

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

ISTRUZIONE

PEL

Movimento dei Convogli

1866

FERROVIE DELLO STATO

Serv. Materiale e Trazione

Q

i

62

BIBLIOTECA

TORINO

MINISTERO CIVELLI





Q. 62

P. 10. 125



Q 2 62
FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

ISTRUZIONE

pel

Movimento dei Convogli

Edizione 20 Novembre

1866

TORINO
STABILIMENTO CIVELLI.

ISTRUZIONE (*)

pel Movimento dei Convogli.

1.° Nessun convoglio può partire da una stazione prima dell'ora fissata dall'orario di servizio.

2.° I Macchinisti sono obbligati a regolare la velocità dei convogli in modo che venga osservata da stazione a stazione la normale percorrenza prescritta dall'Orario di servizio, ammesso che ciò possa effettuarsi coi debiti riguardi ai segnali di rallentamento che venissero eventualmente spiegati.

(*) Vedansi le Istruzioni speciali pella circolazione dei Treni sulla linea Bologna-Pistoja, fra Busalla e Pontedecimo e fra Valenza e Valmadonna (pag. 35).

3.° Un acceleramento di velocità è solamente permesso nel caso di ritardo. In tale circostanza si potrà adottare la velocità di 10 chilometri all'ora in più di quella prescritta pel treno che trovasi in ritardo. Un aumento di velocità, potrà aver luogo soltanto allorchè il carico del convoglio e la condizione della strada lo permettano.

4.° I ritardi saranno recuperati non tanto coll' aumento di velocità nella corsa, ma piuttosto col diminuire possibilmente le fermate nelle stazioni; per conseguire la qual cosa dovranno agire di pieno accordo fra loro gli Impiegati delle stazioni, i Macchinisti ed il Personale di scorta dei convogli.

5.° Le stazioni con telegrafo avviseranno l'ora della partenza di cia-

senza convoglio alla prossima stazione telegrafica alla quale il convoglio è diretto. Nel caso di ritardo di 15 minuti ed oltre, tale avviso dovrà darsi alla prima Stazione ove deve aver luogo l'incrociamiento regolare del convoglio in ritardo con un convoglio che viaggia in direzione opposta, ed anche alle Stazioni seguenti fino ad una distanza di chilometri 50 almeno.

6.° Nell'orario di ogni corsa è indicato con quali altri convogli ed in quali località abbia la detta corsa a fare l'incrociamiento regolare.

Circolazione sulle linee a semplice binario.

A. *Convogli che viaggiano in direzione opposta.*

7.° Il convoglio che ar-

riva il primo alla stazione d'incrociamiento deve attendere l'altro.

8.^o Non si potrà mai deviare da tale norma riguardo all'incrociamiento regolare dei treni se non nel caso in cui, per via telegrafica, siano state prese dalla o colla stazione d'incrociamiento regolari disposizioni tali in forza di cui venga stabilito in un'altra stazione l'incrociamiento irregolare. In questo caso però deve sempre valere la regola che ambedue **i treni debbano aspettarsi l'un l'altro** nella stazione fissata per l'incrociamiento irregolare.

I telegrammi che si danno per tale scopo devono essere precisi e chiaramente concepiti. — **Devono essere firmati di proprio pugno dal Capo Stazione**

sul protocollo telegrafico. La stazione che li riceve deve ripeterli per intero onde assicurarsi che non vi furono male intelligenze.

Non si lascerà partire poi il convoglio dalla stazione, prima che quella a cui si è telegrafato abbia risposto affermativamente circa l'incrociamiento irregolare proposto.

I Signori Capi Stazione quando hanno regolato per mezzo del telegrafo l'incrociamiento irregolare di due convogli, devono scrivere sulle Cedole Orarie dei medesimi gli ordini e le disposizioni relative, acciocchè vengano lette e firmate dai Capi Conduttori: le comunicheranno

ancora ai Macchinisti alla presenza di una terza persona.

Il convoglio che oltrepassa la stazione dell'incrociamiento regolare senza avere incrociato il treno in direzione opposta, potrà continuare direttamente anche senza fermarsi fino all'altra stazione ove venne stabilito l'incrociamiento irregolare.

Le stazioni intermedie, fra quella ove doveva aver luogo l'incrociamiento regolare e quella ove venne fissato l'incrociamiento irregolare, dovranno per telegrafo esserne avvertite dal Capo Stazione che ha date le disposizioni.

9.° Ove la corrispondenza telegrafica fosse per qualsiasi causa sospesa od interrotta, non si potrà mutare la stazione d'in-

9

incrociamiento di due treni qualunque sia il loro ritardo.

10.° Sotto l'osservanza delle cautele prescritte dal precedente articolo 8 sarà **obbligo dei Capi Stazione il provvedere in caso di ritardo dei treni, al cambiamento della stazione d'incrociamiento** quando con ciò si possano evitare maggiori ritardi.

Nel disporre pel cambiamento della stazione d'incrociamiento si procurerà di evitare maggiore ritardo al treno di maggior importanza, cioè a quello che ha maggiori coincidenze con altri treni in una prossima stazione.

11.° **Sarà obbligo dei Macchinisti di ridurre la velocità a quella dell'uomo**

al passo nell'entrare nel binario di scambio della stazione ove deve aver luogo l'incrocciamento con un altro treno e ciò allo scopo di evitare gl' inconvenienti che potrebbero derivare dall'arrivo contemporaneo dei due treni nella Stazione.

È pure obbligo dei Macchinisti di rispettare sempre i segnali di rallentamento spiegati dai Guardiani, che trovansi alle bifurcazioni e lungo la linea, e dai Guarda-eccentriche, anche di quelle stazioni nelle quali i treni non hanno fermata. Tali rallentamenti devono essere calcolati nella compilazione dell'orario di ciascuna corsa.

B. *Convogli che viaggiano nella stessa direzione.*

12.^o Un convoglio in ritardo, seguito da un convoglio che viaggia con maggior velocità nella stessa direzione, non lo si lascerà partire da una stazione se non nel caso che lo stesso convoglio in ritardo possa giungere nella stazione seguente, ove siavi un binario di scambio, almeno 15 minuti prima dell' ora d' arrivo prescritta pel convoglio che lo segue. In caso contrario il convoglio in ritardo a minor velocità dovrà restar fermo nella prima stazione per lasciar passare avanti il convoglio a maggior velocità.

Circolazione sulle linee a doppio binario.

A. Convogli che viaggiano in direzione opposta.

13.° Sulle linee a doppio binario **i treni e locomotive sciolte devono percorrere sempre il binario di sinistra secondo la direzione.**

Da questa regola non si dovrà mai derogare che nei casi in cui il binario di sinistra fosse reso impraticabile od impedito per un certo lasso di tempo, della qual cosa dovrassi immediatamente avvertire la Direzione dell'Esercizio ed il proprio Capo del Traffico. **Il semplice ritardo, anche prolungato di un convoglio non è motivo perchè si faccia per-**

correre il binario di destra ad un convoglio o locomotiva che devono seguire nella stessa direzione.

B. Convogli che viaggiano nella stessa direzione.

14.º Un convoglio in ritardo, seguito da un convoglio che viaggia con maggior velocità nella stessa direzione, non lo si lascerà partire da una stazione, ove havvi un binario di ricovero oltre i due binarj principali, se non nel caso che lo stesso convoglio a minor velocità in ritardo possa giungere nella seguente stazione, ove avvi un binario di ricovero oltre i due principali, almeno 20 minuti prima dell' ora d' arrivo prescritta pel convoglio a maggior velocità che lo segue.

In caso diverso il convoglio a minor velocità in ritardo dovrà restar fermo nella prima stazione per lasciar passare avanti il convoglio a maggior velocità che lo segue.

Intervalli a mantenersi fra i Convogli.

Vale pel doppio come pel semplice binario.

15. Restando ferme le disposizioni degli articoli 13 e 14, dopo la partenza di un convoglio merci non si lascerà partire un altro treno-merci se non dopo scorsi 10 minuti; un treno passeggeri, omnibus o misto, se non dopo 15 minuti; un treno celere diretto se non dopo scorsi 20 minuti.

Dopo la partenza di un treno viaggiatori omnibus o misto non si lascerà partire un treno celere diretto se non dopo scorsi 15 minuti; un al-

tro treno omnibus o misto se non dopo scorsi 10 minuti; un treno merci se non dopo scorsi 5 minuti.

Dopo la partenza di un treno celere diretto non si potrà lasciar partire un treno di viaggiatori diretto, omnibus o misto se non dopo scorsi 10 minuti; un treno merci se non dopo scorsi 5 minuti.

Un convoglio lungo la linea non potrà mai avvicinarsi ad un altro ad una distanza minore di mille metri.

Treni Facoltativi, Treni speciali e Treni bis o supplementari.

Vale tanto pel doppio come pel semplice binario.

16. Un treno facoltativo, compreso nell'Orario d'Ufficio, deve sempre essere annunciato quando lo si va ad effettuare:

a) **al Servizio della Trazione,**

b) **alle stazioni** interessate con **foglio d'avviso** (mod. 133 n. n.);

c) **ai Guardiani** della linea **coll'applicazione dei prescritti segnali**, sì di giorno che di notte, ai convogli che immediatamente lo precedono nella stessa direzione, od, in via eccezionale, anche a quelli che lo precedono immediatamente in direzione opposta.

Con annotazione sulle Cedole Orarie si avvertiranno dei treni facoltativi effettuanti i Capi Conduttori dei convogli che si muovono sulla stessa linea e che interessa ne conoscano l'effettuazione.

Quando dei convogli facoltativi non è avvisata l'effettuazione, non si avrà

per essi alcun riguardo nella circolazione degli altri treni.

Il Capo Stazione che invia il Foglio d'avviso alle Stazioni per l'attivazione di un convoglio facoltativo, deve accennare sull'avviso stesso da quali treni precedenti dovrà il convoglio facoltativo essere segnalato.

17. Quando deve aver luogo un **treno speciale** ne sarà resa nota la sua attivazione col rispettivo orario :

a) **al Servizio della Trazione** ed a quello **della Manutenzione**.

b) **alle stazioni** interessate mediante **avviso** sia per lettera (modula 188 n. n.), sia per avviso a stampa;

c) **ai Guardiani** della linea con **Correntale** da Stazione a Stazione (mod. 131 n. n.) e coll'**appli-**

cazione dei prescritti segnali ai convogli che lo precedono immediatamente nella stessa direzione, od, in via eccezionale, anche a quelli che lo precedono immediatamente in direzione opposta.

L'attivazione di un treno speciale col relativo orario dovrà pure essere comunicata a ciascun Capo Conduttore dei treni moventesi sulla linea da percorrersi dal convoglio speciale ed alle ore per questo stabilite. Tale comunicazione dovrà risultare da annotazione in Cedola Oraria.

18. Nessun convoglio speciale può aver luogo senza l'autorizzazione del Direttore dell'Esercizio o di un Capo Traffico.

I convogli speciali che, in casi d'urgenza, potessero venire attivati senza le pratiche di avviso e di segnala-

mento prescritte, viaggeranno sotto la dirigenza e responsabilità dell'Agente Superiore dell'Esercizio incaricato di accompagnarli.

19. Quando ad un convoglio ordinario, facoltativo o speciale, di cui si conosca l'Orario, ne deve tener dietro un altro a piccolo intervallo di tempo, che non potrà mai essere minore di 10 minuti, dicesi che il primo convoglio è raddoppiato, ed il secondo **convoglio** si distingue coll'aggiungere la parola **bis** al numero o lettera che distingue il primo.

Per annunciare un **convoglio bis**, basta applicare i segnali prescritti al convoglio precedente che viene ad essere raddoppiato, facendone annotazione sulla Cedola Oraria dello stesso. Potendolo, se ne avviseranno

le stazioni col foglio di avviso (modula 133 n. n.).

Dovrà altresì darsi avviso, a mezzo del telegrafo, dell'attivazione d'un treno bis da stazione a stazione. L'avviso per telegramma alla stazione fissata per l'incrociamiento dovrà essere dato e ripetuto a termini dell'art. 8, colle norme prescritte pel caso di incrociamiento irregolare di due treni.

20. Un convoglio *bis* deve viaggiare con velocità così moderata da mantenersi sempre in ritardo di 10 minuti almeno sull'Orario del convoglio che esso raddoppia.

Deve ancora osservare tutte le fermate prescritte a quest'ultimo convoglio, od almeno passare nelle stazioni in cui le fermate stesse sono ordinate, così adagio che si possa chiaramente parlare dal convoglio al CapoStazione.

o quindi anche arrestarsi prontamente se venisse da questi ordinato.

21. Per il movimento reciproco dei treni, i convogli *bis* devono considerarsi come se fossero gli stessi convogli che loro danno il numero, ma **in ritardo**. Essi dunque viaggeranno coll'Orario dei treni dei quali sono supplementari. Così pure gli altri treni si regoleranno rispetto ai convogli *bis* come farebbero per rispetto ai treni primitivi, che a questi diedero il numero, se fossero in ritardo: cioè, passati i treni primitivi, faranno conto che non lo fossero ancora per attenderli finchè giungono, o per lasciarli passare.

Il Capo Conduttore di un treno (sopra una linea a semplice binario) seguito da un treno *bis* dovrà viaggiare nel primo veicolo dopo la locomotiva,

affine di presentare nelle stazioni di incrociamiento il segnale di fermata al Macchinista del convoglio che viaggia in direzione opposta, per avvertirlo che deve ancora attendere l'incontro del treno *bis*.

22. Non si può effettuare alcun treno facoltativo o treno ordinario *bis* senza l'autorizzazione del Direttore dell'Esercizio o di un Capo del Traffico.

Soppressione dei Treni ordinari.

23. **I Treni ordinari viaggiatori** non potranno sopprimersi che dietro un ordine del Direttore dell'Esercizio o di un Capo Traffico.

Quando la sospensione di un Treno-viaggiatori dovesse aver luogo per causa di forza maggiore, avviso immediato per telegramma e con rapporto ne dovrà essere dato al Direttore

dell'Esercizio ed al Capo Traffico della linea sulla quale venne sospeso.

I Treni ordinari-merci potranno sopprimersi ogni qualvolta non vi fossero carri carichi o vuoti da mettersi in spedizione. La soppressione di un 'Treno ordinario-merci dovrà essere notificata e giustificata, dal Capo Stazione che l'ha disposta, nel rapporto giornaliero al proprio Capo Traffico.

La soppressione di un 'Treno ordinario dovrà in tempo utile essere sempre notificata:

a) al **servizio della Trazione**,

b) alle **stazioni interessate** con foglio d'avviso manoscritto o con avviso a stampa,

c) ai **Guardanti della linea** con Correntale da Stazione a Stazione.

In caso di urgenza le notificazioni indicate sotto *a* e *b* dovranno essere date mediante telegramma.

Con annotazione in Cedola oraria si avvertiranno dei Treni ordinari soppressi i Capi Conduttori dei convogli che viaggiano sulla stessa linea e che sono interessati a conoscerne la soppressione.

Circolazione dei Treni nei trasporti in servizio della Costruzione e Manutenzione della Linea.

(Vedansi le Istruzioni speciali sulla circolazione dei Treni sulla linea Bologna-Pistoja, Valmadonna-Valenza e Busalla-Pontedecimo).

21. Sulle linee aperte all'esercizio non possono circolare convogli o locomotive sciolte in servizio dei trasporti per la Costruzione e Manutenzione se non dietro autorizzazione del Capo Traffico della Divisione cui appartiene la linea da percorrersi e sotto la scorta

di un Capo Conduttore da esso incaricato.

Qualora per la natura di tali trasporti, o per la breve distanza del punto di carico da quello di scarico, non venisse stabilito apposito orario, la circolazione dovrà essere regolata per modo che il treno o la locomotiva in servizio ai trasporti suddetti si trovi in una Stazione od in un binario di ricovero **almeno 20 minuti prima** dell'ora normale prescritta pel treno che vi deve transitare: non dovrà poi sortire dal binario di ricovero o lasciare la stazione che **dieci minuti** almeno dopo il passaggio di un treno.

25. I trasporti in servizio della Costruzione e Manutenzione senza orario dovranno essere notificati alle Stazioni estreme della linea sulla quale devono

aver luogo. Queste stazioni dovranno indicare, sulle Cedole Orarie dei treni in partenza, l'attivazione di tali trasporti e le tratte della linea che devono percorrere. Oltre l'avviso al Capo Sezione della Manutenzione i treni in discorso dovranno essere annunciati coll'applicare ai convogli che li precedono immediatamente i segnali prescritti pei treni straordinarj.

Locomotive di soccorso.

26.° La locomotiva di soccorso deve sempre essere accompagnata dal Capo o dal Sotto Capo della stazione in cui è di deposito ed in via eccezionale anche da un Capo Conduttore.

27.° Nelle stazioni ove trovasi locomotiva di riserva, che in base all'orario non è chiamata a prestare

servizio nelle ore di notte, dovrà il Capo Stazione assicurarsi che gli ultimi treni della giornata siano arrivati a destinazione od abbiano raggiunto altra stazione, ove trovasi una locomotiva di riserva, avanti di permettere che la locomotiva di riserva cessi dall'esser pronta a partire, sia per abbassamento di pressione, sia per assenza del personale che la deve guidare.

Nelle stazioni con deposito di locomotive ed in quelle ove trovasi una locomotiva di riserva vi sarà servizio telegrafico permanente.

28.° Se ad un treno per qualsiasi causa si rende necessaria una locomotiva di soccorso, deve darsi il prescritto segnale sino alla prossima stazione di locomotiva. La prima stazione telegrafica, la quale venga

raggiunta dal segnale di soccorso, deve chiamare la locomotiva in aiuto anche in via telegrafica. Se poi la più vicina stazione telegrafica è in addietro del treno fermo deve spiegarci il segnale in quella direzione però soltanto fino alla detta stazione telegrafica più vicina, la quale chiamerà parimenti la locomotiva in soccorso dalla competente stazione di deposito di locomotive.

29.° I Capi Stazione potranno valersi delle locomotive dei treni merci o di materiali, che sono nella propria stazione o che vi devono arrivare fra poco, per mandare in soccorso o per far continuare il viaggio ad un treno di viaggiatori che si è fermato per difetto della locomotiva, o che per l'istesso motivo non potesse progredire colla debita velocità.

30.° Sulle linee a binario semplice la locomotiva di soccorso deve avanzare con velocità moderatissima qualora a mezzo telegrafico e colle norme prescritte dall' articolo 8, non possa assicurarsi della strada libera.

Rendendosi inutile la locomotiva di riserva già chiamata: Quando lungo il semplice binario un convoglio fermo attende la locomotiva di riserva da una stazione verso la quale è diretto dovrà restare fermo sul sito ad attenderla, benchè il Macchinista si trovasse poscia in grado di continuare il viaggio.

Se invece la locomotiva di riserva fosse attesa da una stazione dalla quale il convoglio si allontana, e il Macchinista potesse in seguito pro-

gredire e rinviare la riserva, prima di avanzare il Capo Conduttore lascerà ordine scritto al prossimo Guardiano di far retrocedere la locomotiva di riserva al suo deposito.

31. Sulle linee a doppio binario, la locomotiva di soccorso deve percorrere sempre il binario di sinistra secondo la sua direzione e con velocità moderata. Allorchè essa sarà giunta al treno da soccorrere, e nel supposto che questo si trovasse sull'altro binario, l'Impiegato che la accompagna deciderà se gli convenga, per portarsi sul binario occupato dal convoglio, tornare indietro oppure continuare fino alla prossima stazione per avere la comunicazione fra i due binari principali.

Se il treno da soccorrere si trova

sullo stesso binario percorso dalla locomotiva di soccorso, l'impiegato deciderà se, per attaccarvi in testa la locomotiva, convenga spingere il treno fino alla prossima stazione, ovvero rimorchiarlo alla stazione che trovasi indietro.

Il Capo della stazione da cui staccossi la locomotiva di soccorso, non lascerà partire nè treni nè locomotive nella direzione di quella, sinchè essa non sia ritornata, od abbia avuto avviso sicuro che la strada è libera mediante telegramma trasmesso e ricevuto sotto l'osservanza di quanto è prescritto all'articolo 8.

32. Sulle linee a doppio ed a semplice binario, qualora un treno da viaggiatori subisca per via un ritardo di 10 minuti o più la prima stazione telegrafica che ne riceva

informata ne darà avviso telegrafico alla stazione ove trovasi la locomotiva di riserva, che in caso di bisogno dovrebbe soccorrerlo, onde questa si tenga pronta a partire appena se ne faccia richiesta. Il Capo della stazione, da dove parte la locomotiva di riserva, farà speciale raccomandazione tanto all'Impiegato che la scorta quanto al Macchinista per le precauzioni da usarsi a norma delle circostanze.

33. Sulle linee a doppio binario. Se un treno da viaggiatori in ritardo non arriva alla stazione ove trovasi la riserva neppure col ritardo annunciato, oppure quando un treno partito in orario dall'ultima stazione telegrafica non arriva all'ora normale, dovrà il Capo Stazione attendere 20 minuti, e se il

convoglio non arriva ancora, dovrà spedire la riserva a riconoscerlo (percorrendo sempre il binario normale) anche se non fossero giunti segnali di chiamata pella locomotiva. Raggiunto il treno in ritardo, l'Impiegato che accompagna la riserva giudicherà dei provvedimenti da dare come all'art. 31.

34. Queste disposizioni si applicano soltanto nei casi di treni di viaggiatori.

Pei convogli da merce in ritardo, tanto sulle linee a semplice binario come a doppio binario, si attenderà la chiamata della locomotiva di riserva a mezzo dei Guardiani o delle stazioni telegrafiche più prossime al convoglio da merce che la domanda.

È obbligo del personale dei treni fermi lungo la

linea per attendere la riserva, di coprire il convoglio coi prescritti segnali.

35. Nelle stazioni telegrafiche, nelle quali non vi ha fermata dei treni celeri notturni, verrà data dal Capo Stazione consegna alle Guardie, che devono essere presenti al passaggio dei treni stessi, che nel caso il treno che deve transitare fosse in ritardo di 10 minuti abbiano tosto a chiamare all'apparato il Capo Stazione e l'Impiegato telegrafico.

36. In tempo di notte, salvo ordini speciali, tutti i treni e locomotive sciolte dovranno fermarsi alla stazione nella quale si deve passare dal servizio a doppio binario a quello ad un sol binario per cambiare le luci nei fanali della locomotiva.

Disposizioni speciali pella Circolazione dei Treni sulla Linea Bologna-Pistoja, Alessandria-Genova ed Alessandria-Valenza.

È vietata l'attivazione dei treni bis fra Bologna e Pistoja, fra Busalla e Pontedecimo e fra Valenza e Valmadonna.

Convogli che viaggiano nella stessa direzione sulle Sezioni Marzabotto-Pistoja, Busalla-Pontedecimo e Valmadonna.

Non si lascerà partire un convoglio da una stazione con telegrafo se la seguente, pure munita di telegrafo verso la quale il convoglio è diretto, non avrà avvertito la prima che il convoglio anteriormente partito è arrivato o ha transitato nella propria stazione.

Per l'osservanza di talo prescrizione **le stazioni** oltre l'avviso telegrafico della partenza alla stazione prossima, ove è diretto il convoglio, **dovranno dare l'avviso di arrivo o passaggio nella propria Stazione anche alla Stazione dalla quale il Convoglio è partito.**

Convogli che viaggiano in direzione opposta sulla Sezione Porretta-Pistoja.

*Incrociamenti
nella Stazione di Piteccio.*

Gli incrociamenti tanto regolari quanto irregolari a Piteccio dovranno aver luogo a condizione che **non si lascerà partire da Pracchia il treno discendente,**

che deve incrociare con altro ascendente nella suddetta stazione, **se non quando Pracchia sia avvertita che il treno ascendente da Pistoja è arrivato a Piteccio.**

Il dirigente la stazione di Piteccio non dovrà dare l'avviso telegrafico a Pracchia se non quando il treno ascendente, che deve fermarsi per l'incrociamiento, sia posto in scambio in modo che sia **lasciata libera la strada retta** pel convoglio discendente.

La stazione di Pracchia dovrà richiamare tale avviso da Piteccio quando questo tardasse a trasmetterglielo.

In caso di interruzione della corrispondenza telegrafica si dovrà, relativamente agli incrociamenti rego-

lari a Piteccio fare speciale annotazione in Celola con avvertenza al Macchinista per l'adozione delle necessarie precauzioni.

Incrociamenti al Mulino del Pallone.

Gli incrociamenti al Mulino del Pallone dei convogli che viaggiano in direzione opposta potranno effettuarsi nelle condizioni normali e sotto l'osservanza degli articoli 7, 8 e seguenti di questa Istruzione.

Il dirigente il Mulino del Pallone dovrà curare l'esatta osservanza delle seguenti istruzioni:

La posizione regolare delle eccentriche sarà quella che conduce i convogli discendenti da Pracehia sul binario di sicurezza di nuova costruzione.

Quando da Pracehia viene dato

l'avviso della partenza di un 'Treno per Porretta che non deve incrociare con altro 'Treno a Mulino del Pallone, il dirigente questa fermata dovrà far manovrare le eccentriche pel libero transito nella via retta.

Altrettanto dovrà fare pei Treni ascendenti da Porretta a Pracchia, che non devono incrociare a Mulino del Pallone, per evitare che il convoglio muova da sè le eccentriche nel suo passaggio.

In caso di incrociamiento di due Treni il dirigente il Mulino del Pallone terrà spiegato il segnale di fermata col disco verso Porretta ai Treni ascendenti finchè non si sia assicurato che il Treno discendente è entrato nel binario di scambio e che la via retta è libera al Treno ascendente: ciò che possibilmente si

procurerà sempre di fare prima dell'arrivo del Convoglio ascendente.

Nel regolare gli incrociamenti al Mulino del Pallone, i Capi Stazione di Pracchia e Porretta procureranno che il Treno discendente arrivi il primo nella fermata suddetta: si farà un'eccezione pei Treni celeri o speciali discendenti, nei quali casi si procurerà che i Treni ascendenti si trovino al Mulino del Pallone prima che il Treno speciale o celere discendente parta da Pracchia per Porretta.

LINEA ALESSANDRIA-GENOVA

In via transitoria restano ferme le disposizioni contenute negli art. 43, 46, 47, 48 e 49 del Regolamento pel Servizio delle Stazioni 28 ottobre 1863 sulle ferrovie ex Governative circa le avvertenze speciali per la composizione dei Convoyli che circolano sul piano inclinato dei Giovi.

APPENDICE

all'Istruzione pel movimento dei Convogli

Infortuni che possono verificarsi nelle Stazioni, sulla linea, durante la corsa di un Convoglio, e misure da adottarsi.

ART. 1.^o

In caso di grave infortunio sopravvenuto si domanderà tosto soccorso uniformandosi alle prescrizioni speciali contenute nel Regolamento dei Segnali.

Se qualche viaggiatore ebbe a riportarne qualche lesione si dovranno usare tutti i mezzi per prodigare senza indugio i debiti soccorsi alle persone ferite.

ART. 2.^o

In caso di infortunio di qualche rilievo in una stazione o lungo la

linea il Capo della Stazione o quello più vicino al luogo del disastro ne darà avviso immediatamente a mezzo telegrafico :

Al Regio Prefetto della Provincia ;

Al Regio Commissario a Torino ed a quello della Divisione ;

Al Direttore Generale ed a quello dell'Esercizio in Torino ;

Al Capo Traffico della Divisione.

Tutti questi dispacci dovranno essere perfettamente eguali fra di loro e limitarsi alla sommaria esposizione dei fatti , senza accennare le cause e le persone presumibilmente imputabili.

Tali avvisi per telegramma dovranno venire trasmessi anche se non vi fosse stata nessuna persona

ferita o morta, bastando solo che l'infortunio abbia prodotto un rilevante ritardo, od originate altre conseguenze atte a generare inquietudine nel pubblico.

Se la stazione nella quale o presso la quale avvenne l'infortunio non avesse telegrafo, spedirà il telegramma col mezzo più pronto e sicuro, qualunque esso sia, alla stazione telegrafica più vicina, la quale dovrà farlo procedere senza dilazione.

ART. 3.^o

Tali avvisi non esimono il Capo della stazione, ove si verificò l'infortunio dall'indirizzare al più presto possibile al Direttore dell'Esercizio ed al proprio Capo Traffico, oltre ai processi verbali di cui all'articolo seguente, un particolareggiato rapporto nel quale dovranno essere in-

dicare le cause probabili del sinistro, le conseguenze prodotte, i danni cagionati, le misure prese per sgombrare la strada, soccorrere ai feriti, ecc.

ART. 4.°

Nel caso di infortuni qualsiasi nei quali ne sia derivata grave lesione o la morte di una persona, il Capo Stazione dovrà assumere egli stesso o disporre perchè sia assunto senza dilazione in esame separatamente, mediante processo verbale scritto, il personale addetto al servizio della ferrovia (Macchinisti, Fuochisti, Impiegati, Conduttori, Guardiani, Cantonieri, Manovali, ecc.) che presenti o testimonj del fatto possono dare quelle indicazioni necessarie a constatare la maggior possibile esattezza ed a servire di base ad ulte-

riori investigazioni, quando ne fosse del caso. Tali processi verbali, stesi in doppio esemplare, dovranno trasmettersi col mezzo il più pronto al Direttore dell'Esercizio ed al proprio Capo Traffico.

Art. 5.º

Se durante il viaggio si appiccasse il fuoco ad un veicolo, il Capo Conduttore farà arrestare il convoglio al più presto possibile, ed isolare dagli altri il veicolo incendiato. Egli ricorrerà a tutti i mezzi possibili per diminuire la gravezza del danno, e soprattutto per preservare dal pericolo gli altri veicoli del convoglio.

Cessato il pericolo il Capo Conduttore rimetterà prontamente il convoglio in cammino avendo cura di non lasciare lungo la strada alcun oggetto che possa impedire la circolazione.

Se nel ripartire lascia la strada libera, nè darà gli avvisi ai Guardiani perchè sieno levati i segnali di fermata, fatti spiegare durante la sosta del convoglio.

ART. 6.^o

Quando un convoglio per un motivo qualsiasi rallenti la sua corsa in modo che lo si possa seguire al passo d'uomo, il Capo Conduttore manderà uno de' suoi agenti, Conduttore o Guardafreno, a 500 metri di distanza all' indietro per fare i segnali di rallentamento al convoglio che seguisse sulla stessa via, ed ordinerà di fare altrettanto ai Guardiani e Cantonnieri che incontra per via, finchè sia giunto alla prima stazione dal Capo della quale riceverà disposizioni a norma del caso.

ART. 7.^o

Quando un treno si arresta lungo la linea, ed il Macchinista dichiara di non poter proseguire coll'intero convoglio, il Capo Conduttore, fatti spiegare i segnali di fermata alla coda del treno a norma delle Istruzioni pei Segnali, dimezzerà il convoglio ed ordinerà al Macchinista di portarne una parte alla prossima stazione, facendolo scortare da un Conduttore colle istruzioni a questi perchè ritorni a prendere l'altra parte.

Se la linea sulla quale si fermò il treno è in pendenza, prima di tagliare il convoglio, il Capo Conduttore si assicurerà che la parte che deve rimanere non abbia a discendere, facendo serrare i freni e calzando con pietre od altro le ruote di alcuni carri.

Al ritorno della locomotiva e prima di ripartire col resto del convoglio, il Capo Conduttore dovrà disporre che sieno sciolti i freni, tolti gli ostacoli alle ruote dei carri e levati dai Guardiani i segnali di fermata per lasciar libera la circolazione.

Il Capo della stazione, ove arriva la prima parte di un convoglio dimezzato, assume la dirigenza delle manovre per la presa della parte che rimane sulla linea.

ART. 8.

Se per la rottura degli attrezzi d'attacco dei veicoli, un convoglio all'atto della partenza o durante il viaggio rimanesse dimezzato, il personale che trovasi nella parte anteriore, congiunta alla locomotiva, dovrà serrare i freni e spiegare i segnali di fermata ai Guardiani ed al

Macchinista qualora questi, per non essersi accorto, continuasse il viaggio. Il personale che trovasi nei veicoli della parte posteriore staccata, dopo serrati i freni per arrestarla, spiegherà i segnali di fermata ai Guardiani perchè li ripetano al Macchinista e provvederà a coprire il treno dimezzato coi prescritti segnali.

Quando il Macchinista, accortosi dello spezzamento del convoglio, si sarà arrestato, ritornerà a riprendere la parte del treno rimasta addietro retrocedendo colla velocità dell'uomo al passo ed uniformandosi agli ordini che gli venissero dati dal Capo Conduttore. Se la parte anteriore del treno ha raggiunto una stazione, spetterà al Capo di questa l'assumere la dirigenza della marcia re-

trograda e della manovra per la ricomposizione del treno.

ART. 9.

Se durante la sosta lungo la via d'un treno, impossibilitato a progredire per difetto della locomotiva, ne sopraggiunge un altro in coda al primo, il secondo deve avanzarsi lentamente assumendo le opportune informazioni dagli incaricati dei segnali finchè si sia avvicinato al primo. Fra i Capi Conduttori dei due treni, previa la comunicazione reciproca delle condizioni delle due corse, verrà disposto a norma delle circostanze, se la locomotiva del secondo convoglio sola o coll'intero convoglio abbia a spingere il convoglio fermo nella prossima stazione, o se debbasi attendere la locomotiva di soccorso

nel caso fosse stata domandata coi segnali prescritti.

Non si dovrà appigliarsi al primo partito, di spingere cioè il convoglio nella prossima stazione, se non nel caso che si abbia la certezza che nessun'altra locomotiva o convoglio trovasi sulla via da percorrere, o nel caso che i due convogli siano fermi su una linea servita dal doppio binario.

ART. 10.

Sulle linee a doppio binario qualora un convoglio si fermasse lungo la via, non si potrà mai retrocedere se non dietro un ordine espresso del Capo Stazione o facente funzioni arrivato colla locomotiva di riserva in soccorso del treno stesso.

Sulle linee a semplice binario quando il Capo Conduttore non po-

tendo proseguire, ordinasse al Macchinista di ritornare nella stazione dalla quale si è partito, dovrà farsi precedere dal suono del corno, ed ordinare al Macchinista di retrocedere colla velocità dell'uomo al passo. In tempo di notte si dovrà levare il terzo fanale a luce rossa dall'ultimo veicolo in modo che questo porti i segnali di un convoglio che avanza verso la direzione della marcia, e non quelli che indicano che il convoglio si allontana.

ART. 11.

Quando accade lo sviamiento di una locomotiva si lascerà ai Macchinisti ed agli Agenti della Trazione la dirigenza dei lavori per riportarla sulle ruotaie. — Lo stesso si farà anche per lo sviamiento di veicoli. — I Capi Stazione ed i Capi Condot-

tori in casi simili metteranno i propri Agenti a disposizione degli incaricati della Trazione per il sollecito sgombro dei binarii e per rimettere prontamente in circolazione le locomotive ed i veicoli.

Di ogni sviamento di locomotive e veicoli, cui non si potesse provvedere coi mezzi a disposizione in luogo, ne verrà data partecipazione telegrafica al Capo Servizio della Trazione e del Materiale.

ART. 12.

Se durante il viaggio di un convoglio si fosse verificato un ritardo considerevole od altro fatto interessante il servizio, il Capo Conduttore ne farà avvertito il Capo della prima stazione di fermata con ragguagli precisi sull' accaduto; il Capo Stazione per telegramma ne riferirà

quindi immediatamente al proprio Capo Traffico.

Qualora il Capo Conduttore rilevasse sulla strada percorsa dei guasti che potessero compromettere la sicurezza della circolazione, ne renderà avvertito il Capo della prima stazione di arrivo, onde questi possa prendere in proposito le necessarie precauzioni e prevenirne gli Agenti della Manutenzione.

ART. 13.

In caso di sinistro i Capi Conduttori impediranno ai viaggiatori di smontare dal convoglio, a meno che la loro sicurezza non lo esiga.

Se conviene far discendere i viaggiatori, il Capo Conduttore deve invigilare alla conservazione dell'ordine e della quiete, impedendo che

alcuno di essi resti sui binarii principali.

ART. 14.

In ogni circostanza, quando un convoglio si arresta a mezza via, i Conduttori e Guardafreni devono uniformarsi strettamente agli ordini del Capo Conduttore, in quanto concerne le precauzioni da usarsi, le manovre da eseguirsi e i segnali da spiegarsi.

ART. 15.

Quando in causa di neve, di bufera o di altra qualsiasi causa la corrispondenza telegrafica venisse interrotta o sospesa su una linea a semplice binario, i Capi Stazione dovranno provvedere perchè su di essa i convogli ordinarii, che devono incrociare nel loro viaggio con altri convogli, siano ridotti nella loro

composizione e partano in orario senza attendere i treni della corrispondenza. Si sospenderanno anche i convogli merci quando della loro sospensione se ne possano rendere avvisate in tempo le stazioni. In caso diverso se ne dovrà ridurre il carico per modo da assicurare che viaggino in orario onde evitare ritardo agli altri convogli.

DISPOSIZIONI GENERALI

Ogni individuo addetto al servizio del Movimento dei convogli deve sottoscrivere la ricevuta di un esemplare della presente Istruzione, e la dichiarazione di avere preso piena ed intera conoscenza di tutte le disposizioni contenutevi.

I signori Capi di Stazione, Capi-Conduuttori principali ed i Capi deposito della Trazione sono tenuti ad istruire il personale di servizio da loro dipendenti sulle istruzioni pel movimento dei convogli, e di persuadersi con ripetuti esami che ogni individuo appartenente al servizio del movimento convogli se ne sia perfettamente impossessato.

Non potrà affidarsi la dirigenza

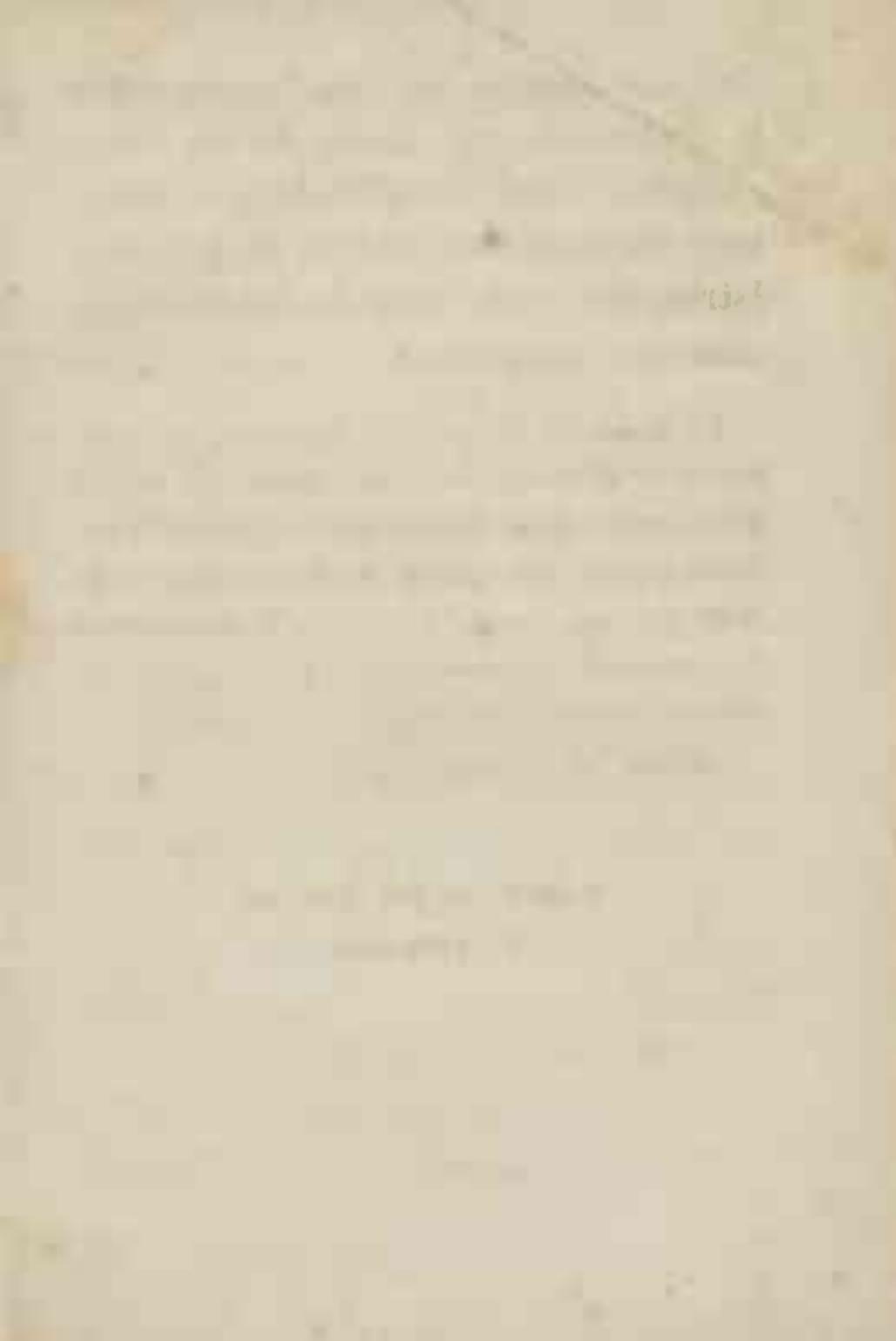
del movimento ad un Impiegato o la scorta di un treno ad un Macchinista, Capo Conduttore o Conduttore che non abbia intesa la presente Istruzione e che non la sappia francamente applicare.

La presente Istruzione, destinata ad unificare le disposizioni attualmente in vigore tanto sulla Rete Lombarda ed Italia Centrale, quanto su quella di Piemonte e della Rete veneta, annulla tutti gli antecedenti regolamenti, istruzioni ed ordini di servizio risguardanti il Movimento dei convogli.

Torino, 20 novembre 1866.

Il Direttore dell' Esercizio

P. AMILHAU.





FERROVIE
Serv. Materie

BIBLIOTECA