajar en todos los trenes, siempre que sean portadores de una orden firmada por el Caminero Mayor en que conste que viajan por asuntos del servicio.

5). Todo pase libre que deba otorgar el Comandante del Ferrocarril, será solicitado por quien corresponda a lo menos con 24 horas de anticipación.

6). Los Conductores se valdrán de todos los medios a su alcance para comprobar que los pases libres otorgados por cualquiera autoridad con derecho a ello, sean usados sólo por aquellas personas a las cuales les fueron concedidas.

7). Todo pase libre transitorio, será recogido por el Conductor al término del viaje y devuelto, por intermedio de la Compañía de Movimiento, a la oficina de origen para su control y archivo.

8). Será recogido por los Conductores todo pase libre que no sea ajustado a las anteriores disposiciones y entregado por medio de un parte a la Compañía de Movimiento para que ésta, a su vez, lo eleve al Comandante del Ferrocarril.

9). Las personas sorprendidas usando en forma indebida estos pases pagarán sus pasajes de acuerdo con las Tarifas y Reglamentos del Ferrocarril Militar (T. A. N.º 1, letra a) página 8).

CAPITULO II. F.

INCENDIOS EN LOS TRENES

a) Trenes de pasajeros

Elementos: 1 extinguidor de incendio, el que irá colocado en un lugar de fácil acceso en el furgón de equipajes.

2 palas y un chuzo (los mismos que se llevan de dotación en los trenes para trabajos imprevistos).

Producido el siniestro y previa detención del tren para evitar que con la velocidad se propague más rápidamente el fuego, el conductor procederá a atacar con el extinguidor la parte amagada, sin causar, dentro de lo posible, perjuicios a los pasajeros que aún no hubieren evacuado el coche en el cual se haya declarado el incendio.

Los palanqueros se proveerán de palas y chuzos para contribuir a atacar el fuego arrojándole tierra, arena u otros elementos apropiados.

Dominado el siniestro, el material perjudicado se dejará en la próxima estación a fin de ser recogido a Maestranza, en caso que no pueda continuar en servicio.

b) Trenes de carga

Tan pronto aparezca el fuego en alguno de los carros, el personal procederá con toda rapidez a aislar los bultos arrojando a tierra la mercadería incendiada, la que será atacada con prontitud empleando los elementos más a mano, (agua, arena o tierra) con las herramientas de cargo del tren.

Si el fuego se notare al llegar a una estación y éste hubiere aparecido en un carro con leña, carbón, pasto o paja, se procederá a colocar el carro amagado bajo el caballo de agua y luego se mojará lo suficiente hasta extinguir el incendio.

El personal de los trenes deberá tener presente que la mayor velocidad que adquiera el tren parar llegar a un punto apropiado para atacar el fuego, favorecerá la más rápida combustión y propagación del fuego en las mercaderías amagadas.

CAPITULO II. G.

INSTRUCCIONES PARA LA REVISION DE ESTACIONES

1). *De la confrontación de documentos.*—Se confrontarán los talonarios de los diversos servicios con el libro copiador de planillas teniendo presente que del contenido de cada hoja de los talonarios debe haber copia en el libro copiador en la forma que las planillas originales hayan sido enviadas a la Administración de Caja.

2). El revisor firmará con sus iniciales cada hoja revisada tanto del talonario como del copiador, y en la última hoja del talonario revisado estampará su firma completa, indicando fecha y motivo de la revisión. No se firmarán aquellos talonarios que no hayan tenido movimientos después de la última revisión.

3). Tomará nota del valor indicado en aquellos boletos que aún no hayan sido copiados y el dinero que represente la suma de estos valores, deberá encontrarse en la Estación.

4). Se revisará totalmente la numeración de los talonarios, blocks de las planillas y demás documentos en blanco, tomando nota si faltaren algunas hojas.

5). Revisará el libro “Reclamos del público”, “Libro telefónico”, “Cargo de durmientes”, “Libro copiador de guías”.

6) *De la botelería.*—Se confrontará la última copia de planillas de pasajes cuya numeración “ACTUAL” debe ser la que está en los boletos en el casillero respectivo. El valor de los boletos que falten por ventas posteriores a la confección de las planillas debe estar en la estación.

7). Se confrontarán las planillas originales, que hayan listas para ser enviadas a la Administración de Caja, con el libro copiador, las que firmará con sus iniciales para cerciorarse si han sido o no enviadas a su destino en la forma en que fueron revisadas. Para esto se solicitarán de la Administración de Caja, uno o dos días después de la revisión.

8). Se revisará totalmente la existencia de boletos de pasajeros tomando nota en borrador del número final de cada clase para confrontarlo con el cargo establecido por el Almacén de Botelería.

9). En el libro revisor de estaciones se dejará constancia de todo lo revisado, especificando las novedades encontradas. Si no hubiere novedades se estampará la palabra “Conforme”.

Ejemplo.—Botelería Conforme. *Documentación.* Falta rendir cuenta del boleto de carga interna N.º 24, a San José, valor \$ 2.00. Libro copiador con manchas en la pág. 32. Al block de planillas de equipaje interno le falta la hoja N.º 18, etc. (Se indicará a quien le afecta responsabilidad de las novedades que encontrare).

10). *Dinero en Caja.*—Al confrontar el dinero, deberá existir en caja sólo el correspondiente a las ventas diarias del Ferrocarril, más el cargo de estación.

Por ningún motivo se tendrá conjuntamente, en la caja de la estación, dineros ajenos a ella.

11). *Empaquetadura de boletos*.—En las estaciones donde haya exceso de boletos y cuyo uso no esté próximo, se empaquetarán y lacrarán en paquetes de a 100, dejando constancia de su contenido en el exterior. Estos paquetes serán firmados por el revisor.

El Jefe de Estación queda autorizado para abrirlos sólo en el caso que los necesite para la venta.

En las próximas revisiones estos paquetes no se abrirán; sólo se constatarán que no hayan sido abiertos, debiendo estar el laque en buen estado.

12). *Del Inventario*.—Se confrontará el cargo establecido por la Comisión de Inventarios el que deberá estar conforme con las relaciones de inventario de la Estación. Se dejará constancia en el libro revisor de las observaciones.

13). *De los edificios, aguadas, etc.*—Se dejará constancia de las novedades encontradas, estableciendo responsabilidades.

14). Al día siguiente de una revisión, el Libro Revisor será pasado al Comando de la Compañía para su V.º B.º.

15). Además de las anteriores instrucciones, el revisor pondrá al servicio de las revisiones toda su iniciativa personal.

CAPITULO II. H.

ANEXO 1

MODELO DE ENTREGA DE ESTACION

BATALLON DE FERROCARRILEROS

1.ª Compañía de Movimiento

Estación “El Melocotón”

Entrega
Recibe
Interviene

En “El Melocotón” a diez días del mes de julio de 1934, en cumplimiento al p. 5) de la O.C. N.º 120, de 8 de julio de 1934, el Cabo 1.º Manuel Silva A., procedió a hacer entrega de la Estación al de igual grado Luis Ortega, sirviendo de interventor el Teniente Enrique Pérez A.

La entrega se efectuó en la siguiente forma:

a) Existencia de Boletería

| Estaciones | 1.ª Cl. 1 1 | | 2.ª Cl. 1 1 | | 1.ª Cl. 1 2 | | 2.ª Cl. 1 2 | | Tren A-B, | |
|------------------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-----------|-------|
| | Del | Al | Del | Al | Del | Al | Del | Al | Del | Al |
| | N.º | N.º | N.º | N.º | N.º | N.º | N.º | N.º | N.º | N.º |
| Santiago..... | | | | | | | | | | |
| Puente Alto..... | | | | | | | | | | |
| La Obra..... | | | | | | | | | | |
| El Canelo..... | | | | | | | | | | |
| El Manzano..... | | | | | | | | | | |
| San José..... | | | | | | | | | | |
| San Alfonso..... | | | | | | | | | | |
| El Ingenio..... | | | | | | | | | | |
| San Gabriel..... | | | | | | | | | | |
| El Volcán..... | | | | | | | | | | |

Observaciones
.....
.....

b) Documentación

3 talonarios boletos de carga interna, del N.º 32 al 100.
1 talonario de boletos equipaje interno del N.º 120 al 200.

1 libro copiador de planillas escrito hasta la página 83.

Observaciones

c) Inventario

Se entrega conforme al cargo formulado por la Comisión respectiva.

Observaciones

d) Dinero

De cargo en la Estación \$

Por ventas posteriores a la última planilla

Total \$

Se entrega, además, un sobre lacrado para ser enviado a la Administración de Caja con los valores correspondientes hasta el día 9 del presente y que asciende, según detalle, a la suma de tres mil cuatrocientos pesos veinte centavos (\$ 3,400.20).

e) Edificios

Faltan 4 vidrios de 15 x 17 ctm. en la Oficina del Jefe de Estación y 1 de las mismas dimensiones en las habitaciones. Responsables de ellos es el

Hay 2 chapas de la pieza N.º 4 en mal estado.

f) Mercadería en Bodega

La que figura en el libro respectivo (no hay).

En bodegaje hay 4 bultos sacos vacíos, según anotación del libro copiador de guías, página 34.

g) Armamento

Se entrega el siguiente: Carabina Manlincher N.º

Yatagán

Munición 100 tiros de guerra.

Observaciones

h) Observaciones Generales

1). Los jardines de la Estación se encuentran descuidados; la pintura de los edificios deteriorada; el pavimento de la bodega en mal estado.

2). Los cierros de la Estación están en mal estado, especialmente los del lado norte. Las puertas de acceso a la Estación destruidas.

3).

Para constancia firman:

Recibí conforme

Entregué conforme

Cabo 1.º

Cabo 1.º

Intervine

Teniente

V.º B.º

Capitán y Cdte. de Comp.

NOTA: Las entregas de estaciones se harán, de acuerdo con el presente modelo, en las hojas que sean necesarias (2, 3 ó 4) tamaño oficio, según lo que haya necesidad de dejar estampado en ellas.

Estas entregas se harán en dos ejemplares, una para el archivo de la Estación y otra para el de la Compañía, los que deberán ser presentados por el interventor al Comando de la Compañía para su V.º B.º, al día siguiente de efectuada la entrega de Estación.

ANEXO 2

PEDIDO DE UTILES

BATALLON DE FERROCARRILEROS

1.ª Compañía de Movimiento

Estación "San José"

San José de Maipo, 10 de julio de 1934.

Al

Comando de la I. Compañía

Cuartel

Solicito para el servicio de esta Estación lo siguiente:

100 boletos de 1.ª clase a Santiago, del N.º 601 al 700.

200 boletos de 1.ª clase a Puente Alto, del N.º 1501 al 1700.

300 boletos de 2.ª clase a Volcán, del N.º 801 al 1100.

1 block planillas equipaje interno del N.º 63 adelante.

3 talonarios boletos carga interna del N.º 320 adelante.

1 lápiz negro.

6 plumas.

1 barra de laere.

2 hojas papel cartón.

1 cuadernillo papel oficio.

.....
.....

.....
Sargento 2.º, Jefe de Estación

CAPITULO III.

MATERIAL Y TRACCION

Del Comandante de la Compañía de Tracción

- 1.—Tiene a su cargo la Maestranza del Ferrocarril, aguadas y las nuevas construcciones.
- 2.—Como Jefe de estas reparticiones es responsable de los inventarios de la Maestranza, del material rodante y del material de tracción.
- 3.—Es responsable ante la Comandancia del buen estado del equipo, especialmente del tractor, cuyas reparaciones propone y dirige.
- 4.—Propondrá a la Comandancia todas las compras o adquisiciones de maquinarias y herramientas necesarias para la Maestranza; presentando un presupuesto detallado de estas adquisiciones.
- 5.—Es superior directo del Jefe de Maestranza y demás personal civil.
- 6.—Intervendrá poniendo el conforme a los recibos sobre materiales que el Jefe de la Maestranza retire del almacén del Ferrocarril.
- 7.—Hará los presupuestos sobre ejecución de trabajos que soliciten los particulares que se hagan en Maestranza.
- 8.—Dirigirá la instrucción técnica de sus oficiales y hará funcionar bajo su dirección, cursos anuales de maquinistas.
- 9.—Formará parte de la Comisión encargada de la recepción del carbón.
- 10.—Semanalmente hará desinfectar los coches y equipajes que hayan salido a la línea.

Del Sargento 1.º o Brigadier de la Compañía de Tracción

- 11.—Tiene la obligación de entregar diariamente a las horas de servicio el personal para las diversas actividades y después dará cuenta sobre las novedades al Oficial de semana y al Comandante de la Compañía.
- 12.—Se impondrá diariamente del pedido de material que la Compañía de Movimiento haga par los trenes de pasajeros y carga.
- 13.—Llevará los siguientes libros:

Libro de desinfección de coches.
Libro de viáticos del Ferrocarril.
Libro de cargo de carbón en las estaciones.
Libro de actas de recepción de carbón.
Talonario de pedidos al almacén del Ferrocarril.

- 14.—Llevará un rol de maquinistas, fogoneros y caldeadores.

Del ViceSargento 1.º

- 15.—Reemplazará al Sargento 1.º en el servicio interno cuando éste no pueda estar presente.

16.—Tendrá bajo su vigilancia el aseo y arreglo de la Maestranza. Los sábados en la tarde controlará que se haga un aseo a la transmisión para el servicio de la semana siguiente.

Del Oficial encargado de la Carbonera

17.—Llevará el Libro de Bodega de carbón, donde anotará el movimiento de este combustible, de modo que en cualquier momento se conozca la existencia de la carbonera. Tiene a sus órdenes el Cabo de la carbonera quien deberá hacer la entrega del carbón a las locomotoras y fraguas.

18.—Forma parte de la Comisión encargada de controlar la cantidad de carbón que se recibe.

19.—Llevará un libro auxiliar de movimiento diario de carbón, el que será firmado por los distintos Jefes que para el servicio necesitan retirar carbón (fragua, máquinas, fundición, etc.).

20.—Vigilará que las estaciones tengan siempre carbón en depósito, 1,000 kilos las de 2.^a clase y 5,000 kilos la de 1.^a clase (a fin de prevenir cualquier emergencia).

21.—Recibirá personalmente las partidas de carbón que se entreguen haciéndolo probar antes de dar el comprobante de recepción.

22.—Dejará constancia en el Libro de recepción de carbón (actas) las partidas que se reciban aplicándole el porcentaje sobre molido y solicitará el alta en carbonera por la orden del día del Batallón.

Del ronda de Maestranza

23.—El ronda de Maestranza tiene la vigilancia en la noche del recinto de la Maestranza y Carbonera. No permitirá la entrada de personas extrañas durante la noche.

24.—El ronda de Maestranza hará su servicio con armamento y munición. Los desperfectos sufridos en el material, durante su servicio serán de su responsabilidad.

25.—Se hará turno de 6 horas comenzando desde las 18 horas para terminar al día siguiente a las 7 horas, en invierno, y a las 6 horas en verano.

26.—Este servicio será apostado por el Suboficial de servicio de la Compañía de Tracción.

Del Suboficial Jefe de coches

27). El Suboficial Jefe de los coches será el responsable de la conservación y aseo del material. Los coches en el galpón destinado para guardarlos, permanecerán con sus ventanas y celosías levantadas y puertas cerradas.

28). Entregará personalmente al Conductor el material conforme al pedido hecho por la Compañía de Movimiento, firmando ambos el libro de entregas de material rodante.

29). La entrega se efectuará a las 8 horas frente a la Estación Maestranza; los coches tendrán sus vidrios y celosías levantadas, sus cordones de alarma en buen estado, sus enchufes y alumbrado funcionando y el aseo muy bien hecho y los estanques con agua limpia.

30.—En el libro de entrega de Material rodante se dejará constancia de todas las novedades de cada coche, indicando número de vidrios quebrados o trizados, puertas en mal estado, chapas que faltan, correas cortadas, cojines rotos, cordones de alarma cortados, alumbrado deficiente, etc.

31.—En la misma forma, con respecto a vidrios y celosías, y en el mismo sitio se recibirá del material a su regreso, dejando constancia en el Libro respectivo de cualquiera nueva novedad u observación, firmando en compañía del Conductor.

32). Dará cuenta al Comandante de Compañía de cualquiera novedad ocurrida al material durante el viaje, indicando los responsables para los efectos del cargo respectivo.

33). Pedirá la reposición de los vidrios que hayan sido quebrados por los pasajeros, cuyo valor recibirá del Conductor, el que entregará a la Oficina de la Compañía, para ser entregado a la Administración de Caja, con el Intervine del Comandante de la Compañía.

34). Una vez por semana hará desinfectar los coches y furgones que hayan salido al servicio, dejando constancia en el libro respectivo.

35). Tendrá especial cuidado con el alumbrado y frenos de aire de los coches y antes de entregarlos al servicio hará su prueba, haciendo un recorrido hasta el Km. 1.

36). Pedirá los Itinerarios a la Compañía de Movimiento, según las estaciones del año, para ser colocados en los coches. Además, en cada coche mantendrá una relación numérica de los vidrios con los precios de cada uno.

37). Vigilará que en cada furgón haya un teléfono portátil, en buen estado.

Del Maquinista

38). Recibirá del Jefe de Maestranza la Locomotora conforme al inventario, cuidando de que no falten los útiles, herramientas y especialmente los repuestos (resortes, colgadores, etc.). En caso de notar desperfectos momentos antes de partir con su tren, dará cuenta al Oficial de servicio informando, si es posible o no emprender viaje.

39). Después de cada viaje pasará al Comandante de la Compañía un parte dando cuenta de las novedades del viaje en caso que haya sufrido algún desperfecto la Locomotora.

40). Recibirá el carbón del Cabo encargado de la carbonera si es posible en la tarde del día anterior de su partida, para lo cual firmará el libro auxiliar que se lleva con este objeto, también recibirá por lo menos una hora antes de partir con su tren los lubricantes que serán entregados por el mecánico de servicio.

41.—Firmará el “diario de viaje” y en él pondrá las observaciones que crea necesarias a salvar su responsabilidad como ser: mal estado de los inyectores, frenos, exceso de peso del tren, escaso número de palanqueros, insuficiente cantidad de carbón, mala calidad de este, novedades en la vía.

42). Una vez armado el tren, revisará en unión del Conductor los enganchar su locomotora a los coches, probará repetidas veces el buen funcionamiento necesarios al mecánico de servicio. En los trenes de pasajeros, al enganchar su locomotora a los coches, probará repetidas veces el buen funcionamiento de los frenos de aire.

43). Al salir de la estación de origen, pondrá su reloj de acuerdo con el del Conductor y con la hora de la estación de Puente Alto.

44). En los trenes de pasajeros, evitará apurar el fuego en los últimos momentos, lo cual tendrá presión máxima (140 a 160 Lbs. según la Locomotora), con anticipación.

45). Sólo se pondrá en marcha por las órdenes o señales del Conductor, y lo hará lentamente, evitando toda tirada brusca que pueda molestar a los pasajeros o desestibar la carga.

46). Al ponerse en movimiento, maquinista y fogonero mirarán continuamente hacia atrás para cerciorarse que el convoy va entero, y que no se hacen señales de detención o peligro, esto lo repetirán muy a menudo durante todo el viaje.

47). El maquinista deberá conocer perfectamente el perfil de la línea, el kilometraje y los puntos en que la línea está en malas condiciones y haya necesidad de pasar despacio. Para esto último se informará por el aviso que la Compañía de Movimiento, colocará en la pizarra.

48). No olvidará un solo momento que lleva en sus manos numerosas vidas y un valioso equipo y que los pasajeros viajan confiados en la pericia de un militar honrado y sin vicios (una copa de licor puede acarrear una catástrofe, cuya primera víctima será el maquinista).

49). Conocerá los itinerarios de trenes de pasajeros, cuya velocidad media no puede pasar de 20 kilómetros por hora y 17 los de carga.

50). Una vez en marcha, vigilará que el fogonero lleve el fuego y el agua en debida forma, de acuerdo con el perfil de la línea, y se ocupará muy especialmente de vigilarlo y de enseñarlo para que se prepare como maquinista, y que a su vez, el fogonero, enseña al aprendiz que con él practica.

51). Sólo hará uso de pito al ponerse en marcha, antes de cruzar todos los pasos a niveles, al entrar al túnel y al llegar a las estaciones. En los trenes de carga, cuando los palanqueros no desempeñen correctamente y el tren se cargue, hará uso del pito para que apreten palanca y llegando a Maestranza dará cuenta al Comandante de la Compañía por escrito de la falta de cumplimiento de sus obligaciones de los palanqueros.

52). En las entradas a las estaciones, lo hará a 6 kilómetros por hora, si es en recta, y a 4 kilómetros si entra en desvío.

53). En las estaciones según el tiempo de detención, revisará y aceitará todos los mecanismos y en especial las bielas y cajones y fin de evitar calentamiento en los bronce. En caso de faltarle carbón lo pedirá bajo recibo a las estaciones que tienen depósito.

54). Cualquiera que sea el grado del maquinista, para la marcha del tren está bajo las órdenes del Conductor o del Jefe de Estación, según se encuentre en la vía o estaciones.

55). Hará presente al Conductor o Jefe de estación, si es posible o no, dentro del itinerario seguir viaje con un número de coches superior al poder de arrastre de su Locomotora. En los trenes de carga indicará al Conductor, cuando haya conveniencia de fraccionar el convoy, para salvar las fuertes gradientes, o si no le es posible llevar un tren demasiado pesado para el poder de arrastre de su Locomotora.

56). En caso de accidente, especialmente en los trenes de pasajeros, tratará en lo posible de seguir viaje remediando como pueda los inconvenientes, dará inmediato aviso al Oficial de servicio de los casos sucedidos, indicando si hay necesidad del envío de otra Locomotora y al mecánico de servicio, de la reparación que hay que efectuar, herramientas y repuestos que debe enviarse.

57). En caso de cortadura del tren, no detendrá la sección que marcha con la máquina, sino que después de cerciorarse de que la otra sección se ha detenido.

58). En toda detención obligada en plena vía indicará al Conductor el tiempo aproximado que durará ésta y le pedirá que instale servicio de seguridad 300 metros hacia arriba y 150 metros hacia abajo.

59). No permitirá que ninguna persona estraña suba a la máquina, salvo aquellas que tengan permiso; no les será permitido alejarse de ella bajo ningún pretexto salvo por breves momentos y dejando en su lugar al fogonero, al que le está prohibido alejarse sin orden del maquinista.

60). Tendrá especial cuidado con las instalaciones de las aguadas, y sólo botará fuego, ceniza o carboncillo en los lugares destinados para esto.

61). Dará cuenta al Comandante de la Compañía de los desperfectos que encontrare en la línea indicando el kilómetro exacto para que este lo ponga en conocimiento del Comandante de la Compañía de Movimiento.

62). En caso de atropello de animales, descarrilamiento, etc., dará cuenta al Oficial de servicio y a su llegada a Maestranza al Comandante de la Compañía, antes de las 12 horas, indicando la hora, kilometraje y todos los pormenores que pueda facilitar el esclarecimiento de lo sucedido.

63). Al término del viaje y siempre que sea de regreso a Maestranza, entregará la locomotora al Jefe de Maestranza a quién informará de todas las novedades que le haya ocurrido durante el viaje.

64). No moverá por ningún motivo la locomotora si se encuentra solo en su puesto. El maquinista es el superior directo e inmediato del fogonero y demás personal que practique en la locomotora y vigilará que estos cumplan con sus obligaciones.

65). Llevará en la locomotora el itinerario (según la estación de año de trenes de pasajeros). En caso que vea que no es posible seguir viaje por descompostura de su locomotora, dejará constancia escrita junto con el Conductor del Tren ante el Jefe de estación.



66). Evitará toda clase de atropellos aminorando la marcha de su tren si fuere necesario. Conducirá su tren en días de temporada de invierno con toda clase de precauciones aún a costa de perder su itinerario, sobre todo al entrar en cortes, curvas y puentes que pudieran estar en mal estado.

67). Después de hacer agua, cuidará que los brazos de los caballos de agua queden en tal forma que dejen libre la vía; por ningún motivo hará cortadas volantes ni aun que se lo ordene el Conductor. Tampoco ejecutará empuje de carros sin que estén acoplados a la locomotora, a excepción cuando vaya empujando algún tren en calidad de auxiliar.

68). Al obscurecerse o cuando haya mucha neblina, encenderá la lámpara delantera de su máquina y el alumbrado de todo el tren si es de pasajeros y lo mismo hará al pasar el túnel. Cuando un Oficial se acerque a su locomotora, se presentará con las palabras "Maquinista de la locomotora N.º.... del Tren..... a Volcán o donde vaya destinado".

Del fogonero

69). El fogonero es el inmediato subordinado del maquinista y como encargado de reemplazarlo en todas circunstancias, deberá conocer sus obligaciones. Tiene a su cargo el aseo de la locomotora.

70). Durante la marcha atiende el agua y el fuego observando continuamente el nivel y el manómetro y estos con relación al perfil de la línea que debe serle perfectamente conocido; se ocupará de enseñar al soldado como aprendiz (caldeador) que le ayude en sus funciones.

71). Se hará cargo de su puesto en la locomotora a lo ménos dos horas antes de la partida del tren, salvo que órdenes especiales dispongan que lo haga con mayor anticipación.

72). Deberá tener cuidado de la máquina en caso que el maquinista la abandone y no la dejará ni la moverá bajo pretexto alguno hasta que este vuelva, salvo en el caso que haya que evitar algún peligro.

73). Cesará en sus funciones de fogonero junto con el maquinista, al entregar éste la locomotora al Jefe de Maestranza al término del viaje.

74). Al regreso no podrá abandonar la máquina sin cerciorarse que los fuegos estén apagados o tapados según los casos y que la presión vaya bajando en forma continua. Verificará que la puerta del fogón y cenicero estén bien cerrados y que el vapor no pase por el soplador ni por el lubricador.

Del Mecánico de servicio

75). Estará presente a la salida y llegada de todos los trenes. En compañía del Conductor y maquinista revisará todo el equipo del Tren, es especial los enganches de tracción, topes, mangueras de aire, frenos de mano, etc.

76). Es el único responsable de la falta de lubricación de las cajas graseras y gusanos de los frenos de mano. Firmará los diaros de viaje "subida" dejando constancia de que todo el equipo esté en buenas condiciones y que puede ser empleado.

77). A la llegada de los trenes, los revisará en igual forma, dejando constancia con su firma en el diario de viaje "bajada", de las novedades o desperfectos que note en el material, con esta firma se da por recibido del equipo. El equipo que tenga algún desperfecto que le impida salir a la línea lo marcará con tiza "Malo" señalando con una cruz el sitio del desperfecto.

78). Entregará al maquinista, a lo menos una hora antes de la partida los lubricantes e hilachas en conformidad a la cantidad que fija la tabla respectiva y que debe estar a la vista en la pizarra del mecánico de servicio. Hará la anotación de esta entrega en el libro de consumo la cual será firmada por el maquinista, dará cuenta al Oficial de servicio de todas las novedades de importancia.

79). El mecánico de servicio está directamente a las órdenes del Jefe de Maestranza, y tiene como inmediato subordinado a los ayudantes del mecánico de servicio y a los caldeadores de servicio.

80). Llevará el libro de consumo mencionado en el párrafo N.º 78 que tendrá el rayado del Libro de Almacén, dejando un folio aparte para cada lubricante, hilachas, etc. Cuando tenga que trabajar debajo del material, aunque esté en los pozos pondrá señales de peligro a distancias convenientes. (Banderas rojas).

81). Es responsable de todos los deterioros del equipo proveniente de falta de revisión o de lubricación del material que despacha, llevará una estadística que pasará al terminar cada semana, el Comandante de la Compañía de Tracción para los efectos de su anotación en el Libro de reparación, de los siguientes trabajos:

a) Cajas empaquetadoras, con indicación de la fecha, número del Tren, número del carro o coche, cantidad de las cajas empaquetadas, etc.

b) Cajas cambiadas con las mismas indicaciones anteriores.

c) Bronces cambiados con las indicaciones ya dichas en las letras anteriores.

d) Coches y carros revisados diariamente y los defectos encontrados. Tendrá siempre sus herramientas completas y recogerá a un sitio adecuado todos los materiales que haya cambiado o empleado para su trabajo; tendrá un talonario de pedidos al Almacén de Ferrocarril.

Del Caldeador

82). Se recibirá el día antes, a la hora de retirada de las locomotoras que debe caldear, según la pizarra de servicio; la entrega de la locomotora le será hecha por el maquinista personalmente y se impondrá de que las calderas tengan el agua suficiente, los fusibles en buen estado, las llaves de pruebas y descarga cerrada, el regulador cerrado, la rienda al medio, los grifos abiertos y el freno de mano apretado.

83). Recibirá del Suboficial de la Carbonera la leña necesaria para la caldeadura; al encender el fuego vigilará que la tapa de la caja de humo esté cerrada y el cenicero abierto sólo lo necesario; durante la caldeadura revisará continuamente los fusibles, tubos, estayes y demás partes interiores del hogar, tendrá la locomotora en presión (80 libras o 5 atmósferas o kilogramos) una hora antes de la salida de los trenes.

84). El caldeador es subordinado directo del maquinista, y a él le comunicará toda novedad que le ocurra.

Del Suboficial de la Carbonera del Ferrocarril

85). Tiene a su cargo la carbonera del Ferrocarril donde se guarda el carbón, sacos carboneros y coke. Diariamente en las horas que las circunstancias así lo requieran, entregará el carbón que le fuese solicitado para el servicio de las locomotoras, dejando constancia de éste en el Libro Auxiliar de consumo que debe llevar, especificando Locomotora N.º de ella, cantidad en kilogramos y sacos que se faciliten. El pedido será firmado por el maquinista correspondiente.

86). Dará cuenta diariamente a las 11 horas al Oficial encargado de la Carbonera del movimiento habido. Es subordinado directo de este Oficial en todo lo que se refiere a la entrega o recepción de combustible.

87). Mantendrá un Stock de carbón en todas las estaciones según instrucciones dadas por el Comandante de la Compañía de Tracción.

Del Jefe de Maestranza

88). Tendrá a su cargo todo el material rodante de la unidad para su control, conservación y reparaciones en general, serán subordinados directos de él todo el personal civil de la Maestranza, dará cuenta al Comandante de la Compañía de Tracción de sus faltas al trabajo.

89). No podrá confeccionar ningún trabajo particular sin conocimiento del Comandante de la Compañía; semanalmente (sábado) 12 horas pasará a la Oficina de la Compañía el libro de trabajos ejecutados durante la semana.

90). Las peticiones de material las pasará por intermedio de la Compañía; anualmente pasará una relación de todas las reparaciones y adquisiciones de material con su costo, para la memoria anual del Ferrocarril Militar; estará presente a la llegada y salida de trenes para tomar nota de todas las novedades.

91). No entregará ningún trabajo particular sin que se le presente el recibo de "Cancelado" expedido por la Compañía.

92). Cada vez que ocurra un descarrilamiento en la vía, se trasladará al punto del accidente con los elementos necesarios y dará cuenta al Comandante de la Compañía de Tracción de todos los desperfectos sufridos por el material.

93). Será el único responsable ante el Comandante de la Compañía de Tracción, de todo el Inventario de la Maestranza.

Del Guarda Almacén del Ferrocarril

94). Entregará bajo recibo todos los materiales que se necesitan en la Maestranza u otras dependencias; llevará al día el Libro del Almacén, dando como entradas todas las altas que se den por la Orden del Batallón y dará las salidas por los recibos que deben llevar la firma del interesado, del Comandante de la Compañía de Tracción y el V.º B.º del Comandante del Batallón.

95). Recibirá los materiales con la guía y factura; la guía queda en el Almacén, la factura se pasa a la Administración de Caja para ser entregadas a la Ayudantía del Batallón para que esta la dé de alta por la O.B.

BIBLIOTECA NACIONAL
SECCIÓN CONTROL

