

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali

in Firenze

ESERCIZIO DELLA RETE AGRICOLA

**REGOLAMENTO
DEI CONDUTTORI DEI TRENI**

Ottobre 1891

Ferrovie dello Stato Italiane
Biblioteca Centrale FS

M

IV

12

1907/180
120 3110

10/10/13

M. 14 12

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima edente in Firenze — Capitale L. 100 milioni interamente versati

Esercizio della Rete Adriatica

REGOLAMENTO

PER IL SERVIZIO

DEI CONDUTTORI DEI TRENI



Ottobre 1891

BOLOGNA,

STABILIMENTO GIUSEPPE CIVELLI

Via Riva Reno, N. 56

1891

INDICE

I. Disposizioni generali	pag. 5
Denominazioni (art. 1).	
Dipendenza (art. 2).	
Istruzioni (art. 3).	
Attribuzioni (art. 4).	
Contegno (art. 5-6).	
Proibizioni (art. 7).	
II. Dei Capi-conduttori principali	8
Dipendenza (art. 8).	
Attribuzioni (art. 9-11).	
III. Delle squadre viaggianti.	9
Composizione (art. 12).	
Attrezzi (art. 13).	
Servizio prima della partenza (art. 14); durante la corsa (art. 15-18); ai freni (art. 19 e 20); nelle fermate ed all'arrivo (art. 21).	
Servizio dei viaggiatori (art. 22-28).	
Servizio delle squadre di riserva (art. 29).	
Fermate in piena via (art. 30).	
IV. Del Capo-treno.	22
Giurisdizione e responsabilità (art. 31-33).	
Attribuzioni e doveri (art. 34-42).	
Durante la corsa (art. 43-49).	
Nelle stazioni di fermata e di arrivo (art. 50-51).	
Relazione di viaggio e documenti annessi (art. 52-54).	
V. Del Conduttore ai trasporti.	34
Attribuzioni, doveri e responsabilità (art. 55-61).	
VI. Dei Frenatori speciali e Capi-frenatori.	37
Attribuzioni, doveri ed attrezzi dei Frenatori speciali (art. 62-64).	
Attribuzioni e giurisdizione dei Capi-frenatori (art. 65-68).	



SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società annua vedente in Firenze. — Capitale L. 200 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica

REGOLAMENTO

pel servizio dei Conduttori dei treni

I. — Disposizioni generali.

ART. 1.

Gli Agenti del Servizio Movimento, cui viene affidata la scorta dei Convogli in viaggio, si distinguono in *Conduttori-capi*, *Conduttori*, *Guardie ai freni* e *Frenatori*.

In sussidio al servizio dei freni sui piani inclinati a forti pendenze sono istituiti dei *Frenatori speciali* alla dipendenza di *Capi-frenatori*.

ART. 2.

Il Personale di scorta ai Convogli dipende per la parte amministrativa e disciplinare dai *Capi-conduttori principali*; ma nelle Stazioni è posto sotto gli ordini immediati dei Capi-stazione, per quanto riguarda il servizio in genere.

Il Personale dei Convogli comunica col Capo di Movimento pel tramite del rispettivo Capo-conduttore principale, salvo nei casi in cui sia tassativamente disposto altrimenti.

ART. 3.

Il Personale dei Convogli deve avere completa conoscenza dei Regolamenti sui Segnali, per la Circolazione dei Convogli, e pel servizio dei Conduttori dei treni, tenerli con sè quando trovansi in servizio ed osservarli scrupolosamente.

L' Agente incaricato delle funzioni di Capo-treno deve inoltre avere completa conoscenza dei Regolamenti pel servizio dei Macchinisti, dei Deviatori e dei Guardiani, e tenerli con sè quando trovansi in servizio.

Il Personale medesimo deve inoltre conoscere e sapere applicare gli Ordini di Servizio, le Circolari e le Istruzioni per l'applicazione dei detti Regolamenti, e tutte le disposizioni speciali che riflettono in qualche modo le proprie attribuzioni.

Esso è personalmente responsabile di tutti i fatti relativi al proprio servizio.

ART. 4.

Sui Convogli in corsa il Personale viaggiante è incaricato :

della sicurezza, polizia e sorveglianza ;
della manovra dei freni ;
del servizio viaggiatori, bagagli e merci.

ART. 5.

Il Personale dei Convogli deve in servizio vestire il completo uniforme di prescrizione, pulito ed in buono stato.

ART. 6.

Il Personale dei Convogli deve disimpegnare il proprio servizio con ordine e con prontezza, ma senza precipitazione e senza rumore, scambiandosi a bassa voce le comunicazioni necessarie ed astenendosi in ogni caso da grida, conversazioni e soverchie ripetizioni.

ART. 7.

Al Personale dei Convogli è vietato :

di ammettere nel Convoglio oggetti non accompagnati dai prescritti documenti di trasporto ;

di incaricarsi di commissioni, di trasportare lettere private od altri oggetti per proprio conto, salvo i generi necessari alla propria alimentazione fuori residenza ;

di tenere presso di sé ordigni ed oggetti atti a perpetrare o mascherare manomissioni, né chiavi che non sieno quelle autorizzate con apposite disposizioni superiori ;

di far uso di paglia, od altre materie facilmente combustibili per difendersi dal freddo.

Il trasporto degli oggetti di contrabbando e qualunque altro tentativo diretto a defraudare i diritti dello Stato sono del pari rigorosamente proibiti.

II. — Dei Capi-conduttori principali

ART. 8.

I Capi-conduttori principali dipendono dal Capo di Movimento, al quale indirizzano giornalmente un rapporto sull'andamento del servizio che da loro dipende, e su ogni fatto che potessero aver notato siccome interessante il servizio in genere.

ART. 9.

Essi hanno lo speciale incarico di sorvegliare continuamente e minutamente il Personale dei Convogli, e di comunicare al medesimo le disposizioni particolari che lo riguardano, affinchè ne prenda nota e ne rilasci ricevuta; essi devono accertarsi che il Personale medesimo sia munito dei prescritti Regolamenti e ne abbia completa cognizione, ed adoperarsi con ogni mezzo per ottenere che li Agenti dipendenti usino la massima cura nell'adempimento dei loro doveri.

ART. 10.

Essi devono provvedere al regolare riparto del servizio tra il personale dipendente mediante un turno di servizio approvato dal Capo di Movimento e comunicato ai Capi-stazione interessati a conoscerlo.

In questi turni saranno previste delle squadre di riserva a disposizione del Capo-stazione, per provvedere più facilmente ai bisogni straordinari del servizio.

ART. 11.

I Capi-conduttori principali assumono in viaggio, nel caso di accidenti, la direzione del servizio, a meno che non sia presente un Ispettore od altro Impiegato superiore del Movimento, che assuma tale direzione.

III. — Delle squadre viaggianti

ART. 12.

Ogni Convoglio in viaggio è scortato da un Capo-treno coadiuvato da Conduttori, Guardie ai freni e Frenatori, od altri agenti capaci di disimpegnarne le funzioni, nella quantità che può essere

richiesta dal numero e peso dei veicoli che compongono il Convoglio, dalle condizioni della linea da percorrersi e dall'importanza del servizio da eseguirsi.

Quando l'importanza del servizio lo richieda, vi sarà un apposito Agente incaricato delle funzioni di Conduttore ai Trasporti.

ART. 13.

Ogni Capo-treno in servizio deve essere munito dei seguenti attrezzi:

- una cornetta da Conduttore,
- due bandiere verdi,
- due bandiere rosse,
- una lanterna a segnali con accenditore,
- una lanterna comune,
- una scatola di petardi,
- due chiavi da carrozza,
- l'orario generale di servizio,
- un orologio regolato e piombato a cura della Stazione di partenza.

Ogni altro Agente della squadra deve inoltre essere provveduto per proprio conto:

- di una bandiera rossa,
- di una lanterna a segnali.

Ogni Agente deve rilasciare al Capo-conduttore principale ricevuta degli oggetti che ha in consegna, e ne rimane personalmente responsabile.

Quando alcuno di detti oggetti vada smarrito o diventi inservibile, l'agente deve rivolgersi al Capoconduttore principale per la riparazione o sostituzione.

ART. 14.

Gli Agenti di servizio ad un Convoglio debbono trovarsi alla Stazione di partenza all'ora per essi stabilita, e sempre in tempo utile per compiere prima dell'ora fissata per la partenza tutte le operazioni preparatorie e preliminari che loro incombono; essi devono presentarsi immediatamente al Capo-stazione per prendere ed eseguirne li ordini.

Il Capo-stazione verifica che gli Agenti di servizio ad un Convoglio si trovino in condizioni normali di mente e di corpo, e vestano decentemente col prescritto uniforme.

ART. 15.

Durante la corsa il Capotreno ed il Conduttore ai Trasporti prendono posto nel Bagagliaio; gli altri Agenti prendono posto ai freni dei veicoli che ne sono muniti, secondochè vien stabilito dal Capotreno di conformità ai regolamenti vigenti.

Gli Agenti del Convoglio devono occupare il proprio posto prima che il Convoglio si metta in moto; essi devono avere presso di sé la bandiera

rossa di giorno, e la lanterna a segnali accesa di notte e nelle gallerie.

ART. 16.

Mentre il Convoglio si allontana da una Stazione, deve il Personale viaggiante voltarsi replicatamente indietro, per rilevare se eventualmente venissero da quella fatti dei segnali d'arresto.

Durante la corsa il Personale viaggiante deve esercitare una continua sorveglianza su tutto ciò che può interessare la sicurezza ed il buon andamento del Convoglio: osservare la strada percorsa, tener d'occhio i segnali fissi e prestar attenzione a quelli eventualmente fatti dal Macchinista e dai Guardiani.

È rigorosamente vietato agli Agenti in servizio sui Convogli di abbandonare il proprio posto, di dormire, di sdraiarsi, di leggere o di fumare.

L'articolo 312 della Legge 20 Marzo 1865 sulle Opere pubbliche stabilisce, che un agente di scorta ad un treno, il quale abbia abbandonato il suo posto mentre il Convoglio è in corso, sarà punito col carcere da sei mesi a due anni.

ART. 17.

Il Personale dei Convogli deve vegliare, e provvedere quando occorra, e secondo le norme particolari all'uopo stabilite, all'ungimento dei veicoli,

rivolgendosi all'uopo al Macchinista per averne consiglio, aiuto, e somministrazioni. Si devono particolarmente sorvegliare e visitare i bossoli che presentassero un principio di riscaldamento, o che ne avessero già sofferto, per farli mettere in istato di viaggio alla prima Stazione, od altrimenti far ritirare dalla circolazione il veicolo che, sentito il Macchinista, non potesse continuare la corsa.

Il Personale suddetto è responsabile delle avarie derivanti ai veicoli per incuria usata nella dovuta sorveglianza.

ART. 18.

Il Personale dei Convogli deve vegliare, e provvedere quando occorra, e secondo le norme particolari all'uopo stabilite, alla regolare illuminazione del Convoglio, non meno che alla regolare esposizione dei segnali secondo li ordini del Capo-treno.

ART. 19.

Gli Agenti preposti al maneggio dei freni debbono, prima della partenza e successivamente durante il viaggio, assicurarsi del regolare funzionamento del proprio freno.

Essi debbono, durante la corsa, tenersi presso al freno loro assegnato, attenti e pronti ad obbedire immediatamente ai segnali che possono essere fatti, sia sulla strada, sia dalla locomotiva; ed a rilevare

senza ritardo i fatti di natura tale da rendere necessario l'arresto del Convoglio.

In generale i freni non debbono essere serrati se non dietro avviso del Macchinista; ma ogni qualvolta si scorga un qualche pericolo, per cui fosse necessario l'arresto del Convoglio, si veggano segnali di fermata o si oda lo scoppio di un petardo, non si deve esitare un istante a serrare i freni, prima d'ogni altra cosa.

Nelle discese la velocità dei Convogli senza freno continuo deve in massima essere moderata e regolata col solo uso dei freni a mano dei veicoli e della locomotiva, a norma dei segnali che saranno dati dal Macchinista.

Però quando il Convoglio sta per incontrare una discesa superiore al 15 per mille, i freni devono essere serrati fortemente, senza attendere il segnale del Macchinista, stringendoli poi a fondo od aprendoli leggermente secondochè il treno accenni a prendere una velocità superiore alla normale o rallenti soverchiamente. Salvo anche in questi casi, come sempre, l'obbedienza ai segnali che fossero fatti dal Macchinista.

Devesi evitare di mantenere lungamente i freni stretti per modo da far strisciare le ruote sulle rotaie. Quando sulle forti discese occorra mantenere i freni serrati per modo da far strisciare le ruote, si dovrà tuttavia di quando in quando, allo scopo di cambiare il punto di contatto delle ruote sulla

otaia, aprire leggerissimamente il freno, con uno o due giri di manovella, restringendolo subito dopo nuovamente a fondo.

Avvicinandosi il Convoglio ad una Stazione, il Personale viaggiante deve raddoppiare di attenzione e preparare i freni in modo da poterli fare agire all'occorrenza con tutta prontezza ed anche di propria iniziativa, se il Treno si avvicini ad una Stazione di fermata con velocità manifestamente soverchia, o se appariscano segnali a distanza indi-

canti l'arresto.

21-1892
ART. 20.

Nelle Stazioni di fermata il Personale del Convoglio deve scendere con tutta prestezza onde sollecitare il servizio, ma non prima che il Convoglio stesso sia fermo, nè prima di aver allentato i freni se per avventura erano stati chiusi.

Però nelle Stazioni che trovansi in pendenza superiore al 3 per mille, i freni, se aperti, debbono essere chiusi tosto che il treno sia completamente fermo, e saranno mantenuti serrati finché il Macchinista dia il fischio di partenza.

Nello spostamento dei Convogli sulle forti pendenze, i freni (dopo il consueto fischio di partenza dato dal Macchinista) debbono venir riaperti successivamente, procedendo dalla testa verso la coda pei Convogli ascendenti, e dalla coda verso la testa pei Convogli discendenti.

Durante le manovre dei Convogli il Personale viaggiante presta servizio ai freni nella misura del necessario.

ART. 21.

Nelle Stazioni di fermata e di arrivo il Capotreno non deve allontanarsi senza il permesso del Capo-stazione, e gli altri Agenti senza il permesso del Capotreno che all'uopo prenderà li ordini dal Capo-stazione.

A richiesta del Capo-stazione, i detti Agenti devono indicare dove potranno essere reperibili in caso di bisogno.

Nella Stazione di arrivo il Personale di scorta al Convoglio non deve allontanarsi senza aver prima fatto firmare dal Capo-stazione il proprio libretto di presenza.

ART. 22.

Per rispetto al servizio dei viaggiatori, il Personale dei Convogli deve:

aprire le porte delle carrozze, dove e quando occorre, e sempre ben inteso quando il Convoglio sia completamente fermo;

indicare distintamente il nome della Stazione, ed eventualmente per quali direzioni debbasi cambiar Convoglio, ripetendo altresì la durata della fermata, quando questa sia indicata dal Capotreno;

indicare distintamente ai viaggiatori in partenza la direzione del Convoglio, specialmente nella Stazione di incrocio e di diramazione;

sollecitare i viaggiatori a prender posto, fornendo loro opportune indicazioni sui posti disponibili;

impedire l'ingresso nelle carrozze alle persone non munite di regolare biglietto di viaggio, a quelle in istato di ubbriachezza od altrimenti escluse per vigenti disposizioni, a quelle che portano armi da fuoco cariche, salve le stabilite eccezioni;

impedire ai viaggiatori di prender posto in classe superiore a quella indicata dal relativo biglietto, salvo il pagamento della relativa differenza;

vietare l'introduzione nelle carrozze di oggetti che per volume, peso o qualità ne sieno esclusi dalle vigenti tariffe, e quelli che per la loro natura od il loro odore possano arrecar molestia od incomodo ai viaggiatori, oppure recar danno al materiale;

chiudere a tempo debito le porte delle carrozze, ed assicurarsi che sieno regolarmente chiuse anche quelle situate dalla parte opposta al servizio;

opporsi a che i viaggiatori salgano sui Convogli in moto o ne discendano, vi entrino o ne escano dalla parte opposta al servizio, passino in viaggio da una carrozza all'altra o si sporgano dalle finestre in modo pericoloso;

cercare di impedire e far cessare il disturbo che possa arrecare agli altri alcun viaggiatore con

schiamazzi, od espressioni ed atti incivili e sconvenienti.

ART. 23.

Il Personale dei Convogli deve altresì:

constatare i guasti arrecati dai viaggiatori al materiale ferroviario, ed esigerne da questi lo stabilito indennizzo, presentandoli ove d'uopo al Capo-stazione;

indicare al Visitatore del materiale od al Capotreno i difetti e le riparazioni occorrenti alle serrature, ai finestrini, alle tende dei compartimenti e simili;

visitare subito i compartimenti rimasti vuoti, raccogliere e consegnare al Capo-stazione gli oggetti dimenticati, e chiuderne quindi con diligenza i vetri e le porte;

dare al Capotreno le indicazioni necessarie sui posti disponibili e sul bisogno di aggiungere delle carrozze;

dar mano quando occorra al carico e scarico ed alle manovre relative al Convoglio cui sono di servizio.

ART. 24.

Il Personale dei Convogli deve impedire che salgano sul Bagagliaio persone che non sieno in servizio del Convoglio stesso e quelle non autorizzate

da disposizioni regolamentari o non munite di permesso superiore in iscritto.

ART. 25.

Nei Convogli in cui si trovino compartimenti destinati ai fumatori, gli Agenti di servizio procureranno che i viaggiatori desiderosi di fumare prendano posto nei medesimi; in tutti gli altri compartimenti i Capi-treno ed i Capi-stazione sono in dovere di esigere dai viaggiatori che si astengano dal fumare, quando nel riparto vi fossero donne, od altre persone cui fosse molesto il fumo.

Nei Convogli in cui trovansi dei compartimenti riservati per le donne ed i ragazzi, devono gli Agenti vietarne l'accesso agli altri viaggiatori. Quando non vi fossero di tali compartimenti, gli Agenti si presteranno a far salire le donne sole in compartimenti ove già trovinsi altre donne.

ART. 26.

Nell'aprire e chiudere le porte delle carrozze devesi conciliare la prestezza colla cautela necessaria per non danneggiare le membra nè gli abiti dei viaggiatori.

All'atto di chiudere le porte delle carrozze de-
vonsi mettere in avvertenza i viaggiatori colla parola « permesso ».

ART. 27.

Devonsi avere per tutti i viaggiatori, e specialmente per le donne che viaggiano sole, i più grandi riguardi, e mostrarsi sempre verso di loro compiacenti, premurosi e garbati in tutte quelle cose che possono riguardare le proprie attribuzioni ed incombenze di servizio.

Alle domande dei viaggiatori si deve rispondere con poche parole, ma però in modo per quanto possibile completo e preciso; non essendo in grado di rispondere con esattezza ad una domanda che riguardi il servizio, si deve indicare al viaggiatore dove egli possa assumere le desiderate informazioni.

Quando una famiglia od una compagnia di viaggiatori esprima il desiderio di restare riunita, devesi acconsentirvi per quanto possibile.

In generale e nei limiti segnati dai Regolamenti, tutto ciò che può venir concesso ai viaggiatori devesi tosto premurosamente indagare ed eseguire; ed evitare per contro colla più grande cura tutto ciò che fosse di natura da arrecare incomodo ai viaggiatori, od urtarne la suscettibilità.

ART. 28.

Si devono assolutamente evitare le conversazioni e le discussioni coi viaggiatori, esigendo però dai

medesimi, con calma e urbanità, ma con fermo contegno, l'osservanza delle prescrizioni vigenti.

Se i viaggiatori non obbediscono alle ingiunzioni, se ne riferirà al Capo-stazione; e quando ne sia il caso, si eleverà il verbale di contravvenzione.

Qualora un Agente venga insultato da un viaggiatore; ei deve comportarsi con dignità e fermezza, non mai reagire nè con atti, nè con parole, nè usare rappresaglie, ma riferirne al Capo-stazione.

ART. 29.

Nelle Stazioni ove esistono squadre di riserva, devono gli Agenti di queste coadiuvare quelli del Convoglio nel servizio dei viaggiatori di cui all'articolo 22.

ART. 30.

In caso di fermate in piena via, qualora fosse necessario far discendere i viaggiatori, gli Agenti del Convoglio provvederanno a mantenere l'ordine e la calma; che se tale bisogno non vi fosse, si dovrà allora, colla massima cortesia ed urbanità, persuaderli a rimanere in carrozza, informandoli brevemente e semplicemente delle cause della fermata.

IV. — Del Capo-treno

ART. 31.

Dal Conduttore-capo od altro Agente incaricato delle funzioni di Capo-treno dipendono tutti gli altri Agenti subalterni del Convoglio, fra i quali egli distribuisce i posti e le varie incombenze relative.

Fuori del recinto delle Stazioni, e nel caso di cui al secondo allinea dell'art. 50, il Capo-treno ha del pari autorità sul Macchinista, sul Fuochista, ed in generale su tutti gli Agenti che si trovano sul Convoglio, per quanto si riferisce alla sicurezza e regolarità della circolazione ed alla esatta osservanza delle prescrizioni di servizio; al medesimo spetta pure l'iniziativa, la direzione e la responsabilità delle eventuali manovre e di tutte le misure che riflettono la sicurezza ed il buon andamento del suo Convoglio, nei limiti dei Regolamenti, a meno che non sia presente un Ispettore od altro impiegato superiore del Movimento, che ne assuma la direzione.

ART. 32.

In caso di disgrazia od altro impedimento sopravvenuto al Capo-treno, assume la dirigenza del Convoglio e la responsabilità del servizio il più anziano fra i Conduttori, amenochè non ne fosse prescelto altro dal Capo-treno stesso.

ART. 33.

Il Capo-treno è tenuto, sotto la propria responsabilità, ad osservare e far osservare dal personale dipendente tutte le disposizioni ed i regolamenti vigenti.

Egli deve vigilare a che non sieno ammessi sulla locomotiva persone od oggetti in contravvenzione con le disposizioni regolamentari.

In mancanza del Conduttore ai Trasporti, come all'art. 12, il Capo-treno ne assume le funzioni.

Al medesimo si applicano le disposizioni di cui al Capo III del presente Regolamento in quanto sono conciliabili con le sue speciali attribuzioni.

ART. 34.

Il Capo-treno è in obbligo di riferire al Capoconduttore principale, ed in sua assenza, al Capostazione di residenza, qualsiasi fatto avvenga contrario alla sicurezza ed alla regolarità del servizio, e gli errori e le mancanze commesse dai dipendenti, dei quali non fosse il caso di far menzione sulla Relazione di viaggio di cui all'art. 52.

ART. 35.

Il Capo-treno, nella Stazione di partenza, in quelle di sufficiente fermata ed in quelle dove la

composizione del Convoglio viene modificata, deve assicurarsi personalmente:

della effettiva presenza in servizio del personale dipendente nella quantità richiesta dalle vigenti prescrizioni in relazione ai bisogni del servizio; e che ciascun Agente si trovi in istato normale di animo e di corpo, occupi il posto assegnato, e sia fornito degli attrezzi prescritti in buone condizioni e preparati a doverci;

della regolare agganciatura dei veicoli;

della regolare composizione del Convoglio rispetto ai Regolamenti ed anche in confronto coi documenti relativi a lui consegnati;

della regolare esposizione dei segnali tanto in coda al Convoglio che sulla locomotiva.

Del pari egli deve personalmente, o per mezzo di un suo dipendente espressamente incaricato, ma sotto la sua responsabilità, assicurarsi del buono stato del materiale in genere, e che nel Convoglio non vi siano veicoli portanti etichette di riparazione che ne vietino la circolazione; del regolare funzionamento dei freni, della pulizia, illuminazione e riscaldamento delle carrozze; e constatare, secondo le norme particolari stabilite, le avarie e gli ammanchi del materiale componente il Convoglio e dei relativi accessori, facendone constare sulla Relazione di viaggio.

Il Capo-treno, prima della partenza dalla Stazione di origine del Treno, ed in quelle dove vien

cambiato il Macchinista, deve dare a questi l'ora precisa sul proprio orologio regolato e piombato.

ART. 36.

Il Capo-treno riceve in consegna gli attrezzi occorrenti pel servizio del Convoglio, che già non fossero in possesso normale della squadra, facendone constare sulla Relazione di viaggio.

ART. 37.

Il Capo-treno resta ugualmente incaricato di ricevere, custodire e riconsegnare a destino la corrispondenza d'ufficio.

ART. 38.

Il Capo-treno, in mancanza del Controllore, procede o fa procedere da un Agente dipendente al controllo dei biglietti portati dai viaggiatori, e ne rimane responsabile.

ART. 39.

Il Capo-treno prende in consegna i vagoni completi e piombati; si accerta che i medesimi, coi relativi attrezzi di carico, sieno scortati dai regolari

documenti di trasporto o di accompagnamento, e ne effettua la riconsegna a destino.

Il ricevimento e la riconsegna dei detti vagoni devono risultare da ricevute sui documenti all'uopo istituiti.

Nelle scritturazioni e verifiche contabili occorrenti in questa bisogna, egli si fa coadiuvare dal Conduttore ai Trasporti.

ART. 40.

Il Capo-treno deve assicurarsi della buona condizione del carico, della regolare chiusura e piombatura dei vagoni, e che i medesimi sieno muniti delle prescritte etichette di carico.

Deve far consolidare i carichi che si fossero scompagnati, e se occorre, far trattenere i vagoni di cui il carico non potesse prontamente essere ristabilito in buona condizione.

Se vi fosse dispersione di liquidi, deve il Capo-treno curare di arrestarne la continuazione o di evitarne una maggiore; e se la cosa dipendesse da cause non imputabili al servizio, qual sarebbe il cattivo condizionamento dei recipienti, ne farà la constatazione coll'intervento della Stazione e possibilmente di testimoni idonei.

Infine, deve il Capo-treno sorvegliare con particolare attenzione il carico, il coprimento e la situazione dei vagoni contenenti merci infiammabili od altrimenti pericolose.

ART. 41.

Il Capo-treno, prima di partire, deve riferire al Capo-stazione tutte le irregolarità riscontrate, onde questi vi ponga riparo o ne faccia constare sulla Relazione di viaggio.

ART. 42.

Prima di dare con la cornetta l'ordine di partenza al Macchinista, il Capo-treno deve osservare: se tutte le porte dei veicoli sieno chiuse; se il servizio dei viaggiatori, della posta, dei bagagli e delle merci sia compiuto; se alcun segno venga fatto per impedire o sospendere la partenza.

ART. 43.

Durante la corsa il Capo-treno deve aver sott'occhio l'Orario generale di Servizio, e rendersi esatto conto della posizione del suo Convoglio per rispetto a quella degli altri ordinari o straordinari in corso, precedenti, susseguenti ed incrocianti.

Egli deve ispezionare con frequenza la strada, tenendosi all'uopo alla vedetta del Bagagliaio, per osservare le condizioni della via, l'andamento del treno ed i segnali dei Guardiani e delle Stazioni.

Quando alcuno degli avvertimenti ed ordini scritti dalle Stazioni sulla Relazione di viaggio im-

potrà una speciale sorveglianza sull'andamento del Convoglio, per un determinato tratto di strada, il Capo-treno deve darne opportuna comunicazione verbale al personale dipendente.

In caso di ritardo, il Capo-treno deve avvisarne il Macchinista, perchè questi aumenti la velocità conformemente alle circostanze. Se il Macchinista non adempisse a questo dovere, il Capo-treno dovrà informarsi della causa e riferirne sulla Relazione di viaggio.

Deve il Capo-treno, personalmente o per mezzo di suoi subalterni espressamente incaricati, sorvegliare i vagoni carichi, ed accertarsi che il carico non si scomponga, nè cadano per via merci od attrezzi.

ART. 44.

Incontrando un segnale di arresto abbandonato, come al verificarsi dello scoppio anche di un solo petardo, il Capo-treno deve far subito fermare il Convoglio, e quindi, di concerto col Macchinista, procederà con la massima circospezione fino all'incontro di qualche Agente da cui prendere informazioni.

Percorso un chilometro senza incontrare nè un segnale, nè un Agente con istruzioni, il Convoglio potrà riprendere la sua corsa normale,

ART. 45.

Quando un Convoglio, dopo una fermata in piena linea, dovesse riprendere la corsa, abbandonando sulla via i segnali di protezione già esposti, deve il Capo-treno provvedere per avvertirne il primo Guardiano che incontra, incaricandolo di andare a ritirare i segnali.

ART. 46.

Se durante il viaggio si appicasse il fuoco ad un veicolo, il Convoglio deve essere tosto fermato, ed il Capo-treno farà isolare al più presto possibile il veicolo incendiato, quindi cercherà con tutti i mezzi disponibili di diminuire l'entità del danno, e preservare gli altri veicoli dal pericolo.

Nel solo caso che non si potesse agire diversamente, si rovescerà il veicolo incendiato fuori del binario, onde sgombrare la via e proseguire la corsa appena il pericolo sia cessato.

ART. 47.

Quando occorra lasciare una parte del Convoglio ferma sulla via, il Capo-treno deve rimanere con questa, se vi siano viaggiatori.

In ogni caso, il Capo-treno non deve abbandonare una parte del Convoglio sulla via, senza prima essersi accertato che essa fu sufficientemente assi-

curata con freni, stanghe, traverse, cunei o simili, e protetta coi dovuti segnali a prescritta distanza; nè senza aver lasciato uno dei suoi subalterni espressamente incaricato della custodia e protezione dei veicoli fermi, munendolo di opportuni ordini scritti.

ART. 48.

Nelle Stazioni ove il Convoglio transita senza fermarsi, deve il Capo-treno verificare se i deviatori di entrata sono presenziati, se il dovuto segnale è esposto sul marciapiede, e finalmente se il Capostazione o chi per esso presenzia il passaggio del Convoglio.

Se per mancanza del segnale stabilito il Convoglio viene ad arrestarsi in una Stazione non di fermata prescritta, il Capo-treno, dopo aver constatato il motivo della fermata, ordina senz'altro la partenza, semprechè circostanze speciali non suggeriscano di procedere diversamente.

ART. 49.

Approssimandosi alle Biforcazioni, alle Stazioni di diramazione ed a quelle di incrocio o di precedenza, il Capo-treno deve accertarsi in tempo utile della posizione del segnale a disco o di quelli altri segnali che eventualmente potrebbero essere fatti al Convoglio; egli deve del pari osservare se il

Convoglio sia instradato sulla linea che gli è destinata, o quanto meno, se il binario sul quale vien ricevuto non sia ingombro, per regolarsi in conseguenza.

ART. 50.

In ogni Stazione di fermata, il Capo-treno deve indicare ad alta voce il nome della località e la durata della fermata, quando questa debba riuscire maggiore di 3', tenuto conto del bisogno di abbreviarla in caso di ritardo;

assicurarsi che la sua presenza sia avvertita dal Personale della Stazione, e vegliare egli stesso alla sicurezza del Convoglio ed alle eventuali manovre, se non trova in Stazione alcun Agente responsabile per riceverlo;

presentare al Capo-stazione, che all'uopo deve recarsi presso il Bagagliaio, i moduli che costituiscono la Relazione di viaggio, per le eventuali scritturazioni a farvisi;

prender nota sul proprio orologio delle ore di arrivo e partenza e comunicarle al Capo-stazione, notando le differenze con l'orologio della Stazione;

dare al Capo-stazione le indicazioni necessarie per i carri da levarsi, per quelli da aggiungersi, sui posti disponibili, sulla necessità di aggiungere carrozze sia nella Stazione stessa od in altra successiva;

prendere notizia delle annotazioni esistenti sulla lavagna, ed accertarsi che corrispondano a quelle

contenute nella Relazione di viaggio e documenti annessi.

Dove occorranò manovre, il Capo-treno può venir incaricato dal Capo-stazione di surrogarlo nella esecuzione delle medesime.

ART. 51.

Nella Stazione ove ha termine il servizio del Capo-treno, questi deve:

presentarsi al Capo-stazione per consegnargli la Relazione di viaggio e documenti annessi, riferirgli anche verbalmente quanto di anormale accadde lungo il viaggio, e dargli tutti gli schiarimenti utili: il Capo-stazione prende conoscenza della Relazione di viaggio e documenti annessi alla presenza del Capo-treno, onde fargli quelle osservazioni e chiedergli quegli schiarimenti che ritenesse opportuni;

rimettere a chi di ragione gli attrezzi affidati alla sua custodia, ma che non trovansi in consegna permanente della squadra, facendone risultare sulla Relazione di viaggio a proprio scarico;

procedere, personalmente o per mezzo di un suo dipendente espressamente incaricato, alla visita del Convoglio, secondo le norme particolari stabilite, allo scopo di raccogliere gli oggetti dimenticati dai viaggiatori, e da consegnarsi al Capo-stazione, e di rilevare le avarie e gli ammanchi del materiale,

in confronto di quelli verificati in partenza, facendone constare sulla Relazione di viaggio.

ART. 52.

Il Capo-treno è tenuto a compilare la Relazione di viaggio del Convoglio, sopra i moduli che all'uopo vengono preparati e consegnati dalle Stazioni che ne hanno l'incarico.

La Relazione di viaggio deve essere tenuta in corrente durante la corsa, Stazione per Stazione, e non compilata in fine di viaggio.

ART. 53.

I Capi-stazione ed il Capo-treno devono, ciascuno per la parte che li riguarda, completare la Relazione di viaggio con tutte le indicazioni specificatamente richieste dai moduli e dalle norme particolari stabiliti.

Il Capo-treno deve inoltre completarla con un succinto rapporto sulle mancanze ed irregolarità rilevate nel servizio del personale delle Stazioni e della strada, sui principali avvenimenti occorsi durante il viaggio, e su tutti i fatti interessanti la sicurezza e regolarità della circolazione, precisando con cura i luoghi e le ore in cui essi avvennero.

ART. 54.

Il Capo-treno deve accertarsi che le annotazioni o le prescrizioni fatte dalle Stazioni sulla

Relazione di viaggio e documenti annessi sieno esatte, chiare e conformi ai regolamenti, ed all'orario di servizio; che sieno corrispondenti fra di loro, con la composizione del Convoglio, con le annotazioni esistenti sulle lavagne, e non contraddittorie.

In caso contrario, egli deve richiamarvi l'attenzione del Capo-stazione prima della partenza.

V. — Del Conduttore ai Trasporti

ART. 55.

Le funzioni del Conduttore ai Trasporti consistono nel ricevere i bagagli, le merci in singole spedizioni e gli oggetti di valore coi relativi documenti di trasporto, custodirli e riconsegnarli alla Stazione destinataria sotto la propria responsabilità.

Egli resta pure incaricato del servizio dei carri misti-raccoglitori e, quando ne sia il caso, del Servizio postale e della Corrispondenza di servizio raccomandata.

Il Conduttore ai trasporti deve per via fare i preparativi e prendere le disposizioni necessarie, perchè durante la prossima fermata il proprio servizio possa compiersi sollecitamente e non sia causa di ritardo al treno.

ART. 56.

Il Conduttore ai trasporti deve all'atto del ricevimento riconoscere gli oggetti che gli vengono consegnati, in contraddittorio con gli Agenti che eseguono la consegna, confrontarli coi documenti di trasporto ed assicurarsi che sieno condizionati secondo le norme vigenti.

Egli deve accertarsi che il carico sia eseguito a dovere, e che tutte le misure sieno prese per evitare avarie o perdite, le quali sarebbero a lui stesso imputabili quando avvenissero per difetto di sorveglianza al carico.

Ad ogni operazione di consegna o riconsegna devono farsi risultare per iscritto gli anmanchi e le avarie che si verificano nelle singole spedizioni.

ART. 57.

Il Conduttore ai Trasporti rilascia ricevuta delle merci ed altri oggetti che riceve, li registra sui documenti all'uopo istituiti, e nel farne la riconsegna a destino ne ritira a sua volta ricevuta.

ART. 58.

Il Conduttore ai trasporti coadiuva il Capotreno nelle scritturazioni ed altre operazioni contabili che si riferiscono al servizio dei carri.

ART. 59.

Il Conduttore ai Trasporti è direttamente responsabile delle operazioni a lui affidate, ma il suo operato è sottoposto alla sorveglianza del Capo-treno, il quale riscontra i documenti di trasporto in confronto coi singoli colli, assiste al carico e scarico, ed interviene personalmente ad assistere e controllare il Conduttore ai Trasporti nella consegna e riconsegna delle merci di valore.

ART. 60.

Quando vi fossero più vagoni da caricare e scaricare contemporaneamente, ed il solo Conduttore ai Trasporti non bastasse al bisogno, sarà destinato altro Agente viaggiante a coadiuvare il primo ed a dividerne le incombenze.

ART. 61.

Dovendosi in viaggio sostituire un Conduttore ai Trasporti con altro, il Capo-treno assisterà alla consegna tra essi, facendone constare sui documenti relativi.

VI. — Dei Frenotori speciali e Capi-frenotori

ART. 62.

I Frenotori speciali prestano servizio ai Convogli sui piani inclinati a forti pendenze, in sussidio alla squadra viaggiante, per completare il numero di freni prescritti.

Ad essi si applicano tutte le disposizioni relative al servizio del personale di scorta ai Convogli, in quanto non siano in opposizione con le seguenti.

ART. 63.

Oltre la bandiera rossa, la lanterna a segnali ed i Regolamenti, ogni frenatore speciale deve essere munito di una cornetta da Capo-treno, della quale si servirà, in caso di bisogno, per richiamare l'attenzione del personale di macchina, dei compagni e del personale della linea.

ART. 64.

I frenatori speciali devono essere incaricati del solo servizio dei freni; essi non debbono in viaggio abbandonare il posto assegnato se non per visitare il proprio freno durante le fermate, quando non si facciano manovre.

ART. 65.

I Capi-frenatori debbono ammaestrare i frenatori speciali intorno al servizio che sono chiamati a prestare, sul modo di verificare il regolare funzionamento dei freni praticandovi le piccole riparazioni che sono alla loro portata, e sul modo di manovrarlo in relazione alle circostanze speciali della strada da percorersi.

Essi debbono accertarsi che i frenatori speciali abbiano le cognizioni necessarie pel disimpegno del loro servizio.

ART. 66.

Il Capo-frenatore di servizio deve assicurarsi che i frenatori speciali destinati ad un dato treno si trovino in Stazione e pronti a tempo debito, muniti degli attrezzi prescritti.

ART. 67.

Di concerto col Capo-treno, il Capo-frenatore di servizio coadiuva il medesimo nel distribuire i frenatori speciali ai posti dovuti, e si assicura che ciascuno di essi faccia nei debiti modi la dovuta verifica del proprio freno.

ART. 68.

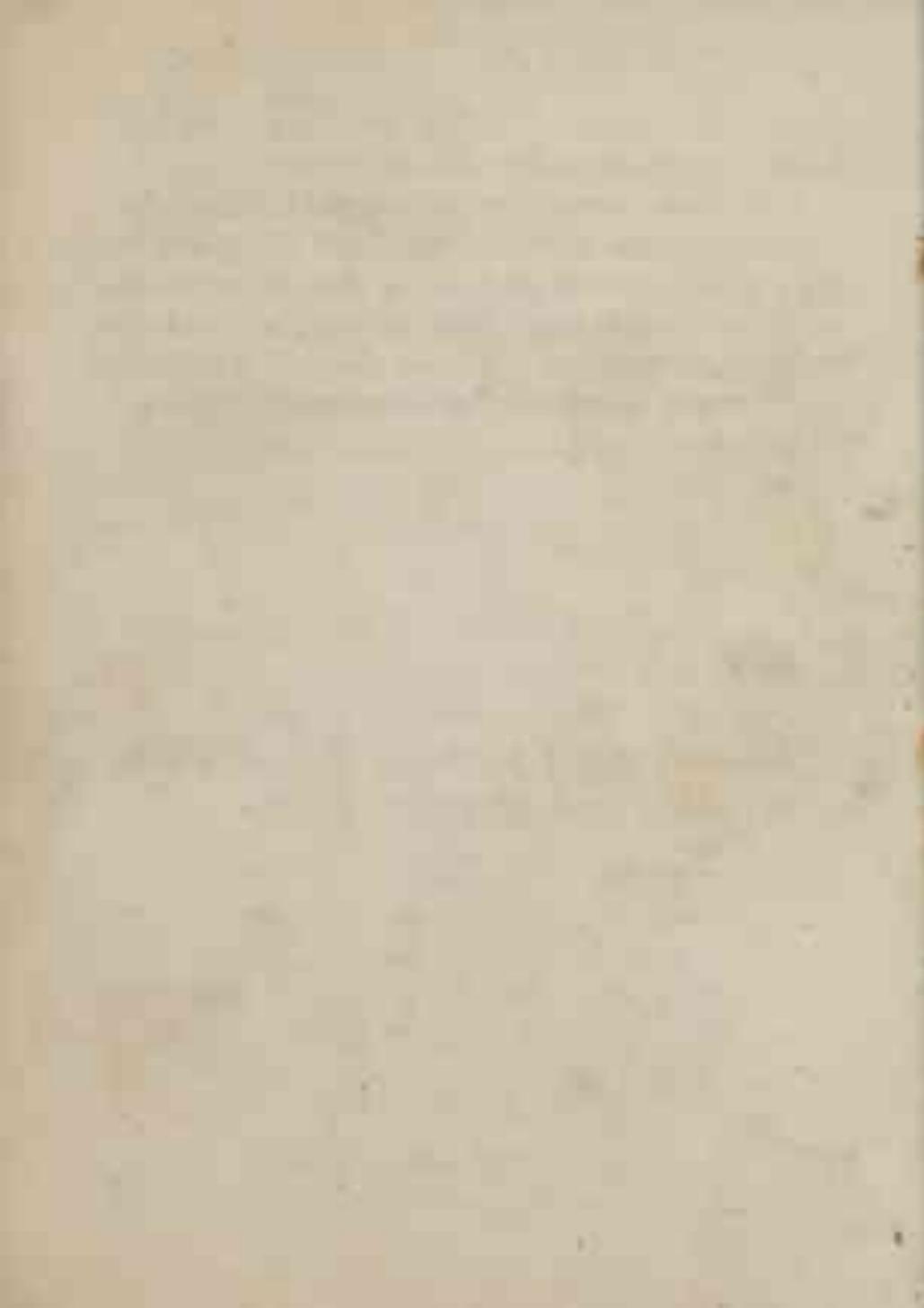
Il Capo-frenatore che accompagna un treno assume il comando della relativa squadra di frenatori-

speciali, però sotto gli ordini del Capo-treno lungo la linea, e dei Capi-stazione nelle Stazioni.

Egli deve sorvegliare in viaggio la condotta e l'operato dei frenatori, ed accertarsi che questi facciano rigorosamente il proprio dovere secondo i regolamenti e le istruzioni speciali ai medesimi impartite, riferendone, in caso diverso, al rispettivo Capo-treno e quindi al Capo-stazione di arrivo.

FINE

Approvato dal R. Ispettorato Generale con nota del 24 Agosto 1891, N. 13950, Div. 3.^a



Praceln S

FIDENZA

