

EXCERPT



STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

NORME ED ISTRUZIONI

PER LA

circolazione dei Treni Reali

Agosto 1894

MILANO
MENTO G. CIVELLI
1894

Ferrovie dello Stato Italiane
Biblioteca Centrale FS

Q

i

70

100

Q 270

H. H. H. H.



SOCIETÀ ITALIANA

per le

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano

Capitale Sociale L. 180 milioni, interamente versato

Milano, 15 Luglio 1894

DIREZIONE GENERALE

ORDINE GENERALE DI SERVIZIO N. 27 - 1894

Servizio dei Treni Reali

A datare dal 1.^o Agosto p. v. saranno attivate sopra tutta la Rete le nuove disposizioni per l'effettuazione e la circolazione dei Treni Reali, distinte in due parti e cioè:

PARTE PRIMA. — Norme approvate dal Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, colla Nota del 3 Aprile c. a., N. 2880, Div. 3.^a e comuni colla Rete Adriatica:

PARTE SECONDA. — Istruzioni speciali per la Rete Mediterranea in esecuzione delle sopradette norme.

Con l'attivazione delle suddette disposizioni, l'uso della locomotiva staffetta viene soppresso, salvo per i casi speciali od eccezionali nelle medesime indicati.

Tutte le disposizioni contenute nei vigenti Regolamenti, Ordini di Servizio, Circolari, ecc. sono da osservarsi scrupolosamente in quanto non sia diversamente provveduto con le presenti norme ed istruzioni; ogni altra disposizione contraria resta abrogata.

Le Norme ed Istruzioni per l'effettuazione e la circolazione dei treni Reali, saranno distribuite alle stazioni per cura degli Ispettorati Principali.

Il Vice Direttore Generale

G. RATTI.

PARTE PRIMA

Norme per la circolazione dei treni Reali

1. — Sono considerati treni Reali quelli che servono al trasporto delle LL. MM. il Re e la Regina d'Italia.

Saranno considerati treni Reali anche quelli in servizio di Principi regnanti stranieri, quando siano come tali preavvisati dalla Casa Reale o dal Governo.

Le norme per l'effettuazione e circolazione dei treni Reali saranno d'ora innanzi le seguenti, rimanendo abrogata ogni altra disposizione contraria.

2. — La velocità dei treni Reali sarà in massima regolata in base a quella dei convogli diretti sulla stessa linea percorsa dal treno Reale. — Sulle linee non percorse da treni diretti, la

velocità massima sarà stabilita dai Servizi Sociali competenti.

3. — Nella circolazione del treno Reale si terrà per base che nessun altro treno debba mai trovarsi sullo stesso tronco di binario su cui circola il treno Reale.

Per questo riguardo intendesi per tronco di binario il tratto compreso tra lo scambio di uscita da una Stazione telegrafica e lo scambio d'entrata nella Stazione consecutiva, pure telegrafica, più il binario di questa Stazione su cui il treno Reale deve essere ricevuto. — Quando in questa tratta esistessero uno o più bivi, si considerano come facenti parte del tronco anche i binari che diramano da quello percorso dal treno Reale o quelli che lo intersecassero, fino agli scambi d'ingresso delle prossime Stazioni telegrafiche poste sulle linee diramate.

Le Stazioni dovranno assicurarsi a mezzo del telegrafo che detta norma sia esattamente osservata, secondo le istruzioni che saranno all'uopo emanate dalle singole Amministrazioni.

Qualora per interruzione telegrafica o per altre cause non si potesse avere tale certezza, il treno sarà egualmente avanzato, con prescrizione di usare speciale circospezione, e dopo un intervallo di tempo non inferiore alla percorrenza d'orario del treno che lo precede, aumentato di 10'.

4. — Sulle linee a semplice binario l'incrocio del treno Reale con un treno viaggiante in senso opposto sarà fissato in quella Stazione ove questo secondo arrivi non meno di 10' prima del treno Reale, se treno-viaggiatori, e non meno di 15' prima se treno-merci.

5. — La precedenza del treno Reale sopra un treno viaggiante nello stesso senso sarà fissata in quella Stazione ove il treno precedente arriva non meno di 10' prima dell'ora fissata per la partenza del treno Reale dalla Stazione telegrafica precedente, sulle linee a semplice binario, e non meno di 15' prima di tale ora sulle linee a doppio binario.

6. — Nessun treno potrà prendere in viaggio la precedenza sul treno Reale, quand'anche viaggiasse con velocità maggiore, salvo in quelle Stazioni ove il treno Reale, per motivi indipendenti dal servizio ferroviario, dovesse sostare un tempo sufficiente per permettere la precedenza senza soggezione del treno Reale; in caso diverso, il treno dovrà moderare la sua velocità e seguire il treno Reale alla distanza prescritta.

7. — Sarà fissata per i treni-materiali la Stazione telegrafica nella quale dovranno aspettare il passaggio del treno Reale.

I medesimi dovranno ivi essere ricoverati almeno un'ora prima del passaggio di detto treno,

e non potranno uscirne se non quando abbiano evviso che il treno Reale sia arrivato alla successiva Stazione ove esista una locomotiva di riserva.

Analogamente i carrelli dovranno essere ritirati dalla linea ed assicurati a chiave un'ora almeno prima del passaggio del treno Reale, e non potranno rimettersi in linea se non quando sarà trascorso almeno un'ora dall'arrivo del treno Reale alla Stazione munita di locomotiva di riserva, tenendo conto dell'orario normale e degli eventuali ritardi conosciuti.

8. — Sarà avvisato nei modi regolamentari della effettuazione del treno Reale il personale:

a) dei treni incrocianti, anche sulle linee a doppio binario;

b) dei treni che debbono cedere il passo al treno Reale;

c) dei treni immediatamente precedenti o susseguenti al treno Reale per un tratto qualsiasi.

Sarà pure avvisato il personale interessato delle linee che immettono in quelle percorse dal treno Reale e quello dei treni delle linee di diramazione quando immettono nella linea percorsa dal treno Reale, entro l'ora che precede e quella che segue il passaggio del treno stesso dalla Stazione di diramazione.

9. — Su ciascun tronco di linea il servizio telegrafico sarà permanente a cominciare da un'ora prima della partenza del treno Reale dalla stazione di origine del tronco o da quella intermedia di origine del treno, tenuto conto dell'orario normale e degli eventuali ritardi.

10. — Ogni Stazione telegraferà alla seguente l'ora di partenza o di transito del treno Reale, alla precedente l'ora di arrivo o di transito.

11. — Le manovre che possono in qualsiasi modo impegnare il binario che deve essere percorso dal treno Reale, dovranno sospendersi almeno 20' prima del passaggio di esso.

Cessate le manovre e non più tardi di 10' prima del passaggio del treno Reale, il Capostazione eseguirà la visita ai deviatori tanto in entrata che in uscita, ordinerà che non vengano più mossi fin dopo il passaggio del treno Reale, farà chiudere a chiave quelli che ne sono provvisti e curerà che siano tutti sorvegliati e che sia presenziato da un agente il deviatoio d'ingresso o l'apparato centrale.

12. — I passaggi a livello saranno chiusi 15' prima del passaggio del treno Reale. — I passaggi a livello prossimi alle Stazioni, quando risulti possibile, saranno presenziati da un agente speciale, munito di orologio ben regolato, il quale potrà permettere il passaggio dei soli pedoni fino a 5' prima del treno Reale.

13. — Il Servizio del Mantenimento dovrà attivare speciale sorveglianza sulle linee ed ai passaggi a livello in ispecie e provvederà che sia praticata la visita alle linee medesime dopo il passaggio del treno che precede o va ad incrociare il treno Reale, e poco prima del passaggio di questo.

14. — Occorrendo in casi di ritardi di cambiare le Stazioni di incrocio o di precedenza, si seguiranno i criteri di cui agli articoli 4 e 5, tenendo presente che tutti gli altri treni debbono assoluta e completa subordinazione al treno Reale, il quale non dovrà per causa di quelli soffrire il minimo incaglio nella sua corsa.

15. — In caso di ritardo, il treno Reale potrà effettuare dei recuperi seguendo le norme regolamentari, e fatta naturalmente eccezione per quelle tratte per le quali ne fosse fatto divieto dai Servizi Sociali competenti.

16. — Durante il viaggio del treno Reale, il Funzionario superiore del Servizio Movimento che lo accompagna telegraferà al Ministro dei Lavori Pubblici :

a) la partenza dalla stazione di origine o da quella di transito per la quale il treno entra nella Rete ;

b) l'arrivo alla stazione destinataria od a quella di transito per la quale il treno esce dalla Rete ;

c) l'arrivo ed il proseguimento nelle principali Stazioni.

17. — Il numero delle locomotive di riserva sarà all'occorrenza aumentato, e per il servizio delle medesime si seguiranno le norme vigenti pei treni ordinari, i quali naturalmente devono intendersi anche in ciò subordinati al treno Reale, e gli cederanno la propria locomotiva se del caso.

18. — Sui piani inclinati ove è ammesso il rinforzo con locomotive in coda, sarà questa, occorrendo, applicata anche al treno Reale, uniformandosi alle norme in vigore.

19. — I treni Reali saranno essenzialmente composti con le carrozze appositamente destinate al servizio delle LL. MM., in quel numero e qualità che saranno ad ogni volta concertati colla Casa Reale.

Il treno Reale sarà completato con carrozze ordinarie e con altri veicoli in quella quantità e qualità che si renderà necessaria pel seguito, pei funzionari di scorta, per gli agenti di servizio e pei bagagli.

Pel servizio dei freni si applicheranno le disposizioni generali vigenti pei treni di uguale velocità.

20. — In occasione del passaggio del treno Reale saranno sospese le entrate gratuite e la vendita dei permessi a pagamento nelle Stazioni,

ammenochè l'Autorità Politica disponga altrimenti.

In ogni caso saranno presi con la predetta Autorità gli opportuni concerti per garantire l'ordine e la sicurezza.

21. — Durante la fermata del treno Reale in una Stazione, tutti i convogli sopravvenienti saranno arrestati ai segnali di protezione e non si lascieranno entrare che in seguito ad ordine esplicito dato dal Capo-stazione, quando si sia assicurato che non potrà conseguirne alcun inconveniente.

22. — Il treno Reale sarà preceduto da locomotiva staffetta solo quando ciò fosse richiesto dalla Casa Reale o dal Governo, oppure quando l'Amministrazione Ferroviaria lo reputasse opportuno per speciali motivi di servizio.

In tal caso si osserveranno le norme indicate nei seguenti articoli.

23. — Fra la staffetta ed il treno Reale è assolutamente vietato di far passare sullo stesso binario un altro convoglio sia in un senso che nell'altro; quindi ciascun treno dovrà incrociare o cedere il passo alla staffetta ed al treno Reale nella medesima Stazione.

24. — La staffetta sarà considerata e segnalata come treno speciale, ed a sua volta essa segnerà il treno Reale pure come treno speciale.

25. — Per il tronco percorso da una mede-

sima locomotiva staffetta, la distanza fra questa ed il treno Reale sarà tale che nella tratta più lunga tra due Stazioni consecutive, possano osservarsi le disposizioni di cui all'Articolo 3.

26. — La staffetta dovrà percorrere esattamente, anche nelle Stazioni, lo stesso binario destinato al treno Reale; si potrà fare eccezione a questa regola nelle stazioni terminali e di regresso, quando detta disposizione non sia possibile o rechi grave imbarazzo.

I deviatori assicurati pel passaggio della staffetta non dovranno più esser mossi fin dopo il passaggio del treno Reale, salvo per quanto fosse strettamente necessario nelle stazioni ove si effettua il cambio delle locomotive ed in quelle con binario di sicurezza.

Nei casi eccezionali di cui sopra saranno presi speciali provvedimenti onde assicurare la circolazione del treno Reale.

27. — Nella corsa della staffetta per rispetto agli altri treni saranno applicate le disposizioni regolamentari vigenti, considerando la staffetta come treno di importanza maggiore di tutti gli altri.

Anche quando il treno Reale sarà preceduto da staffetta, verranno per il medesimo osservate le disposizioni di cui all'Articolo 3 delle presenti norme.

PARTE SECONDA

Istruzioni per la circolazione dei Treni Reali

CAPO I.

Diramazione dei preavvisi e compilazione dell'orario.

28. — Il Capo Servizio del Movimento e Traffico indicherà di volta in volta quali treni, oltre quelli specificati nel primo alinea dell'art. 1, sieno da considerarsi come Treni Reali.

29. — Quando per la effettuazione di un Treno speciale Reale il Servizio del Movimento e Traffico non abbia in precedenza comunicato l'orario di servizio e date le disposizioni relative, ogni Ispettore Principale procederà direttamente agli opportuni preavvisi e quindi alla

compilazione dell'orario per la parte che lo riguarda, che comunicherà insieme alle opportune istruzioni a chi di ragione, per iscritto od in via telegrafica, secondo la ristrettezza del tempo e le disposizioni di cui in appresso.

Pei tratti comuni con la Rete Adriatica, quando il treno Reale sia proveniente o diretto sulla Rete Mediterranea, l'Ispettore Principale interessato si concerterà col rispettivo Capo di Movimento.

30. — L'Ispettore Principale che riceve direttamente la domanda per la effettuazione del treno Reale, ne darà immediatamente preavviso indicando l'ora approssimativa di partenza e la via da seguirsi, con un unico telegramma diretto:

a) al Capo Servizio del Movimento e Traffico;

b) agli Ingegneri Capi Sezione Principali della Trazione e del Mantenimento ed agli Ispettori di Sezione, aventi giurisdizione sulle linee della propria circoscrizione da percorrersi dal treno Reale;

c) agli Ispettori Principali successivi, fino a quello di arrivo, quando il Treno Reale debba inoltrarsi sulle rispettive circoscrizioni.

I successivi Ispettori Principali accuseranno ricevuta e daranno tosto analogo preavviso telegrafico, come al punto b), agli Uffici cui già non fosse stato indirizzato.

Quando si prevedesse che per la ristrettezza del tempo, la trasmissione dell'orario si dovesse fare per via telegrafica, ciascun Ispettore Principale con telegramma-circolare ordinerà subito a tutte le dipendenti Stazioni interessate il servizio telegrafico permanente.

31. — Appena l'Ispettore Principale, che ha ricevuto la richiesta per la effettuazione del treno, ne avrà compilato l'orario per la propria circoscrizione, telegraferà immediatamente al successivo l'ora di arrivo di esso treno alla Stazione confinante, con quelle maggiori notizie a lui note, che potessero giovare nella compilazione dell'intero orario, ivi compreso il numero e la durata delle fermate che la Casa Reale avesse eventualmente domandate per conto proprio.

Appena possibile, egli telegraferà pure il peso e la lunghezza, almeno approssimativi, del treno, che saranno immediatamente comunicati agli Ingegneri Capi Sezione Principali della Trazione.

Ogni Ispettore Principale si regolerà di conformità verso il successivo, fino a quello sulla cui circoscrizione ha termine il Treno Reale.

32. — Quando invece dell'ora di partenza la Casa Reale fissasse l'ora di arrivo, e l'Ispettore Principale che riceve la domanda, giudicasse opportuno, per questo motivo, di compilare l'o-

rario in senso inverso, egli darà il preavviso di cui all'art. 30 accennando a tale circostanza, e quindi telegraferà detta ora e tutti i dati necessari all'Ispettore Principale di arrivo; e così l'orario sarà compilato e comunicato come all'art. 31, ma in senso inverso, cominciando dalla Stazione di arrivo.

33. — Ciascun Ispettore Principale, appena compilato l'orario per la propria circoscrizione, telegraferà le ore fissate:

per la partenza dalla Stazione di origine o da quella per la quale il treno entra nella propria circoscrizione;

per l'arrivo e la partenza nelle Stazioni intermedie di fermata, escluse quelle di semplice incrocio o precedenza;

per l'arrivo nella Stazione terminale, od in quella in cui il treno esce dalla circoscrizione;

ai seguenti funzionari interessati od aventi giurisdizione sulle linee percorse dal treno Reale:

Direttore dell'esercizio e Capi dei Servizi del Movimento e Traffico, della Trazione e del Mantenimento;

Ispettori Principali del Movimento e Traffico ed Ingegneri Capi Sezione Principali della Trazione e del Mantenimento;

R. Ispettori di Circolo o di Sezione;

Ispettori del Movimento e Traffico ;
Ispettori dei telegrafi ;
Ispettori Sanitari.

Il Direttore dell'esercizio del 2.^o Compartimento od il Capo Servizio del Movimento e Traffico del 1.^o Compartimento, a seconda che il treno Reale parta da una Stazione dell'uno o dell'altro Compartimento, trasmetteranno l'avviso dell'effettuazione cogli estremi dell'orario alla Direzione Generale ; e quando per insufficienza di tempo riconoscano impossibile che questa possa darne partecipazione al Ministero dei LL. PP. ed al R. Ispettorato Generale prima che il treno Reale parta dalla Stazione d'origine, allora vi provvederanno essi direttamente informandone la Direzione Generale stessa.

L'Ufficio Superiore del Movimento e Traffico residente nella località di arrivo del convoglio Reale informerà i capi delle case dei Principi Reali aventi sede nella stessa città, nonché il R. Prefetto, il Sindaco ed il R. Questore, dell'ora stabilita per l'arrivo del treno stesso.

34. — La velocità d'orario dei Treni speciali Reali non dovrà di massima oltrepassare quella di 65 Km.

Sulle linee dove non circolano treni diretti, l'Ispettore Principale si concerterà col rispettivo Ingegnere Capo Sezione Principale del Mantenimento per assegnare la velocità al treno Reale,

sentito anche l'Ingegnere Capo Sezione Principale della Trazione.

Sull'orario saranno indicati gli incroci e le precedenzae tanto sulle linee a semplice quanto su quelle a doppio binario.

Saranno del pari indicati i treni che dovranno segnalare il treno Reale.

Le fermate saranno limitate per numero e per durata a quanto è strettamente indispensabile per assicurare un regolare servizio, concordate preventivamente col Servizio della Trazione, più quelle che eventualmente venissero richieste dalla Casa Reale.

Nelle percorrenze da Stazione a Stazione saranno compresi i rallentamenti prescritti dal Mantenimento e preventivamente conosciuti od in tempo notificati per la circostanza.

35. — La compilazione dell'orario dovrà essere fatta in modo che i telegrammi occorrenti per la esecuzione di quanto prescrivono gli art. 3 e 10 possano essere trasmessi almeno 5' prima dell'ora prescritta per la partenza od il passaggio del treno Reale dalla stazione ove comincia il tronco cui detti telegrammi si riferiscono.

Si prescriverà quindi di trattenere nella stazione precedente quel treno che avesse a percorrere tutto o in parte il detto tronco, oppure intersecarlo, e non potesse giungere alla stazione seguente in tempo utile per quanto sopra.

36. — Nello stabilire gli incroci e le precedenze si osserveranno le disposizioni di cui agli art. 4, 5 e 6; e per rispetto ai treni-materiali e carrelli quelli dell'art. 7.

37. — Salvo il caso di assoluto bisogno, sarà nell'orario specificatamente vietata l'effettuazione dei treni straordinari che debbono incrociare il treno Reale o cedergli il passo, precederlo o seguirlo immediatamente per un tratto qualsiasi, e quelli ancora che potrebbero in qualsiasi guisa portare imbarazzo ai treni ordinari interessanti in qualche modo la marcia del treno Reale.

38. — Ciascun Ispettorato Principale indicherà sull'orario la delimitazione dei tronchi di linea e le stazioni che dovranno funzionare da Stazione Capo-Tronco per la diramazione e ricevimento degli avvisi, telegrammi, correntali e conferme.

CAPO II.

Diramazione dell' orario ed annuncio del treno Reale.

39. — L'invio degli orari scritti si farà da ciascun Ispettore Principale per la parte che lo riguarda, con piego urgente raccomandato:

al R. Ispettorato Generale,

alla Direzione generale,
all'Agenzia Commerciale,
alla Ragioneria Centrale,
al Consorzio di Mutuo Soccorso e Servizi
Sanitari;

ai seguenti funzionari ed Uffici interessati od
aventi giurisdizione sulle linee della propria
circoscrizione percorse dal treno Reale:

Direzione dell'Esercizio,
Capi Servizio del Movimento e Traffico,
della Trazione e del Mantenimento, Sor-
veglianza e Lavori,
Ispettori Principali,
R. Ispettorati di Circolo o di Sezione,
Ing. Capi Sezione Principali di Trazione
e di Mantenimento,
Ispettori di Sezione, dei Telegrafi e Sa-
nitari,
Capi-deposito locomotive e Capi-condut-
tori principali;

a tutte le Stazioni interessate della linea percorsa
dal treno Reale e delle linee di diramazione;
e finalmente al Capo-Conduuttore ed al Macchi-
nista del treno Reale ed ai Capi Conduuttori e
Macchinisti dei treni indicati all'art. 8.

A questi ultimi potrà essere trasmesso sol-
tanto un estratto dell'orario per la parte che li
riguarda.

L'invio agli Uffici interessati suddetti, quando

essi hanno sede in una Stazione cui pure si debba mandare l'orario, si farà includendo l'orario stesso, debitamente indirizzato, nella medesima busta urgente destinata al Capo-stazione.

L'invio dei pieghi urgenti diretti ai Capi-stazione sarà fatto registrandoli sopra una correntale, che sarà annotata sulla cedola-orario del treno cui si consegna; e sulla stessa correntale ciascun Capo-stazione apporrà la propria firma in segno di ricevuta.

Sarà compilata una correntale separata per ogni linea o per ogni tronco di linea, quando ciò tornasse più opportuno per la sollecita diramazione dell'orario.

Sulla busta delle lettere urgenti, sotto la parola *urgente* si scriverà:

Orario treno Reale (numero o sigla)

Sulla correntale si scriverà:

Si trasmette piego urgente con orario treno Reale

I Capi-stazione avranno cura di tosto far recapitare con busta urgente al rispettivo indirizzo gli orari trovati nel proprio plico con destinazione agli altri Uffici locali e ne ritireranno ricevuta sul libretto di consegna.

40. — Il Capo della stazione, che ritira dal treno la correntale deve verificare personalmente l'esistenza e la regolarità di tutte le ricevute, e

subito telegrafare all'Ispettore Principale interessato:

« *Da odierno treno ritirata correntale da a per treno Reale con ricevute regolari* ».

Mancando qualche ricevuta, il Capo-stazione suddetto ne avvertirà l'Ispettore di Sezione, (se ha ivi la sua sede) il quale provvederà all'uopo; ed in caso contrario telegraferà all'Ispettorato Principale avvisandone però sempre la stazione interessata.

La correntale sarà dalla Stazione che l'ha ritirata, spedita col primo treno all'Ispettore Principale in piego urgente raccomandato.

41. — Quando l'avviso della effettuazione di un treno Reale viene fatto per mezzo della trasmissione dell'orario scritto, la effettuazione stessa sarà poi a suo tempo annunciata con telegramma circolare dall'Ispettore Principale alle stazioni capo-tronco, e così pure a quelle di partenza e di arrivo del treno Reale quando siano nella sua circoscrizione e le stesse gliene accuseranno ricevuta.

La Stazione originaria di partenza del treno Reale e le successive Stazioni capo-tronco annuncieranno quindi telegraficamente l'effettuazione a tutte le altre della linea fino a quella capo-tronco successiva nonchè a quelle interessate sulle linee di diramazione esistenti sul tronco.

Le Stazioni di precedenza e, sulle linee a semplice binario, quelle di incrocio confermeranno telegraficamente la precedenza o l'incrocio alla Stazione capo-tronco da cui deve il treno Reale pervenire.

42. — Quando la ristrettezza del tempo esiga la trasmissione telegrafica dell'orario, questo sarà dall'Ispettore Principale comunicato ed annunciato con telegramma circolare contenente le indicazioni di cui all'art. 38 :

ai Capi Sezione Principali della Trazione
e del Mantenimento,

agli Ispettori di Sezione distaccati,

al R. Ispettorato di Circolo o di Sezione

ed alle stazioni interessate di cui all'art. 39.

Si avrà cura di fare telegrammi circolari separati per tronchi, onde evitare che riescano troppo lunghi e ritardino la trasmissione.

I funzionari suindicati ne accuseranno ricevuta all'Ispettore Principale.

Tutte le Stazioni accuseranno pure ricevuta all'Ispettorato Principale con telegramma così concepito :

Inteso ¹⁸⁹¹₍₁₈₉₁₎ (data). *Treno Reale* (numero o sig'la)
arrivo (nome della Stazione) *ore. . . . partenza. . . .* (oppure: *transito* (nome della Stazione) *ore. . . .*) *incrocierà*
(oppure: *precederà*) *treno* (quando ne sia il caso e secondo il caso).

Oltre a ciò, le stazioni di precedenza e,

sulle linee a semplice binario, quelle di incrocio confermeranno la precedenza o l'incrocio rispettivi alla stazione capo-tronco antecedente, il di cui Capo curerà personalmente perchè tanto le ricevute quanto le conferme avvengano regolarmente e sollecitamente.

Quando mancasse il tempo alle Stazioni per trasmettere il telegramma di conferma di incrocio o di precedenza alla stazione capo-tronco, prima della partenza da questa del treno Reale, sarà il telegramma trasmesso alla prossima precedente stazione intermedia di fermata normale del treno Reale, il quale sarà avvisato dalla stazione capo-tronco di informarsi della conferma alla Stazione di fermata suddetta.

Le Stazioni capo-tronco, e quelle di fermata nel caso più sopra accennato, consegneranno al funzionario che scorta e dirige il treno Reale copia dei telegrammi di conferma ricevuti.

43. — Quando il Treno Reale dovesse aver origine o termine in una stazione intermedia, l'orario sarà nondimeno comunicato ed il treno annunciato a tutte le stazioni del tronco cui appartiene la sopradetta.

44. — I Capi-stazione sia nel recapitare l'orario scritto come è detto all'art. 39, sia nel ricevere l'orario telegrafico, di cui all'art. 42, devono accertarsi e curare che di esso ne sia recapitata immediatamente copia ai seguenti Uffici, funzionari ed Agenti interessati, se residenti in luogo i

R. Ispettorato di Circolo o di Sezione,
Ing. Capi Sezione Principali di Trazione
e di Mantenimento,
Ispettori dei Telegrafi e Sanitari,
Capo-deposito Locomotive e Capo o Sotto
Capo-Conduttore principale.

Copia dell'orario di servizio sarà consegnata nel modo regolamentare ai Capi Conduttori ed ai Macchinisti del treno Reale dalle Stazioni in cui il treno ha origine e nelle successive Capo-tronco che saranno indicate dall'Ispettorato Principale.

45. — Quando l'Ispettore Principale dirama telegraficamente l'orario, impartirà pure telegraficamente alle Stazioni più opportune l'avviso di dare le comunicazioni nei modi di pratica ai Capi Conduttori ed ai Macchinisti dei treni indicati agli Art. 8 e 39 che devono incrociare, precedere o seguire immediatamente il treno Reale e ne chiederà la conferma.

Identiche comunicazioni impartirà pure alle Stazioni che dovranno provvedere al segnalamento del treno Reale.

46. — Appena ricevuto il telegramma circolare di cui all'art. 41, oppure l'orario telegrafico di cui all'art. 42, le Stazioni capo-tronco spediranno ai Capi-Stazioni fino alla Stazione capo-tronco successiva, la correntale Mod. 133 col primo treno viaggiante nello stesso senso del treno Reale, e la correntale ai Guardiani Mo-

dulo 134 in direzione opposta a quella del treno Reale, uniformandosi in tutto ai vigenti regolamenti; indi daranno l'avviso scritto dell'ora di passaggio del treno Reale dalla propria Stazione al Macchinista della locomotiva di riserva ed al Sorvegliante del Mantenimento, se hanno sede in luogo.

Presentandosi il Sorvegliante per ritirare copia dell'orario, il Capo Stazione gliela rilascerà per il tronco di sorveglianza che lo riguarda.

47. — Quando la correntale ai Capi-stazione, portata dal treno regolamentare, non potesse essere firmata da tutti i Capi-stazione, prima che il treno Reale entri nel tronco, la Stazione capotronco disporrà telegraficamente perchè possibilmente delle correntali sussidiarie sieno consegnate a tale scopo da altre Stazioni ad altri treni, siano questi o non viaggianti nello stesso senso del treno Reale.

48. — I Capi Stazione interessati provvederanno al segnalamento del treno Reale come è prescritto sull'orario.

Potranno variarlo soltanto quando sia reso necessario da qualche spostamento nella circolazione dei treni, attenendosi alle norme in vigore.

49. — Per l'applicazione degli Art. 8, 39 e 45, l'Ispettorato Principale disporrà che la consegna dell'orario del treno Reale ai Capi Conduttori e Macchinisti dei treni interessati venga fatta dalla



Stazione d'origine del convoglio se questa è sul percorso del convoglio Reale o dalla Stazione capo-tronco o da altra più opportuna precedente a quella in cui il convoglio entra sulla linea percorsa da quello Reale.

Il Capo di quest'ultima Stazione e quello della Stazione di fermata precedente dovranno assicurarsi personalmente che tale consegna sia stata fatta e supplirvi in caso di mancanza.

La consegna sarà fatta ai Capi Conduttori con annotazione sulla cedola oraria ed ai Macchinisti col Mod. 364.

50. — È vietato agli Agenti di dare informazioni qualsiasi a persone estranee circa l'orario ed il servizio del treno Reale; soltanto i Capi-stazione potranno, se richiesti, dare comunicazione dell'orario agli Ufficiali ed Agenti di P. S. e della R. Finanza ed alle pubbliche autorità locali.

51. — Sulla lavagna delle Stazioni i convogli speciali Reali saranno iscritti colla indicazione « *Treno Spec. Viagg.* » colle ore di arrivo e partenza o di transito.

CAPO III.

Composizione e scorta del Treno Reale

52. — Nella composizione dei treni Reali secondo le disposizioni dell'art 19, la scelta dei veicoli e la loro verifica in partenza e lungo il

viaggio saranno fatti con la massima cura e diligenza, seguendo le norme in vigore pei treni di primaria importanza e massima velocità.

Di regola nel treno Reale sarà attivato il freno ad aria compressa automatico; tuttavia nella formazione normale di esso saranno introdotti fin dall'origine tutti i freni a mano occorrenti per l'intero percorso, tenuto conto anche delle pendenze eccezionali. Ove ciò non fosse possibile, l'Ispettore Principale ne avvertirà telegraficamente l'altro Ispettore Principale interessato, perchè provveda al completamento dei freni sul tratto eccezionale.

Il Servizio del Movimento e Traffico e quello della Trazione provvederanno secondo le rispettive normali competenze alla verificaione, alla lubrificazione, al riscaldamento ed alla illuminazione del treno Reale.

53. — Quando il treno Reale dovesse viaggiare di notte o traversare gallerie, il carro a bagagli sarà munito di una scorta sufficiente di torce a vento.

54. — Sulla locomotiva prenderanno posto, oltre al Macchinista e Fuochista:

Un Ingegnere della Trazione od un Capodeposito ed un Ingegnere od un Sorvegliante del Mantenimento.

Occorrendo la locomotiva di rinforzo in coda, un Capodeposito prenderà posto su di essa.

55. — Indipendentemente dalla presenza o meno di funzionari anche di maggior grado, il treno Reale sarà di regola scortato, per la tratta sottoposta alla giurisdizione di ciascuno :

dall' Ispettore Principale, il quale assumerà la direzione del treno ;

dall' Ingegnere Capo Sezione Principale della Trazione e da quello del Mantenimento ;

dall' Ispettore dei telegrafi munito del relativo apparecchio portatile (chiamata **U**) ;

dall' Ispettore Sanitario munito della cassetta dei medicinali ;

dal Capo o Sotto Capo-conduttore principale, che prenderà posto nel carro a bagagli.

Nel carro a bagagli ove non trovasi il Capo Conduttore prenderanno posto quegli agenti subalterni che i rispettivi Uffici superiori crederanno opportuno di stabilire a garanzia di un regolare servizio, ma senza produrre confusione.

56. — Gli Agenti di servizio al treno Reale saranno scelti fra quelli che meglio si distinguono per capacità, contegno, condotta e bella presenza ; quelli che avessero qualche decorazione dovranno fregiarsene.

CAPO IV.

Servizio delle Stazioni e della Linea.

57. — Pel servizio del treno Reale dovranno trovarsi al completo, come dal relativo turno di

servizio, gli Impiegati ed Agenti addetti al movimento, al telegrafo, alle manovre, ai deviatori, ed i mancanti saranno sostituiti con agenti fuori turno.

In ogni Stazione sarà presente il Capo-stazione possibilmente coadiuvato da un Telegrafista, e nelle Stazioni principali sarà presente, oltre al Capo-stazione titolare, quel maggior numero che sarà giudicato conveniente di Sotto Capi-stazione e di altri impiegati ed agenti sopraccennati.

58. — In modo analogo sarà provveduto per riguardo al personale della Trazione, disponendo perchè sieno presenti i Verificatori, Untori, Pulitori e Fuochisti anche se il passaggio del treno Reale avesse luogo in ore fuori del rispettivo orario.

Per l'eventuale aumento delle locomotive di riserva, di cui all'art. 17, provvederanno di concerto l'Ispettore Principale del Movimento e Traffico e l'Ingegnere Capo Sezione Principale della Trazione.

Le locomotive di riserva, col rispettivo personale, dovranno trovarsi pronte a partire, girate nel senso della marcia del treno Reale, un'ora prima che questo entri nella rispettiva zona d'azione e fino ad un'ora dopo che il medesimo ne sia uscito.

59. — Nel richiamare le disposizioni di cui all'art. 11 anche per quanto riguarda il rego-

lare funzionamento dei segnali a distanza, si aggiunge che nelle principali stazioni ed ovunque ciò sia possibile, la sorveglianza dei deviatori e dell'apparato centrale, dalla parte dell' arrivo del treno Reale, sarà affidata ad un Sotto Capo-stazione o ad altro impiegato abilitato al movimento.

La sorveglianza speciale dei passaggi a livello di cui all' art. 12 sarà affidata ad un impiegato di uguale categoria.

60. — Nelle Stazioni ove per coincidenze di treni si verificasse un sensibile concorso di viaggiatori, il Capo-stazione disporrà perchè il servizio di questi sia possibilmente eseguito dalla parte opposta a quella destinata al servizio del treno Reale ed alle Rappresentanze ufficiali.

Nelle stazioni ove il marciapiedi davanti al treno Reale riuscisse ingombro a causa delle Rappresentanze ufficiali e del pubblico ammes- so, il Capo-stazione disporrà perchè le operazioni di servizio al treno Reale stesso siano fatte possibilmente dalla parte opposta ad esso marciapiedi, dove gli Agenti potranno più facilmente abboccarsi ed operare più liberamente e di comune accordo.

61. — L'Ispettore Principale che accompagna il treno Reale telegraferà a tempo opportuno a quelle Stazioni, ove è preveduto un ricevimento ufficiale, la distanza precisa fra la traversa an-

teriore della prima locomotiva ed il terrazzino di rappresentanza della carrozza Reale.

La Stazione così avvertita farà collocare un agente col segnale di arresto nel punto preciso ove dovrà arrivare e fermarsi la traversa anteriore della prima locomotiva.

62. — Se la Stazione ove deve avvenire la Rappresentanza non potesse conoscere la distanza sopradetta, dovrà chiederla in tempo all'Ispettore Principale con telegramma diretto ad una delle precedenti Stazioni Capo tronco.

CAPO V.

Circolazione del Treno Reale.

63. — Per la esatta applicazione degli art. 3 e 10, e perchè ogni stazione telegrafica, prima di lasciar partire o transitare il treno Reale, possa avere la certezza che la prossima successiva stazione telegrafica è presenziata ed attende il treno Reale, si prescrive che ogni stazione telegrafica, prima dell'ora normale di partenza o di transito del treno Reale dalla prossima precedente Stazione telegrafica, trasmetta a questa la via libera mediante un *telegramma di arrivo* o *di partenza*, con le regole di cui in appresso:

a) Sulle linee a semplice binario, quando l'ultimo treno che transita fra le due Stazioni interessate prima del treno Reale, viaggia nello

stesso senso di quest'ultimo, la seconda Stazione trasmetterà alla prima il seguente *telegramma di arrivo*:

C. S. — *Treno N. giunto a, oppure, transitato da (nome della propria stazione) alle ore. — Via è libera pel treno reale — (firma).*

b) Sempre sulle linee a semplice binario, se l'ultimo treno che transita viaggia invece in direzione opposta a quella del treno Reale, la Stazione che ha fatto partire detto ultimo treno trasmetterà a quella da cui deve pervenire il treno Reale il seguente *telegramma di partenza*:

C. S. — *Treno N. partito ore. oppure transitato ore. da. (nome della propria Stazione). Giunto a codesta, via sarà libera pel treno Reale — (firma).*

c) Sulle linee a doppio binario si trasmetterà soltanto il *telegramma di arrivo* indicato alla lettera a) per l'ultimo treno viaggiante nello stesso senso del treno Reale, senza tener conto dei treni viaggianti in senso opposto.

d) Tanto sulle linee a semplice come su quelle a doppio binario, appena giunto o transitato il treno Reale, ciascuna Stazione darà alla precedente il seguente telegramma:

C. S. — *Treno Reale giunto (o tran-*

sitato) ore. . . . da. . . . (nome della propria stazione) — (firma).

Nessun treno dovrà essere licenziato da una Stazione telegrafica a seguito del treno Reale prima che abbia ricevuto dalla successiva il telegramma suindicato, salvo il disposto dell'art. 71.

64. — I telegrammi riflettenti il treno Reale saranno considerati tutti urgentissimi ed avranno la precedenza su qualsiasi altro; saranno classificati fra quelli di *servizio movimento* di cui all'art. 578 del Regolamento sul servizio delle stazioni e non saranno quindi preceduti dal preambolo prescritto dall'art. 606 del Regolamento stesso.

Essi dovranno essere ripetuti per intero.

Le Stazioni sulle linee esercitate col sistema di blocco non sono esonerate dall'osservanza di tali disposizioni.

I telegrammi suddetti non dispensano le stazioni dalla rigorosa osservanza delle disposizioni relative al cambio degli incroci e delle precedenzae.

65. — Il *telegramma d'arrivo* sarà trasmesso allora soltanto che il treno cui si riferisce sia ripartito o sia ricoverato in posizione tale da lasciare perfettamente libera l'entrata e l'uscita al treno Reale.

Il *telegramma di partenza* sarà trasmesso tosto che sia partito il treno cui si riferisce.

Quando però i fatti di cui ai due alinea precedenti siensi compiuti più di 15' prima dell'ora normale di partenza o di transito del treno Reale dalla Stazione telegrafica precedente, il telegramma di arrivo o di partenza sarà trasmesso soltanto 15' prima di tale ora, qualunque sia il tempo che perciò debba lasciarsi trascorrere.

La Stazione, che attende dalla prossima successiva il telegramma di arrivo o di partenza, dovrà sollecitarlo in caso di ritardo.

66. — Le Stazioni ove il treno Reale ha fermata prescritta dall'orario non lo lasceranno ripartire prima che sia stato ricevuto il telegramma di via libera prescritto dall'art. 63.

Le Stazioni ove il treno Reale non ha fermata disporranno all'arresto il disco di entrata verso il treno Reale, e lo apriranno soltanto dopo di aver ricevuto il telegramma di via libera prescritto dall'art. 63.

67. — Le Stazioni dove il treno Reale non ha fermata, quando non ricevessero in tempo, per qualsiasi motivo, il telegramma di via libera, arresteranno al disco il treno Reale ed immediatamente dopo rimetteranno il disco a via libera per farlo entrare in Stazione, dove sarà nuovamente arrestato in attesa del telegramma o per le ulteriori operazioni di cui all'articolo seguente.

68. — Qualora per interruzione telegrafica o per altre cause non potesse riceversi il tele-

gramma *d'arrivo o di partenza*, la Stazione ove il treno Reale è fermo informerà dell'anormalità il Funzionario Superiore del Movimento che lo scorta, e dopo aver praticata sulla Cedola oraria l'annotazione seguente :

« *Attenzione fino a . . . mancando telegramma di via libera* »

e consegnato al Macchinista il corrispondente modulo 364, darà la partenza al treno Reale, ma soltanto 10' dopo che il treno precedente, stando al suo orario ed ai ritardi conosciuti, avrebbe dovuto arrivare alla Stazione telegrafica successiva; senza pregiudizio però di quelle maggiori distanze che fossero prescritte da altre disposizioni regolamentari.

Il treno Reale, che ha ricevuto la prescrizione di *attenzione*, dovrà viaggiare con la necessaria cautela, avvicinarsi ed entrare con prudenza nella successiva Stazione, pronto ad arrestarsi ad ogni evenienza.

69. — Nel caso di bivi in piena linea, tanto a semplice che a doppio binario, il Capo della Stazione di diramazione, ossia di quella attigua al Bivio e nella quale convengono i treni di entrambe le linee, non dovrà dare il telegramma di via libera prescritto dall'art. 63 ad una delle altre due stazioni senza avere a sua volta ottenuto il telegramma indicante che la via è libera

dall'altra. Così non dovrà dare la partenza al treno Reale senza aver ottenuta la via libera da ambedue le altre Stazioni.

Quando una od ambedue le linee siano a doppio binario, oltre al binario che deve essere percorso dal convoglio ed a quello che da esso si dirama, dovrà essere libero anche il binario che lo intersecasse.

Il Capo della Stazione di diramazione provvederà pure analogamente perchè i treni della diramazione non ingombrino la tratta ove esiste il Bivio se non dopo che il treno Reale l'abbia completamente sgombrata.

70. — Salva l'eccezione di cui all'art. 68, il Capo-stazione non dovrà lasciar proseguire il treno Reale senza aver prima controfirmati sul protocollo telegrafico tutti i telegrammi relativi al movimento del treno Reale, compresi quelli d'arrivo o di partenza di cui agli articoli precedenti.

71. — In caso di impedimento telegrafico, per cui non possa riceversi il telegramma d'arrivo del treno Reale, la stazione darà al treno successivo l'avviso seguente :

« *Attenzione fino a. . . . mancando arrivo del treno Reale* »

e farà partire ugualmente il treno, ma soltanto 5' dopo che il treno Reale avrebbe dovuto giungere alla Stazione successiva, tenuto conto del percorso normale e degli eventuali ritardi, ed

in ogni caso alla distanza non minore di 15' dal treno Reale; senza pregiudizio di quelle maggiori distanze che fossero di regola per i piani inclinati e per altre località poste in condizioni speciali.

72. — Si dovrà con ogni mezzo provvedere perchè i treni che debbono incrociare (sulla linea a semplice binario) il treno Reale, cedergli il passo o precederlo per un tratto qualsiasi, viaggino in orario, procurando tra l'altro e nei limiti opportuni di tenerli leggeri e di evitare servizi complicati nelle stazioni.

I macchinisti, che non si trovassero in grado di garantire l'orario, dovranno avvisarne il prossimo Capo-stazione.

73. — Il Capo Sezione Principale del Mantenimento indicherà per iscritto alla Stazione di partenza od a quella in cui il treno entra sulle linee della sua circoscrizione le eventuali prescrizioni da osservarsi dal Convoglio Reale, che per qualsiasi causa non fossero state contemplate nell'orario in aggiunta a quelle indicate all'art. 34.

Il Capo Stazione iscriverà analoghe annotazioni sulla cedola oraria e ne darà partecipazione al Macchinista col Mod. 364.

Il Mod. 364 sarà in fine della corsa unito alla cedola oraria parte 1.^a.

74. — Durante il viaggio del treno Reale, il

funzionario superiore del Servizio del Movimento e Traffico che lo accompagna telegraferà al Ministero dei Lavori Pubblici, alla Direzione Generale ed alla Direzione dell'Esercizio del 2.° Compartimento od al Servizio Centrale del Movimento e Traffico, 1.° Compartimento, a seconda che trattisi di viaggio sulle linee del 2.° o del 1.° Compartimento :

a) la partenza dalla Stazione di origine o da quella per la quale il Treno entra nella Rete ;

b) l'arrivo alla Stazione destinataria od a quella per la quale il Treno esce dalla Rete ;

c) l'arrivo ed il proseguimento nelle seguenti Stazioni, quando eventualmente esse sieno toccate dal Treno: Torino, Milano, Genova, Pisa, Roma e Napoli ;

d) l'arrivo ed il proseguimento nelle Stazioni ove il Treno per orario o per altri motivi si fermasse oltre mezz'ora.

Quando le notizie di cui sopra indicassero un ritardo di 30 o più minuti, sarà compreso nel telegramma un breve cenno sommario dei motivi di esso ritardo.

Le notizie di cui sub c) saranno sempre date con un sol telegramma comprendente l'arrivo e la partenza, a cura del funzionario in arrivo ; se la fermata si prolungasse per oltre mezz'ora e così pure nel caso di cui sub d),

ed il funzionario venisse cambiato, quello in arrivo telegraferà l'arrivo, e quello in partenza telegraferà il proseguimento.

CAPO VI.

Locomotiva staffetta.

75. — In via ordinaria e nelle circostanze normali di servizio si ometterà la staffetta; soltanto quando si verificassero condizioni eccezionali della strada o climateriche, o quando il telegrafo non funzionasse, potrà ciascun Ispettorato Principale per la parte che lo riguarda e per determinati tratti, disporre che il treno Reale sia preceduto dalla staffetta.

Quando la staffetta sia richiesta dalla Casa Reale o dal Governo, l'Ispettore Principale ne darà opportuno avviso ai successivi Ispettori Principali interessati.

Non è ammesso di valersi di un treno che preceda il treno Reale per attribuirgli le funzioni di staffetta.

76. — Il treno staffetta sarà costituito da una locomotiva sciolta; sulla medesima prenderanno posto soltanto, oltre il macchinista e fuochista;

un Ingegnere di Trazione od un Capodeposito,

un Ispettore o Sotto Ispettore del Movimento od un Capo Stazione,

un Ingegnere del Mantenimento oppure un Sorvegliante.

Un Capo Conduttore coi relativi attrezzi, si collocherà sul tender.

77. — Insieme all'orario del treno Reale, e con gli stessi metodi, sarà compilato e diramato l'orario della staffetta.

L'orario della staffetta avrà le medesime fermate, i medesimi incroci e le medesime precedenzae del treno Reale, e nelle stesse Stazioni.

In caso di spostamenti d'incrocio o di precedenza, si disporrà collo stesso telegramma, ma nominatamente tanto per la staffetta quanto pel treno Reale.

78. — Quando l'orario dovesse essere trasmesso per telegrafo, allora sarà comunicato il solo orario della staffetta, ed in base all'art. 82 si aggiungeranno le parole:

« *Treno Reale segue a distanza di min.*

(tutte lettere) »;

Se la distanza dovesse variare da tronco a tronco lungo il percorso compreso nel telegramma, l'indicazione relativa avrà la forma seguente :

Treno Reale segue a distanza di min.

*da. a.; minuti. da.
a. ecc.*

Ciascuna Stazione calcolerà le ore di arrivo e partenza o di transito del treno Reale in base all'orario della staffetta ed all'intervallo in minuti stabilito, quindi trasmetterà il telegramma di ricevuta, di cui all' Art. 42, nella forma che segue:

Inteso (^{oggi} / _{domani}) staffetta treno Reale arriva
(nome della propria stazione) ore. parte. (oppure: *transita ore.*) incrociando (oppure: *precedendo*) treno. segue treno Reale a distanza di (tutte lettere) minuti, arriva ore. parte. (oppure: *transita ore.*) stesso incrocio (o precedenza).

Così pure, nei telegrammi di conferma degli incroci e delle precedenze, e nelle prescrizioni relative saranno esplicitamente indicati tanto la staffetta che il treno Reale.

79. — Ai Capi-Stazioni ed ai Guardiani saranno mandate contemporaneamente due correntali distinte: una per la staffetta, l'altra pel treno Reale, uniformandosi alle altre prescrizioni contenute negli Art. 46 e 47.

80. — La staffetta sarà indicata sulla lavagna col nome di *locomotiva sciolta* colle ore di arrivo e partenza o di transito.

81. — I passaggi a livello saranno chiusi 5' prima del transito della staffetta e non saranno più aperti fin dopo il transito del treno Reale, salvo l'eccezione di cui all'art. 12.

82. — Per l'esecuzione di quanto prescrive l'art. 25, l'orario della staffetta sarà compilato in modo che su ciascun tronco la distanza di questa dal treno Reale sia costante e commisurata sulla distanza massima esistente fra due stazioni telegrafiche consecutive, e così che la staffetta possa giungere alla successiva Stazione prima dell'ora fissata per la partenza od il transito del treno Reale dalla Stazione precedente, ed in tempo perchè si possa trasmettere prima di tale ora il relativo telegramma di arrivo.

La distanza fra la staffetta ed il treno Reale variando per tal modo da tronco a tronco, potrà avvenire che la staffetta pel tronco successivo debba partire dalla Stazione capo-tronco prima che sia arrivata la staffetta del tronco precedente.

In caso di ritardo del treno Reale, l'Ispettore Principale che lo scorta darà le disposizioni che riterrà opportune per regolare la corsa della staffetta e mantenerla alla distanza prestabilita.

83. — Per effetto di quanto stabilisce l'articolo 27 le disposizioni di cui agli art. 63, 65, 66, 67 e 68 saranno applicate al treno staffetta ed al treno Reale, ma soltanto in rispetto l'uno dell'altro.

L'esistenza poi del treno staffetta esclude l'applicazione delle disposizioni di cui agli articoli 4, 5 e 14.

INDICE

PARTE PRIMA

Norme per la circolazione dei treni Reali

Definizione dei treni Reali (Art. 1).	<i>Pag.</i>	3
Velocità (Art. 2)	»	ivi
Via libera per tronco di binario (Art. 3)	»	4
Bivi (Art. 3)	»	ivi
Interruzioni telegrafiche (Art. 3)	»	ivi
Incroci (Art. 4)	»	5
Precedenze (Art. 5, 6)	»	ivi
Treni materiali e carrelli (Art. 7)	»	ivi
Personale dei treni e delle linee che deve essere informato dell'effettuazione (Art. 8).	»	6
Servizio telegrafico permanente (Art. 9).	»	7

Avvisi di partenza, transito ed arrivo del treno Reale (Art. 10)	Pag. 7
Cessazione delle manovre (Art. 11).	» ivi
Visita, chiusura e sorveglianza dei deviatori (Art. 11)	» ivi
Chiusura e presenziamento dei passaggi a livello (Art. 12)	» ivi
Sorveglianza alle linee ed ai passaggi a livello (Art. 13)	» ivi
Cambiamento di incroci e precedenza (Art. 14)	» 8
Ricuperi in caso di ritardo (Art. 15)	» ivi
Partecipazione al Ministero dei LL. PP. durante il viaggio (Art. 16)	» ivi
Locomotive di riserva (Art. 17).	» 9
id. di rinforzo sui piani inclinati (Art. 18)	» ivi
Composizione del treno e frenatura (Art. 19)	» ivi
Sospensione delle entrate gratuite ed a pagamento nelle Stazioni (Art. 20)	» ivi
Arresto dei treni al disco durante la fermata del treno Reale nelle Stazioni (Art. 21)	» 10
Effettuazione della Staffetta (Art. 22)	» ivi
Incroci e precedenza della Staffetta (Art. 23)	» 10
Segnalamento della Staffetta (Art. 24)	» ivi
Distanza della Staffetta dal treno Reale (Art. 25)	» ivi

Binario da percorrersi dalla Staffetta (Art. 26)	Pag. 11
Divieto di manovrare i deviatoy dopo il passaggio della Staffetta (Art. 26).	» ivi
Corsa della Staffetta rispetto agli altri treni (Art. 27)	» ivi

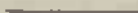
PARTE SECONDA

Istruzione per la circolazione dei treni Reali

CAPO I.

<i>Diramazione preavvisi e compilazione dell'orario</i>	<i>Pag. 12</i>
Treni da considerarsi come Reali (Art. 28)	» ivi
Competenza per la compilazione dell'orario (Art. 29)	» ivi
Preavviso agli uffici interessati (Art. 30)	» 13
Servizio telegrafico permanente nelle Sta- zioni in caso di diramazione telegra- fica dell'orario (Art. 30).	» 14
Comunicazione telegrafica degli estremi dell'orario all' Ispettore Principale interessato (Art. 31)	» ivi
Comunicazione del peso e lunghezza del	

treno Reale agli Ingegneri Capi Se- zioni Principali di Trazione (Art. 31)	<i>Pag.</i>	14
Compilazione dell'orario in senso inverso alla marcia del treno Reale (Ar. 32)	»	ivi
Comunicazione telegrafica parziale dell'ora- rio agli uffici interessati (Art. 33)	»	15
Compilazione dell' orario del treno Reale (Art. 34)	»	16
Velocità	»	ivi
Incroci e precedenza	»	17
Segnalamenti	»	ivi
Fermate	»	ivi
Rallentamenti	»	ivi
Obbligo di tener conto nell'orario che i telegrammi di via libera siano scam- biati 5' prima del passaggio del treno Reale (Art. 35)	»	ivi
Incroci e precedenza (Art. 36)	»	ivi
Treni materiali e carrelli (Art. 36)	»	18
Divieto di effettuare treni straordinari salvo assoluto bisogno (Art. 37)	»	ivi
Indicazione dei tronchi di linea e delle Stazioni capo-tronco (Art. 38)	»	ivi



CAPO II.

<i>Diramazione dell'orario ed annuncio</i>	
<i>del Treno Reale.</i>	<i>Pag. 18</i>
Uffici, Stazioni ed Agenti a cui devesi consegnare l'orario (Art. 39).	» ivi
Trasmissione con correntale (Art. 39).	» 20
Obbligo della Stazione che ritira la correntale (Art. 40).	» ivi
Ritorno della correntale (Art. 40).	» 21
Annuncio del treno Reale dall'Ispettorato Principale alle Stazioni capi-tronco, ecc. (Art. 41)	» ivi
Annuncio dalle Stazioni d'origine e capi-tronco alle altre Stazioni (Art. 41).	» ivi
Conferme delle Stazioni (Art. 41).	» ivi
Trasmissione telegrafica dell'orario (art. 42)	» 22
Ricevute e conferme dell'orario telegrafico (Art. 42)	» ivi
Provvedimenti in caso di mancanza di conferme (Art. 42)	» 23
Trasmissione dell'orario ed annuncio dell'effettuazione del treno a tutte le Stazioni del tronco, quando il treno Reale abbia origine o termine in una stazione intermedia (Art. 43)	» ivi
Obbligo delle Stazioni che devono far rica-	

pitare gli orari agli uffici residenti in luogo (Art. 44)	Pag. 23
Orario al Capo Conduttore e Macchinista del treno Reale (Art. 44)	» 24
Comunicazioni ai Capi Conduttori e Mac- chinisti dei treni interessati e se- gnalamento del treno Reale in caso di orario telegrafico (Art. 45). . .	» ivi
Correntali alle Stazioni ed ai Guardiani (Art. 46)	» ivi
Diramazione eventuale di più correntali (Art. 47)	» 25
Segnalamento e variazioni al segnalamento del treno Reale (Art. 48)	» ivi
Consegna dell'orario ai Capi Conduttori e Macchinisti dei treni interessati (Art. 49)	» ivi
Informazioni a persone estranee circa il treno Reale (Art. 50).	» 26
Indicazione del treno Reale sulla lavagna (Art. 51)	» ivi

CAPO III.

<i>Composizione e scorta del treno Reale</i>	» 26
Scelta dei veicoli, verificaione, lubrifica- zione, riscaldamento, illuminazione e frenatura (Art. 52)	» ivi

Torce a vento (Art. 53).	Pag.	27
Scorta sulla locomotiva (Art. 54)	»	ivi
» nel Convoglio (Art. 55).	»	28
Personale* nei bagagliai (Art. 55).	»	ivi
Scelta del personale di servizio (Art. 56)	»	ivi

CAPO IV.

<i>Servizio delle Stazioni e della linea.</i>	Pag.	28
Presenza del personale nelle Stazioni (Art. 57)	»	ivi
» » della Trazione (Art. 58)	»	29
Locomotiva di riserva (Art. 58)	»	ivi
Sorveglianza dei segnali, dei deviatoj e dei passaggi a livello (Art. 59)	»	ivi
Servizio nelle Stazioni ove il treno Reale ha fermata, riguardo i viaggiatori, le Rappresentanze ufficiali ed il pub- blico (Art. 60)	»	30
Avvisi per determinare il punto di fermata del treno Reale in caso di Rappre- sentanze ufficiali (Art. 61,62)	»	30,31

CAPO V.

<i>Circolazione del treno Reale</i>	Pag.	31
Telegrammi di via libera (Art. 63)	»	ivi
Classificazione dei telegrammi riflettenti il treno Reale (Art. 64)	»	33

Quando devonsi trasmettere i telegrammi di via libera (Art. 65)	<i>Pag.</i> 33
Partenza, transito e fermata del treno Reale. Posizione dei dischi (Arti- coli 66-67)	» 34
Proseguimento del treno Reale in caso di mancanza di via libera (Art. 68) . .	» ivi
Servizio di via libera pei bivi (Art. 69) . .	» 35
Firma dei telegrammi (Art. 70)	» 36
Proseguimento del treno successivo al treno Reale in caso di mancanza del tele- gramma di via libera (Art. 71) . .	» ivi
Mantenimento dell'orario e servizio dei treni interessati nella marcia del treno Reale (Art. 72)	» 37
Rallentamenti eventuali straordinari (Art. 73)	» ivi
Avvisi telegrafici da darsi dall'Ispettore Principale circa gli arrivi e partenze del treno Reale (Art. 74)	» ivi

CAPO VI.

<i>Locomotiva staffetta</i>	<i>Pag.</i> 39
Effettuazione della Staffetta — Divieto di valersi del treno precedente (Art. 75)	» ivi
Scorta della Staffetta (Art. 76).	» ivi
Orario, incroci e precedenza della Staffetta (Art. 77)	» 40

Orario telegrafico della Staffetta, ricevuta e conferme degli incroci e precedenza (Art. 78)	<i>Pag.</i>	40
Correntali alle stazioni ed ai Guardiani quando si effettua la staffetta (Art. 79)	»	41
Indicazione della Staffetta sulla lavagna (Art. 80)	»	ivi
Chiusura dei passaggi a livello quando si effettua la Staffetta (Art. 81)	»	42
Distanza della Staffetta dal treno Reale (Art. 82)	»	ivi
Partenza eventuale della staffetta di un tronco, prima dell'arrivo di quella del tronco precedente (Art. 82)	»	42
Disposizioni da applicarsi alla Staffetta (Art. 83)	»	ivi



