

*Ing. R. Bianchi*

REGOLAMENTI

SUI SEGNALI

E PER LA

CIRCOLAZIONE DEI TRENI

DICEMBRE 1905



FS

BIBLIOTECA della DIREZIONE GENERALE

COLLOCAZIONE .....

B 1 134  
DA A 0030

INVENTARIO .....

CLASS. INT. ....

C. D. U. ....





ESCLUSO DAL  
PRESTITO

DIREZIONE GENERALE FF. SS.  
**BIBLIOTECA**  
INVENTARIO (1929) N. 3892  
COLLOCAZIONE 96/5/23

Stato - Direzione Generale - Servizio di Segreteria  
N. d'inventario 96  
Collocazione 5/23  
BIBLIOTECA CIVICA

**ESCLUSA DAL PRESTITO**  
(Art. 23 Regolamento Biblioteca)



Biblioteca Centrale FS  
N° inv. 000002846  
Coll. DA 6 0030

XL. F. 1



FERROVIE DELLO STATO

# REGOLAMENTO

SUI

# SEGNALI



Edizione Settembre 1905

ROMA

STABILIMENTO TIPOGRAFICO G. CIVELLI

1905.



# INDICE

---

## I. Avvertenze generali.

- Art. 1. Obbedienza passiva ai segnali. . . . . pag. 9  
» 2. Accensione dei fanali . . . . . » 10  
» 3. Applicazione del regolamento . . . . . » 10

## II. Segnali dei treni.

### A. Segnali di partenza.

- Art. 4. Treni con viaggiatori . . . . . pag. 11  
» 5. » senza viaggiatori . . . . . » 12  
» 6. Dopo le fermate straordinarie. . . . . » 12

### B. Segnali del macchinista.

- Art. 7. Un breve fischio . . . . . pag. 13  
» 8. Un fischio prolungato . . . . . » 14  
» 9. Più fischi ripetuti . . . . . » 14  
» 10. Fischi alle biforcazioni . . . . . » 15  
» 11. » per la manovra dei freni . . . . . » 15

### C. Segnali annessi ai treni.

- Art. 12. Normali diurni . . . . . pag. 16  
» 13. » notturni . . . . . » 16

Art. 14.	Locomotive sciolte . . . . .	Pag. 17
» 15.	Percorso sul binario illegale . . . . .	» 17
» 16.	Locomotive che spingono gli spartineve. »	18
» 17.	Marcia a ritroso . . . . .	» 18
» 18.	Segnalamento delle locomotive di ritorno. . . . .	» 19
» 19.	» dei treni straordinari (facoltativi e speciali) »	19
» 20.	» dei treni bis o supplementari . . . . .	» 21
» 21.	Segnali pei treni dimezzati sulla linea. »	21
» 22.	» di comunicazione nei treni . »	22

### **III. Segnali della linea e delle stazioni.**

#### **A. Disposizioni generali.**

Art. 23.	Via libera . . . . .	pag. 23
----------	----------------------	---------

#### **B. Segnali a mano.**

Art. 24.	Rallentamento . . . . .	pag. 24
» 25.	Arresto . . . . .	» 24
» 26.	Posizione e distanza dei segnali straordinari. . . . .	» 25
» 27.	Posizione e distanza dei segnali ordinari . . . . .	» 26
» 28.	Durata dei segnali . . . . .	» 27
» 29.	Segnali nelle stazioni . . . . .	» 28
» 30.	Segnali ai deviatori . . . . .	» 28

Art. 31. Segnali del personale di vigilanza . . . . .	<i>Pag.</i> 29
» 32. Distanziamento dei treni . . . . .	» 29
» 33. Annuncio dei treni con la tromba . . . . .	» 30
» 34. Segnali per arrestare un treno già passato . . . . .	» 31
» 35. Segnali per domandare soccorso di soli uomini . . . . .	» 32
» 36. Segnali per domandare soccorso di locomotiva . . . . .	» 32
» 37. Segnali per domandare soccorso di locomotiva con lavoratori ed attrezzi . . . . .	» 33
» 38. Domanda di soccorso sulle linee esercitate col blocco . . . . .	» 33
» 39. Dischi portatili . . . . .	» 34

### C. Segnali fissi.

#### § 1.º *Dischi girevoli.*

Art. 40. Scopo e significato . . . . .	<i>Art.</i> 35
» 41. Rispetto ai dischi e loro categorie . . . . .	» 36
» 42. Dischi di avviso . . . . .	» 39
» 43. Posizione dei dischi . . . . .	» 39
» 44. Manovra » » . . . . .	» 40
» 45. Significato dei dischi per i treni che si allontanano . . . . .	» 41
» 46. Protezione dei treni fermi ai dischi . . . . .	» 41
» 47. Prolungata fermata ai dischi . . . . .	» 43

Art. 48. Mancanza od irregolare posizione dei dischi . . . . .	<i>Pag.</i> 43
» 49. Dischi per le stazioni . . . . .	» 43
» 50. Posizione normale dei dischi . . . . .	» 44
» 51. Manovra dei dischi di stazione . . . . .	» 44
» 52. Sostituzione dei segnali a disco con segnali a mano . . . . .	» 45
» 53. Dischi alle biforcazioni . . . . .	» 45
» 54. Manovra dei dischi delle biforca- zioni . . . . .	» 46
» 55. Dischi agli attraversamenti. . . . .	» 47
» 56. Dischi ai passaggi a livello . . . . .	» 47
§ 2. <sup>o</sup> <i>Semafori.</i>	
Art 57. Disposizione e significato . . . . .	<i>pag.</i> 48
» 58. Semafori per diramazioni . . . . .	» 51
» 59. Rispetto ai semafori. . . . .	» 52
» 60. Mancanza o difetto dei segnali se- maforici. . . . .	» 53
§ 3. <sup>o</sup> <i>Dischetti bassi (marmotte).</i>	
Art. 61. Idem . . . . .	<i>pag.</i> 54

#### **IV. Segnali per le manovre con loco- motiva.**

Art. 62. Segnali dei manovratori . . . . .	<i>pag.</i> 55
» 63. Fischietto a trillo per le manovre . . . . .	» 55
» 64. Segnali dei macchinisti . . . . .	» 56
» 65. Segnali per le locomotive . . . . .	» 56

## V. Segnali sussidiari.

### A. Segnali acustici (petardi e risuonatori).

Art. 66. Petardi e loro uso . . . . .	<i>Pag.</i> 57
» 67. Posa meccanica dei petardi e spara- petardi . . . . .	» 60
» 68. Risuonatori. . . . .	» 61

### B. Dischetti per deviatori.

Art. 69. Idem. . . . .	<i>pag.</i> 61
------------------------	----------------

### C. Segnalamento elettrico a campana.

Art. 70. Prescrizioni generali . . . . .	<i>pag.</i> 63
» 71. Modo di funzionare . . . . .	» 63
» 72. Suggellatura degli apparati . . . . .	» 64
» 73. Segnali stabiliti . . . . .	» 64
» 74. Trasmissione dei segnali . . . . .	» 66
» 75. Segnali di partenza . . . . .	» 67
» 76. Segnale d'arresto . . . . .	» 67
» 77. Segnali di soccorso . . . . .	» 69
» 78. Servizio ai posti di vigilanza . . . . .	» 70

## VI. Tabelle dei Segnali . . . . . *pag.* 71



# REGOLAMENTO SUI SEGNALI

## I. Avvertenze generali

### Art. 1.

#### Obbedienza passiva ai segnali.

1. È stretto dovere di tutti gli agenti della ferrovia, qualunque sia il loro grado, di prestare continua attenzione ai segnali, passiva ed immediata obbedienza a quelli di fermata e di rallentamento. — La disobbedienza ai segnali di arresto e di rallentamento non potrà mai, per qualsiasi ragione, ritenersi giustificata e sarà rigorosamente punita.

2. Sarà del pari punita severamente ogni non giustificata trasgressione a qualunque altra disposizione del presente regolamento.

3. È rigorosamente proibito di variare in qualsiasi modo i prescritti segnali, e di sostituirvi od aggiungervi grida, schiamazzi od altri suoni diversi, salvo il caso di imminente pericolo in cui mancas-

sero gli attrezzi per eseguire i segnali regolamentari.

## Art. 2.

### Accensione dei fanali.

1. Tutti i fanali che servono per la segnalazione notturna sui treni, nelle stazioni e sulla via, quando non sia diversamente disposto con istruzioni locali, debbono essere accesi al tramontare del sole, e non possono essere spenti se non mezz'ora dopo il passaggio dell'ultimo treno della notte, od altrimenti allo spuntar del sole.

2. La segnalazione notturna deve farsi anche di giorno sulle linee, indicate sul libro orario, aventi lunghe e frequenti gallerie, e dovunque, quando per nebbia, neve o cattivo tempo, i segnali diurni non siano visibili alle distanze stabilite per la posa dei petardi (art. 66) non che per tutti i segnali, sia fissi che a mano, situati o da esporsi nelle gallerie.

## Art. 3.

### Applicazione del regolamento.

1. Salvo speciale indicazione, che sarà fatta caso per caso, le prescrizioni del presente rego-

lamento valgono tanto pel semplice come pel doppio binario.

2. Parimenti, salvo esplicita indicazione diversa, le disposizioni che si riferiscono ai treni in genere, si estendono ad ogni specie di treno ed anche alle locomotive viaggianti isolate.

## II. Segnali dei treni

### A. Segnali di partenza.

#### Art. 4.

##### • Treni con viaggiatori.

1. Due minuti prima dell'ora di partenza di un treno con viaggiatori, il dirigente, cioè il capo stazione o chi lo sostituisce, mediante un fischio breve, darà l'ordine di suonare due tocchi della campana di stazione per avvertire i viaggiatori che si avvicina l'ora di partenza e che perciò devono subito prendere posto nelle carrozze.

2. Dove la fermata non è maggiore di due minuti, i due tocchi di campana sono dati all'entrare del treno nella stazione.

3. Giunta l'ora di partenza, il dirigente, dopo

che si sia assicurato che tutto quanto riguarda il treno è regolare, che siano al posto i prescritti segnali, e — quando occorra — che il pilota sia salito sulla locomotiva, dà verbalmente l'ordine di partire al capo treno, il quale lo ripete al macchinista emettendo colla cornetta un unico suono pei treni che camminano nel senso dei dispari, e due suoni ben distinti pei treni che camminano nel senso dei pari.

#### Art. 5.

##### Treni senza viaggiatori. •

Si omettono i tocchi di campana, e la partenza viene ordinata al macchinista dal capo treno colla cornetta nel modo suindicato, dopo averne ricevuto l'ordine verbale dal dirigente.

#### Art. 6.

##### Dopo le fermate straordinarie.

1. Il macchinista di un treno che abbia dovuto, per un motivo qualsiasi, fermarsi in piena via, od anche presso un segnale fisso o portatile, sinchè il capo treno non abbia dato il segnale di partenza

con la cornetta non deve riprendere la corsa se non per portare il treno alla protezione del segnale, e ciò anche se nel frattempo fossero cessate le cause della fermata od i segnali venissero disposti a via libera.

2. Nelle fermate per far salire o scendere il pilota spetta unicamente a questo di ordinare la partenza al macchinista.

### **B. Segnali del macchinista.**

#### **Art. 7.**

##### **Un breve fischio.**

*Un breve fischio* vien dato:

a) in segno d'aver inteso, quando ricevuto l'ordine di partire, il macchinista per emergenze del suo servizio, non possa subito ubbidire;

b) in vicinanza delle stazioni ove il treno non debba fermarsi;

c) quando il macchinista, dopo aver fermato il treno per emergenze del suo servizio, trovasi pronto a riprendere la corsa;

d) quando sulle linee a doppio binario si avvicina un treno percorrente il binario attiguo.

## Art. 8.

**Un fischio prolungato.**

*Un fischio prolungato moderatamente, ma senza modulazioni, vien dato:*

- a) prima di muovere il treno per partire;
- b) nell'avvicinarsi al punto ove due linee si riuniscono in piena via;
- c) all'entrata delle curve che non permettono una visuale libera di almeno 200 metri;
- d) all'entrata delle gallerie in curva ed in quelle rettilinee, ma lunghe almeno 500 metri;
- e) accostandosi ai principali passaggi a livello ed agli attraversamenti;
- f) ai segnali fissi di protezione delle stazioni in cui il treno debba arrestarsi; se il segnale è disposto all'arresto, il fischio vien ripetuto dopochè il treno siasi arrestato.

## Art. 9.

**Più fischi ripetuti.**

1. *Un fischio prolungato e ripetuto quante volte occorra* deve essere dato dal macchinista quando vede gente sul binario.

2. *Un fischio prolungato deve darsi e ripetersi tratto tratto*, durante la corsa, in tempo di nebbia od altra intemperie che impedisca la visuale; ed ancora quando la fermata imposta al treno da un segnale manovrato a distanza si prolunghi senza apparente motivo.

#### Art. 10.

##### Fischi alle biforcazioni.

Avvicinandosi alle biforcazioni, un *fischio moderatamente prolungato* indica che il treno è diretto sulla via di sinistra; *due di tali fischi* indicano che il treno è diretto sulla via di destra.

#### Art. 11.

##### Fischi per la manovra dei freni.

1. *Tre fischi brevi e vibrati* ordinano la pronta chiusura di tutti i freni.

2. *Più di tre fischi brevi e vibrati* sono segnale d'allarme, e prescrivono parimenti la pronta ed energica chiusura di tutti i freni. — Questo segnale vale anche a chiedere l'apertura dei binari di sicurezza, che già non fossero aperti, ed ordina

al personale della via di mettere sabbia o ghiaia  
fina sulle rotaie.

3. Quando i freni sono serrati, un *breve fischio* della locomotiva ne ordina il parziale allentamento; questo segnale si adopera soltanto sulle forti discese.

4. Un *fischio lungo seguito da altro breve* ordina il completo allentamento dei freni.

### **C. Segnali annessi ai treni.**

#### **Art. 12.**

##### **Normali diurni.**

Di giorno ed in circostanze normali i treni non portano alcun segnale, tuttavia sull'ultimo veicolo devono trovarsi al loro posto due fanali di coda laterali ed un fanale in basso — possibilmente centrale — spenti, onde il personale possa ognora accertarsi che nessun veicolo siasi staccato dai treni.

#### **Art. 13.**

##### **Normali notturni.**

1. Di notte i treni viaggiatori portano: sul davanti della locomotiva, in corrispondenza ai paracolpi, due fanali a luce bianca, e quelli senza viag-

giatori portano inoltre un fanale a luce verde alla base del fumaiolo; alla coda due fanali in alto, uno per parte, ed uno in basso — possibilmente centrale — alla parete posteriore dell'ultimo veicolo; i tre fanali di coda proiettano tutti e tre luce rossa all'indietro; i due laterali proiettano di più luce bianca all'innanzi.

2. In via eccezionale, e sempre quando il treno non debba segnalarne un altro, si potrà ammettere che l'ultimo veicolo sia sprovvisto di portafanali laterali, purchè in ogni modo vi si applichi il fanale centrale di coda, mentre quelli laterali verranno collocati sul veicolo precedente.

#### Art. 14.

##### **Locomotive sciolte.**

Le locomotive sciolte in viaggio portano gli stessi segnali prescritti per i treni senza viaggiatori; i segnali di coda si collocano sulla parte posteriore.

#### Art. 15.

##### **Percorso sul binario illegale.**

Il primo treno che viene instradato sul binario illegale, nel caso d'ingombro o d'interruzione di

quello legale, di giorno deve portare alla base del fumaiolo la bandiera rossa, e di notte la luce bianca dei fanali anteriori sarà sostituita con la luce rossa.

#### Art. 16.

##### **Locomotive che spingono gli spartineve.**

Queste locomotive debbono portare alla base del fumaiolo sì di giorno che di notte il fanale a luce rossa.

#### Art. 17.

##### **Marcia a ritroso.**

1. Quando di notte un treno cammina spinto dalla locomotiva, il veicolo che forma la testa della colonna deve portare accesi a luce bianca soltanto i fanali laterali.

2. La locomotiva che spinge il treno camminando a ritroso, deve portare accesi e con luce rossa tutti e tre i fanali anteriori; se invece cammina in senso normale, essa deve portare a tergo i tre fanali prescritti per la coda dei treni.

3. Una locomotiva sciolta, che viaggia camminando a ritroso, deve portare a tergo i fanali come è indicato nel primo capoverso, e ante-

riormente i fanali come alla prima parte del secondo capoverso.

### Art. 18.

#### Segnalamento delle locomotive di ritorno.

1. Quando una locomotiva viaggiante sciolta od attaccata ad un treno, in testa od in coda, in semplice od in doppia trazione, debba far tosto ritorno senza orario prestabilito, si espongono nell'andata i seguenti segnali:

a) di giorno: la locomotiva sciolta, o rispettivamente la prima locomotiva del treno, porta una bandiera verde sul traversone anteriore a destra nel senso della corsa;

b) di notte: la stessa locomotiva porta luce verde al fanale anteriore di destra.

2. Il personale di vigilanza non deve abbandonare il suo posto finchè non abbia avuto luogo il ritorno della locomotiva così segnalata.

### Art. 19.

#### Segnalamento dei treni straordinari (facoltativi e speciali).

1. I segnali per annunciare treni straordinari (facoltativi e speciali) si fanno in via normale per

mezzo del treno che prece le nella stessa direzione quello straordinario.

2. Per segnalare i treni facoltativi:

a) di giorno: si espone bandiera verde al lato posteriore destro dell'ultimo veicolo;

b) di notte: si cambia in verde la luce rossa del fanale di coda laterale destro.

3. Per segnalare i treni speciali:

a) di giorno: si espone bandiera verde al lato posteriore sinistro dell'ultimo veicolo;

b) di notte: si cambia in verde la luce rossa del fanale di coda laterale sinistro.

4. Quando non sia possibile segnalare un treno straordinario per mezzo di quello che lo precede nella stessa direzione, esso si fa segnalare dal treno che precede viaggiante in senso opposto, coll'applicargli i segnali di cui nei precedenti capoversi, e di più applicando alla locomotiva:

a) di giorno: bandiera verde sul traversone anteriore ed a sinistra nel senso della corsa;

b) di notte: luce verde al fanale anteriore sinistro.

## Art. 20.

### Segnalamento dei treni bis o supplementari.

1. I treni supplementari sono segnalati dal treno di cui formano il bis:

a) di giorno: con bandiera verde su entrambi i lati posteriori dell'ultimo veicolo;

b) di notte: con luce verde in luogo della rossa ad entrambi i fanali di coda laterali.

2. Il personale di vigilanza non deve abbandonare il posto finchè non sia passato il treno bis così annunciato.

## Art. 21.

### Segnali pei treni dimezzati sulla linea.

1. Quando la locomotiva per un motivo qualsiasi lascia tutto o parte del treno sulla via per recarsi alla prossima stazione, con ordine di ritornare a riprendere i veicoli lasciati, essa deve portare, tanto nell'andata che nel ritorno, i segnali per annunciare il ritorno di locomotiva come all'articolo 18; di più sulle linee ad un solo binario ed anche su quelle a doppio binario (se per avventura entrambi fossero ingombri), un agente deve viaggiare, nell'andata,

sulla locomotiva coll'incarico di mostrare segnale di arresto ai posti di bivio e nella stazione, onde nessun treno sia lasciato proseguire o partire in quella direzione finchè la linea non sia sgombra.

2. Nei casi di ingombro d'entrambi i binari sulle linee a doppio binario od attigue, l'agente che scorta la prima parte di un treno, dovrà mostrare i segnali di arresto anche verso i treni che incontrasse sull'altro binario, ed ai posti di blocco, quando vi fossero.

## Art. 22.

### Segnali di comunicazione nei treni.

1. Quando un agente, di servizio al treno, si accorge di qualche fatto, pel quale si richieda o si ritenga prudente di arrestarlo o farlo rallentare, deve chiudere anzitutto il freno a sua portata e quindi esporre, agitandolo, il segnale d'arresto o di rallentamento dalla parte ove più facilmente possa essere veduto dal macchinista o dal personale di vigilanza.

2. Il capo treno, in tale circostanza, facendo continuare da altro agente l'esposizione dei segnali,

deve procurare di accostarsi quanto sia possibile al macchinista cercando di richiamarne l'attenzione con ripetuti suoni di cornetta.

### **III. Segnali della linea e delle stazioni**

#### **A. Disposizioni generali.**

##### **Art. 23.**

##### **Via libera.**

1. L'assenza di segnali significa che la strada è libera, salva l'eccezione di cui all'ultimo capoverso del presente articolo.

2. Quando la via non è libera si espongono i segnali di rallentamento o di arresto colle norme specificate dal presente regolamento per ogni singolo caso.

3. Chi ingombra od interrompe la via, o la trova ingombra od interrotta, deve provvedere anzitutto alla sicurezza della circolazione dei treni con la esposizione dei segnali prima di ingombrare o di interrompere la via, ovvero tosto che si manifesti o si scorga l'ostacolo, se questo deriva da causa imprevedibile; sulle linee col blocco dovrà anche

avvisare il posto che incontrasse nel portare a distanza il segnale a mano.

4. La mancanza o la imperfetta posizione dei segnali fissi ed a mano prescritti dal regolamento, od eventualmente ordinati con disposizioni speciali, impongono l'arresto; ma il treno riprenderà subito la corsa appena siasi assicurato che nulla si opponga al suo proseguimento.

### **B. Segnali a mano.**

#### **Art. 24.**

##### **Rallentamento.**

Per far rallentare un treno si presenta al medesimo:

- a) di giorno: *una bandiera verde spiegata*;
- b) di notte: *la luce verde di un fanale.*

#### **Art. 25.**

##### **A r r e s t o.**

1. Per ordinare al treno di fermarsi si presenta al medesimo:

- a) di giorno: *una bandiera rossa spiegata*;
- b) di notte: *la luce rossa di un fanale.*

2. I macchinisti devono sempre procurare, con tutti i mezzi a loro disposizione, di non mai oltrepassare il segnale di fermata.

3. Per meglio indicare l'imminenza di un pericolo, chi fa il segnale d'arresto *deve agitare la bandiera rossa o il fanale a luce rossa.*

4. In mancanza di bandiera rossa o di luce rossa al fanale, ogni oggetto di giorno, ed anche le sole braccia, e qualunque lume di notte agitati violentemente dall'alto al basso impongono l'immediato arresto.

5. Mancando la bandiera verde o la luce verde del fanale per fare il segnale di rallentamento, si fa il segnale di arresto.

#### Art. 26.

##### Posizione e distanza dei segnali straordinari.

1. Il segnale di fermata *straordinaria* deve collocarsi alla distanza di metri 600 dall'ostacolo che impedisce la circolazione.

2. Questa distanza deve portarsi a 800 metri quando il segnale non può essere veduto a più di 500 metri, o quando il treno trovasi in discesa maggiore del 5 per mille.

3. Nel caso di un treno in salita maggiore del 10 per ‰ la distanza può essere ridotta a 400 metri.

4. In caso di dubbio sulla pendenza del tratto, il segnale a mano verrà collocato alla distanza maggiore.

5. Il segnale di fermata sarà possibilmente ripetuto ove esiste l'ostacolo.

6. Il segnale di fermata si mette da ambe le parti dell'ostacolo tanto sulle linee a semplice binario, quanto in quelle a doppio binario. Il segnale posto davanti al treno sulle linee a doppio binario vien tolto quando un solo dei binari sia ingombro e su quello libero si avanzi un treno.

7. Il segnale di rallentamento *straordinario* si espone alla distanza di 600 metri dal punto in cui devesi eseguire il rallentamento.

## Art. 27.

### Posizione e distanza dei segnali ordinari.

1. Per le fermate ed i rallentamenti *ordinari* (ossia prescritti in modo permanente con disposizioni generali note al personale) ed anche per quelli *straordinari*, quando però sono notificati al perso-

nale interessato con appositi ordini scritti, basta che i segnali rispettivi siano collocati soltanto nel posto ove la fermata od il rallentamento debbono eseguirsi.

2. In tali casi però, e come all'art. 23, la mancanza o l'imperfezione del prescritto segnale di fermata o di rallentamento, impone al macchinista l'obbligo di arrestare il treno prima di arrivare alla località designata, e di accertarsi delle condizioni della via prima di proseguire.

## Art. 28.

### Durata dei segnali.

1. L'esposizione dei segnali di arresto e di rallentamento ordinari è limitata al passaggio dei treni.

2. I segnali di fermata o di rallentamento straordinari debbono con ersarsi in posto senza interruzione finchè sussistono le cause che li hanno resi necessari

3. Per mantenere la distanza dei treni che si seguono nello stesso senso, si deve esporre e mantenere il segnale d'arresto fino a 10 minuti dopo il passaggio o la partenza del treno precedente.

4. Sulle linee o tratti di linea esercitati col sistema di blocco, quando i relativi apparati funzionano regolarmente, non occorre mantenere l'intervallo di 10 minuti fra treno e treno.

#### Art. 29.

##### Segnali nelle stazioni.

1. In tutte le stazioni e fermate, dinanzi al fabbricato viaggiatori, si espone il segnale d'arresto ai treni che vi si devono fermare. — Nelle stazioni di testa, ossia terminali, il segnale si colloca nel punto che la locomotiva non deve oltrepassare.

2. Nelle stazioni e fermate, escluse quelle sprovviste di deviatoi incontrati di punta, dove il treno non deve arrestarsi, si espone nel modo sopradetto il segnale di rallentamento.

3. La mancanza di tali segnali, salvo disposizione contraria, impone l'arresto al treno, come all'art. 23.

#### Art. 30.

##### Segnali ai deviatoi.

1. Gli agenti che nelle stazioni presenziano i deviatoi incontrati di punta da un treno, debbono presentare a questo il segnale di rallentamento.

2. Ai deviatori situati in piena via deve esporsi il segnale di rallentamento. — La mancanza di questo segnale impone l'arresto del treno, come all'art. 23.

### Art. 31.

#### Segnali del personale di vigilanza.

1. Quando nulla si opponga al libero e sicuro avanzarsi del treno, il personale di vigilanza non fa alcun segnale, ma semplicemente presenta:

a) di giorno: *la bandiera ravvolta entro il fodero steso orizzontalmente;*

b) di notte: *un fanale con la luce bianca rivolta verso il treno.*

2. L'omissione di queste formalità non ha significato pel treno.

3. Appena passato il treno, il personale di vigilanza deve rivolgere la luce bianca del suo fanale verso il posto successivo nel senso della corsa del treno.

### Art. 32.

#### Distanziamento dei treni.

1. Se un treno ne segua un altro a distanza minore di 10 minuti, quando la linea non sia eser-

citata col sistema di blocco, il personale di vigilanza deve fare al secondo treno il segnale d'arresto. — Lo stesso deve fare quando il secondo treno si avvicini al primo a distanza minore di un chilometro, quand'anche fossero già trascorsi 10 minuti dal passaggio del primo.

2. Il personale di vigilanza deve procurare di ripetere dinanzi al treno e verso il macchinista i segnali d'arresto o di rallentamento che fossero fatti dal personale del treno stesso, e deve poi fare di sua iniziativa il segnale d'arresto al treno, quando si accorga di qualche fatto che possa renderne pericolosa la corsa.

3. Queste norme devono essere messe in pratica anche nelle stazioni.

### Art. 33.

#### Annuncio dei treni con la tromba.

1. Tutti i treni sono segnalati dal personale di vigilanza da stazione a stazione mediante il suono della tromba. Questo segnale si fa emettendo *due suoni lunghi e staccati*, ed ha principio dal deviatore della stazione o dal prossimo agente di vigilanza, soltanto quando il treno parte dalla stazione o la oltrepassa senza fermarsi.

## Art. 34.

**Segnali per arrestare un treno già passato.**

1. Per arrestare un treno già passato si corre dietro al medesimo emettendo con la tromba suoni brevi, forti e staccati, facendo sventolare la bandiera rossa di giorno e agitando il fanale a luce rossa di notte. — Questo segnale deve essere ripetuto dai successivi agenti di vigilanza fino a che sia stato veduto dal macchinista, oppure dall'agente di vigilanza che trovasi davanti al treno e che allora rivolgerà il segnale d'arresto al macchinista.

2. Occorrendo arrestare un treno appena partito da una stazione, si fanno i segnali come al precedente alinea, e di più, sulle linee a semplice binario ed anche sul doppio purchè non si debba mantenerlo a via impedita per altro motivo, si deve manovrare ripetutamente il segnale a disco per richiamare l'attenzione del personale di macchina, onde si volti indietro a vedere i segnali d'arresto — Il personale di vigilanza, visto l'agitarsi del disco, deve subito adoperarsi nel modo sopradescritto per arrestare il treno. Sulle linee o tratti di linea esercitati col sistema di blocco, giunto ad un posto

l'avviso di fermare un treno, questo provvederà coi mezzi a sua disposizione ad avvertire i guarda-blocco successivi perchè arrestino il treno.

#### Art. 35.

##### Segnali per domandare soccorso di soli uomini.

1. Per domandar soccorso di soli uomini si emettono colla *tromba suoni brevi e ripetuti, correndo verso la parte dalla quale si può credere di avere più prontamente il soccorso desiderato.*

2. Lo stesso segnale si deve fare nel caso di *veicoli in fuga*, correndo nella stessa direzione dei medesimi.

3. Un treno fermo sulla strada domanda, occorrendo, l'aiuto del personale della via, *con lunghi e ripetuti fischi della locomotiva.*

#### Art. 36.

##### Segnali per domandare soccorso di locomotiva.

1. Per domandare la locomotiva di soccorso si emettono *suoni di tromba lunghi e ripetuti* camminando nella voluta direzione ed agitando:

- a) di giorno: *la bandiera verde;*
- b) di notte: *il fanale a luce verde.*

2. Il segnale si ripete camminando finchè il vicino agente di vigilanza, in prova di averlo compreso, lo abbia ripetuto all'indietro, e quindi cominciato a sua volta a trasmetterlo avanti: così si deve continuare sino alla prossima stazione telegrafica.

### Art. 37.

**Segnali per domandare soccorso di locomotiva  
con lavoratori e attrezzi.**

1. Si emettono *suoni di tromba lunghi e ripetuti, agitando*:

a) di giorno: *la bandiera rossa*;

b) di notte: *il fanale a luce rossa*.

2. Il segnale deve ripetersi e farsi proseguire nello stesso modo indicato all'articolo precedente.

### Art. 38.

**Domanda di soccorso sulle linee esercitate col blocco.**

1. Sulle linee esercitate col sistema di blocco, giunta la domanda di soccorso, di cui i precedenti art. 35, 36, 37, ad un posto di blocco, questo provvederà a far proseguire la richiesta nella stessa direzione.

**Art. 39.****Dischi portatili.**

1. Su alcuni tratti di linea indicati nel libro orario, il personale di vigilanza è munito di dischetti portatili dipinti in rosso da una parte e in bianco dall'altra, girevoli sopra un supporto. Subito dopo il passaggio d'ogni treno, l'agente di vigilanza deve girare il disco disponendo la faccia rossa rivolta dalla parte da cui il treno è pervenuto, indicando così fermata ad ogni successivo treno viaggiante nello stesso senso.

2. Trascorsi 10 minuti, detto segnale deve essere rimesso parallelamente alla linea colla faccia bianca verso il binario.

3. Di notte, l'agente di vigilanza pone la propria lanterna sul supporto, colla luce rossa rivolta dalla parte da cui pervenne il treno.

4. Su alcune linee a doppio binario l'agente di vigilanza è munito di due dischi portatili e di due lanterne a colori da servire una per ciascun binario, ed i segnali di cui sopra si collocano lateralmente sulle rispettive banchine.

### C. Segnali fissi.

#### § 1.º *Dischi girevoli.*

#### Art. 40.

#### Scopo e significato.

1. I segnali a disco girevole servono ad indicare che la via è impedita, o che la via è libera.

2. Il disco deve avere una faccia dipinta in rosso e l'altra in bianco, ed essere munito, per la notte, di un fanale a luce variabile.

3. *Per indicare via impedita il disco deve disporsi in direzione normale al binario, mostrando al treno che arriva: di giorno la faccia rossa; di notte la luce rossa del fanale.*

4. *Per indicare via libera, il disco deve essere disposto parallelamente al binario, mostrando, di notte, la luce verde o bianca del fanale al treno che arriva.*

5. I fanali dei segnali a disco debbono di notte offrire all'agente che li manovra il mezzo di vedere se il fanale è acceso, e se il segnale è effettivamente disposto nel modo voluto.

6. I segnali a disco, che non sieno visibili dal-

l'agente che li manovra, devono essere muniti di un apparecchio di controllo.

Art. 41.

**Rispetto ai dischi e loro categorie.**

1. Il macchinista in viaggio, approssimandosi ad un segnale a disco girevole, deve raddoppiare di attenzione, e se trova il disco voltato all'arresto, deve immediatamente e senza esitanza mettere in opera tutti i mezzi a sua disposizione per arrestare il treno possibilmente prima di oltrepassare il disco.

2. Dopo aver così fermato il treno, ed accertatosi che si tratta di un segnale manovrato a distanza il macchinista, se ha dinanzi la visuale libera, e se vede la via sgombra, avanza lentamente sino a portare l'ultimo veicolo del treno di fianco al disco, ma non oltre, e ad ogni modo senza giammai ingombrare il punto che il segnale a disco è destinato a proteggere.

3. Dopo ciò il treno non deve più avanzare finchè il segnale a disco non sia voltato a via libera, ed il capo treno non ne abbia dato l'ordine con la cornetta.

4. In quelle località nelle quali sono in esercizio segnali di 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> categoria, il macchinista, dopo eseguita la fermata senza oltrepassare il disco, ma portandosi il più possibile vicino allo stesso, si regolerà come segue:

5. Se la vela od il vetro rosso del disco non portano alcun numero, il macchinista non potrà più avanzare col treno se non quando il segnale cambierà indicazione e dopo ricevutone il prescritto ordine dal capo treno: nel caso che la fermata sia segnalata solo per guasti del segnale, o per speciali ragioni che pur permettano di proseguire dopo la fermata, il macchinista potrà avanzare quando ne riceva formale ordine dal capo treno in seguito ad accordi col personale della stazione o della linea.

6. Questo segnale — che non porta numero — viene detto di 1<sup>a</sup> categoria ed è caratterizzato dal fatto che è sempre preceduto da un segnale avanzato di 3<sup>a</sup> categoria, il quale non dovrà mai essere posto a via libera se prima non sia stato posto a via libera quello di 1<sup>a</sup> categoria susseguente.

7. Se invece sulle ricordate parti del segnale (vela o vetro rosso) il macchinista vede segnato

il numero 2, dopo la fermata, esso potrà, se ha dinanzi la visuale libera e se vede la via sgombra, proseguire lentamente e con tutte le cautele ed attenzioni fino a portare l'ultimo veicolo del treno di fianco e sotto il segnale e non più, e ad ogni modo senza giammai ingombrare il punto che il segnale stesso è destinato a proteggere.

8. Da questa posizione non potrà muoversi se non alle condizioni esposte per i segnali di 1<sup>a</sup> categoria.

9. Questo segnale portante il numero 2 viene detto di 2<sup>a</sup> categoria.

10. Se, infine, sulle ripetute parti del segnale (vela o vetro rosso) il macchinista vede segnato il numero 3, dopo la fermata, potrà, se ha dinanzi la visuale libera e se vede la via sgombra, proseguire lentamente e con tutte le cautele ed attenzioni fino ad un successivo segnale davanti al quale dovrà assolutamente fermarsi senza oltrepassarlo se disposto a via impedita.

11. Questo segnale portante il numero 3 viene detto di 3<sup>a</sup> categoria.

12. Durante l'oltrepassamento permesso dai segnali di 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> categoria il macchinista deve sempre aver presente che un treno può trovarsi

davanti al suo, sia alla protezione del segnale, sia davanti al successivo segnale verso il quale egli si dirige.

13. Questi oltrepassamenti dei segnali di 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> categoria disposti a via impedita, anche quando la visuale è libera, devono essere eseguiti alla velocità dell'uomo al passo e tanto più moderata deve essere la velocità quanto più la visuale libera è limitata sia per condizioni di transito che per cause atmosferiche.

#### Art. 42.

##### Dischi di avviso.

Sulle linee esercitate col regime del giunto o del consenso telegrafico i dischi di 3<sup>a</sup> categoria possono essere sostituiti da dischi di avviso con faccia e luce colore arancio invece del color rosso ed aventi lo stesso significato dei semafori di avviso di cui l'art. 57.

#### Art 43.

##### Posizione dei dischi.

1. I segnali a disco girevole di 2<sup>a</sup> categoria sono posti ad opportuna distanza dal punto che

si tratta di proteggere; non mai però a meno di 300 metri.

2. Quando il segnale a disco sia collocato a distanza minore di 500 metri dal punto da proteggere, salvo disposizioni diverse, si deve collocare davanti ad esso, alla distanza di 200 metri, un disco fisso di rallentamento, che presenti ai treni in arrivo: *di giorno, una faccia dipinta in verde; di notte, la luce verde di una lanterna.*

#### Art. 44.

##### Manovra dei dischi.

1. Gli agenti preposti ai segnali a disco non devono limitarsi a manovrarli secondo il bisogno, ma devono assicurarsi, con tutti i mezzi a loro disposizione che il segnale voluto sia realmente fatto e per tutto il tempo necessario.

2. Dopo aver disposto a via impedita un disco (od altro segnale manovrato a distanza) gli agenti incaricati, prima di ingombrare i binari debbono accertarsi che un treno non siasi per avventura introdotto in precedenza fra il segnale a disco ed il punto da proteggersi, non dovendo ritenersi efficace il segnale di via impedita, nè

ingombrare i binari relativi finchè non siasi acquistata una tale certezza.

3. Affinchè la manovra di un segnale a disco riesca tempestiva occorre che sia fatta quando il treno è ancora distante dal segnale stesso, e se questo è preceduto da altro segnale, che non sia di avviso, la presente prescrizione deve estendersi ad entrambi. Se invece è preceduto da un segnale d'avviso, questo dovrà essere manovrato prima che sia avvicinato dal treno.

#### Art. 45.

##### Significato dei dischi per i treni che si allontanano.

I segnali a disco, anche se disposti all'arresto, non hanno alcun significato pei treni che si allontanano dal punto che il disco è destinato a proteggere. Pei treni stessi hanno soltanto valore quando vengano ripetutamente manovrati come è detto all'art. 34.

#### Art. 46.

##### Protezione dei treni fermi ai dischi.

1. Sulle linee non esercitate col sistema del blocco, del giunto, o del consenso telegrafico, durante lo stazionamento di un treno arrestato

al disco, il personale di vigilanza deve provvedere a proteggerne la coda, esponendo alla dovuta distanza il segnale d'arresto a mano e mantenendolo esposto fino a 10 minuti dopo che il treno ha ripreso la corsa.

2. Appena — in dette linee — il treno è fermo, il frenatore di coda deve immediatamente, senza attendere ordini, retrocedere di corsa per esporre il segnale di protezione quante volte tale segnale non venga fatto da un agente di vigilanza, o non possa incaricarlo qualcuno.

3. Lo stesso frenatore, se dopo essersi allontanato dal treno venisse richiamato al suo posto dal capo treno, dovrà collocare sulla rotaia, al punto in cui si trova, a qualche metro di distanza fra loro, almeno due petardi. Il frenatore dovrà far uso dei petardi anche quando il segnale di protezione si trovasse nelle condizioni di deficiente visibilità in causa delle condizioni atmosferiche o della località (art. 66 capoverso 1).

4. Il capo treno, appena il treno è fermo, deve assicurarsi, che questo sia protetto o dal personale di vigilanza, o dal frenatore e provvedere quando non lo fosse

**Art. 47****Prolungata fermata ai dischi.**

Se la fermata del treno al disco si prolunga senza ragione apparente, malgrado i ripetuti fischi della locomotiva, di cui all'art. 8, il capo treno manda un agente alla vicina stazione od al posto di manovra del segnale, per avere istruzioni.

**Art. 48.****Mancanza od irregolare posizione dei dischi.**

La mancanza del segnale a disco nel posto stabilito, la posizione irregolare, imperfetta od incerta del disco; o di notte il suo fanale spento od invisibile, impongono al macchinista l'obbligo di arrestare il treno, per assicurarsi della vera posizione del disco, ed in ogni caso di non progredire se non colla massima cautela ed accertandosi che la via sia sgombra, a meno che abbia avuto da una precedente stazione speciali comunicazioni e prescrizioni al riguardo.

**Art. 49.****Dischi per le stazioni.**

Per proteggere l'ingresso delle stazioni si colloca un segnale a disco girevole su ciascuna delle

linee che vi accedono, ad opportuna distanza dal rispettivo primo deviatoio incontrato di punta.

Art. 50.

**Posizione normale dei dischi**

La posizione normale dei dischi di stazione è quella di via libera; nell'orario di servizio, con segno convenzionale sono indicate le stazioni per le quali è fatta eccezione a tale massima.

Art. 51.

**Manovra dei dischi di stazione.**

1. La manovra dei dischi di stazione è affidata ad agenti posti alla dipendenza del dirigente.

2. Quando un segnale a disco della stazione è disposto a via libera per lasciare entrare un treno, il disco della linea opposta, ed in generale i dischi di tutte le altre linee, salvo le eccezioni ammesse per le stazioni con ingressi indipendenti e per quelle dotate di apparati centrali (che saranno indicate nell'orario) debbono essere disposti all'arresto, e non girati a via libera se non quando il primo treno entrato si sia arrestato completamente e la via sia sgombra.

3. La manovra dei dischi collocati entro il recinto delle stazioni principali per regolare la partenza dei treni (segnali fissi di partenza) o per regolarvi le manovre ed assicurarvi la circolazione, viene prescritta con speciali istruzioni.

4. La manovra di via libera dei dischi di protezione delle stazioni può farsi soltanto dietro ordine del dirigente.

5. L'ordine può essere dato a distanza col mezzo di un segnale verde a mano roteato una o due volte, secondochè si vuol fare entrare un treno dispari od un treno pari.

#### Art. 52.

##### Sostituzione dei segnali a disco con segnali a mano.

Quante volte un disco non funzioni, le segnalazioni relative si faranno al posto del disco da un agente con gli ordinari segnali a mano.

#### Art. 53.

##### Dischi alle biforcazioni.

Alle biforcazioni su ciascuna delle linee concorrenti si colloca, ad opportuna distanza dai deviatori,

un segnale a disco girevole la cui posizione normale è quella di via impedita.

#### Art. 54.

##### **Manovra dei dischi delle biforcazioni.**

1. La manovra di tutti i segnali a disco di una biforcazione deve essere affidata a un solo posto di guardia.

2. I dischi delle biforcazioni in piena linea sono manovrati da agenti posti alla dipendenza del Servizio del Mantenimento; quelli delle biforcazioni esistenti nelle stazioni, od attigue alle medesime, sono manovrati da agenti dipendenti dal capo stazione.

3. Un disco di biforcazione deve essere girato a via libera soltanto quando il treno che si vuol far passare si trova in vista del disco stesso. Esso vien rimesso a via impedita, tostochè il treno lo abbia oltrepassato completamente.

4. *Nelle biforcazioni è assolutamente vietato di disporre a via libera più di un disco alla volta; prima di disporre uno di tali dischi a via libera, bisogna accertarsi che tutti gli altri sieno stati*

previamente disposti a via impedita e che non siano stati oltrepassati da treni.

### Art. 55.

#### Dischi agli attraversamenti.

1. L'attraversamento di due linee ferroviarie in piena via deve essere protetto da quattro dischi girevoli, uno per ciascun tronco, collocati ad opportuna distanza

2. La posizione ordinaria di questi dischi è quella di via libera nei due sensi per la coppia collocata sulla linea di maggiore importanza, e di via impedita per l'altra

3. La manovra di tutti e quattro i dischi deve essere affidata ad un solo agente responsabile.

4. Non si deve dare via libera con uno o con entrambi i dischi collocati sui due tronchi di una delle linee, se non dopo che sieno stati voltati a via impedita entrambi i dischi dell'altra linea.

### Art. 56.

#### Dischi ai passaggi a livello.

1. Alcuni passaggi a livello di speciale importanza, ed indicati da apposite istruzioni, sono mu

niti di piccoli segnali a disco girevole collocati ad opportuna distanza.

2. La posizione ordinaria di questi dischi è quella che indica via impedita, ed in tale posizione prescrivono ai treni la fermata

3. L'agente di servizio al passo a livello, tostochè è avvertito dell'approssimarsi del treno, deve anzitutto chiudere le barriere dai due lati della ferrovia, e poscia disporre a via libera il disco collocato dalla parte da cui deve arrivare il treno.

4. Nel caso che il disco si presenti a via impedita, il macchinista deve arrestare il treno, e quindi proseguire lentamente, con le cautele di cui all'art. 41, fino a raggiungere il passo a livello, senza però ingombrarlo minimamente, nè proseguire oltre, finchè non siasi concertato col detto agente di servizio al passo a livello e col capo treno.

## § 2.º *Semafori.*

### Art. 57.

#### Disposizione e significato.

1. Ai segnali a disco girevole possono essere sostituiti gli alberi semaforici con ali o braccia

mobili, di forma rettangolare, coi seguenti significati :

a) *l'ala disposta in posizione orizzontale indica via impedita;*

b) *l'ala disposta in posizione inclinata indica via libera;*

c) *di notte una lanterna a doppia luce, collocata in corrispondenza di ciascheduna ala, mostra luce rossa nel caso di via impedita e luce verde nel caso di via libera*

2. Le ali del semaforo che comandano ai treni sono dipinte in rosso.

3. Però dette ali e le luci rispettive non hanno significato pei treni che si allontanano dal semaforo.

4. I semafori possono avere delle ali o braccia, tanto a sinistra che a destra dell'albero, rispetto al treno che si avvicina ai medesimi; ma in tal caso per ciascun treno non hanno significato che le braccia situate a sinistra dell'albero e che sono dipinte in rosso, mentre quelle situate a destra sono bianche.

5. In quelle località nelle quali sono in esercizio segnali di 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> categoria, i semafori potranno portare sull'ala e sul vetro rosso i nu-

meri 2 e 3 come fu detto pei dischi nell'art. 41 ed avranno i significati ivi indicati.

6. Il segnale di 1<sup>a</sup> categoria, quantunque identico agli altri è caratterizzato dal fatto che, salvo il caso di segnale di partenza da stazioni dove tutti i treni fermano, è sempre preceduto da un segnale di 3<sup>a</sup> categoria o da un segnale di avviso, di cui in appresso, i quali non dovranno mai essere posti a via libera se prima non sia stato posto a via libera il segnale di 1<sup>a</sup> categoria susseguente.

7. Sulle linee o tratti di linea esercitati col sistema di blocco, o del giunto, o del consenso telegrafico si impiegano anche alberi semaforici con ali di forma speciale terminate a coda di pesce, dipinte in color arancio ed alle quali corrisponde durante la notte una luce colore arancio — Queste ali speciali possono anche venire accoppiate con altre di forma ordinaria.

8 L'ala orizzontale dipinta in arancio durante il giorno o la luce arancio durante la notte impongono al macchinista di rallentare la corsa, per mettersi in grado di arrestare il treno ad un successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria.

9. Questo segnale, oltrepassabile dai treni in corsa, è detto di avviso.

10. Quando durante il giorno l'ala di avviso è inclinata all'ingiù, o quando di notte la luce è verde, il segnale indica che anche il successivo è disposto a via libera e quindi il macchinista può avanzare liberamente.

#### Art. 58.

##### Semafori per diramazioni.

1. Un solo albero semaforico può servire a regolare l'accesso dei treni ad un gruppo di più linee diramantisi da un tronco unico.

2. In questo caso l'albero semaforico, collocato sul tronco unico ad opportuna distanza dalla diramazione, è munito di tante braccia, con corrispondente fanale a due luci, quante sono le vie o direzioni a cui si può accedere dal tronco unico con quest'ordine: che il primo braccio, e rispettivo fanale, cioè quello posto più in alto, si riferisce e comanda alla prima linea a sinistra; il secondo, ossia quello immediatamente al disotto del primo, si riferisce e comanda alla seconda linea; e così di seguito, corrispondendo il numero

di ciascun braccio, e relativo fanale, contando dall'alto al basso, al numero della linea di diramazione cui comanda, contando da sinistra a destra.

### Art. 59.

#### Rispetto ai semafori.

1. Il treno deve rispettare il segnale di via impedita dato da un semaforo nello stesso modo che è prescritto pei segnali a disco girevole con l'articolo 41.

2. Si devono applicare ai semafori tutte le disposizioni contenute in questo regolamento e relative ai dischi girevoli, segnatamente quelle di cui gli articoli 44, 46 e 47.

3. Un treno che trova disposta a via impedita l'ala o la luce che comanda alla linea verso la quale è diretto, deve arrestarsi regolandosi in conformità dell'art. 41, quand'anche un'altra ala o luce del medesimo indicasse via libera; a meno che abbia ricevuto regolare ordine scritto di comportarsi diversamente.

4. Sulle linee o tratti di linea esercitati col sistema di blocco, e nelle località nelle quali si hanno

in esercizio segnali di 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> categoria, dovranno scrupolosamente osservarsi le prescrizioni contenute negli articoli 41 e 57.

#### Art. 60

##### **Mancanza o difetto dei segnali semaforici.**

1. Il personale di un treno che si avvicina ad un semaforo, del quale conosce in precedenza il numero delle braccia e corrispondenti luci, se non vede tutte le braccia o tutte le luci, deve arrestare il treno per verificare se il braccio o la luce corrispondente alla linea che esso deve percorrere indichi via libera o via impedita. Se per mancanza o guasto del braccio o del fanale relativo, il personale non può assicurarsi della via libera, esso deve tener fermo il treno, e mandare qualcuno al prossimo posto di manovra dei segnali, per sapere come deve regolarsi.

2. Analogamente il personale di un treno dovrà regolarsi quando per qualsiasi causa sia incerta la lettura dei numeri sui segnali di 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> categoria, di cui gli articoli 41 e 57.

§ 2.º *Dischetti bassi (marmotte).*

Art. 61.

**Dischetti bassi (marmotte).**

1. I dischetti bassi o marmotte hanno due faccie disposte ad angolo retto fra loro, dipinte una in rosso e l'altra in verde, alle quali, a fanale acceso, corrispondono le luci rossa e verde. Essi sono collegati mediante apparecchi centrali ai deviatori e servono per indicare, col verde o col rosso, quando i medesimi sono o non sono disposti per il libero passaggio dei treni verso i quali rivolgono le loro faccie o luci colorate

2. I dischetti bassi possono anche impiegarsi:

a) per proteggere determinati punti, nel qual caso hanno il significato dei segnali fissi di protezione ;

b) per indicare la via libera ai treni in partenza da una stazione, nel qual caso hanno il significato dei segnali fissi di partenza.

## IV. Segnali per le manovre con locomotiva

### Art. 62.

#### Segnali dei manovratori.

1. Le manovre con la locomotiva si comandano coi seguenti appositi segnali :

a) un movimento avanti e cioè nel senso normale della marcia della locomotiva, coll'agitare orizzontalmente l'involto della bandiera di giorno, e il fanale con luce bianca di notte;

b) un movimento indietro, e cioè nel senso contrario al precedente, coll'agitare orizzontalmente, la bandiera verde di giorno e il fanale con luce verde di notte;

c) la fermata, coll'agitare dall'alto al basso, la bandiera rossa di giorno, e \*il fanale a luce rossa di notte.

### Art. 63.

#### Fischietto a trillo per le manovre.

1. Ognuno dei sopraccennati segnali deve essere preceduto da un fischio di moderata lunghezza dato con apposito fischietto a trillo dall'agente che co-

manda la manovra, per richiamare l'attenzione del macchinista.

2. Soltanto i dirigenti e gli agenti incaricati di comandare e dirigere le manovre possono far uso del fischiotto a trillo.

#### Art. 64.

##### Segnali dei macchinisti

1. Ad ogni segnale di manovra il macchinista che non potesse immediatamente ubbidire all'ordine ricevuto col segnale stesso, deve rispondere con un breve fischio della locomotiva, come all'art. 7, in segno d'aver inteso.

2. Prima di eseguire qualsiasi movimento, il macchinista deve darne preavviso col fischiotto della locomotiva, come al citato art. 7.

3. Una locomotiva di manovra domanda l'aiuto del personale di fatica della stazione con brevi e ripetuti fischi, e con quattro fischi la manovra di deviatori mossi da apparati centrali.

#### Art. 65.

##### Segnali per le locomotive.

1. Le locomotive dei treni, che eseguiscano manovre sui binari delle stazioni, debbono portare

le stesse luci, che hanno in servizio ai treni stessi. Quelle che di notte vanno o vengono dai depositi, debbono inoltre portare una luce rossa posteriormente.

2. Le locomotive poi destinate alle manovre devono di notte portare due fanali a luce bianca davanti e due di dietro.

## V. Segnali sussidiari.

### A. Segnali acustici (petardi e risuonatori).

#### Art. 66.

##### Petardi e loro uso.

1. Si dovrà far uso dei petardi davanti ed in sussidio dei segnali a mano, nonchè dei segnali fissi disposti a via impedita, quando, per nebbia o neve fitta od altra perturbazione atmosferica, i segnali stessi non siano chiaramente visibili alle rispettive distanze sotto indicate, e sempre, anche in tempo ordinario, quando i segnali sono in galleria. Per questo rispetto saranno considerati come segnali in galleria quelli che, quantunque all'aperto, per trovarsi prossimi allo sbocco di una galleria

risultino in condizioni tali da non essere visibili alle distanze successivamente indicate.

2. Perdurando le condizioni atmosferiche che hanno reso necessario l'uso dei petardi, questi non debbono essere tolti se non quando sia stato tolto il segnale a mano, o sia stato disposto a via libera il segnale fisso che erano destinati a sussidiare.

3. Le distanze alle quali il primo petardo deve essere posto dai segnali, sono le seguenti :

1° — Per i segnali a mano fatti a distanza regolamentare, per i segnali di fermata assoluta preceduti da un segnale di 3<sup>a</sup> categoria (oppure da un segnale d'avviso) ed infine per i segnali stessi d'avviso del blocco, a metri 25 tanto dal segnale a mano, che dal segnale di fermata assoluta, che dal segnale d'avviso.

2° — Per i segnali a mano, fatti a distanza minore della regolamentare dal punto che si vuol proteggere, per i segnali di 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> categoria e infine per tutti quelli che non sono preceduti da un segnale d'avviso o di 3<sup>a</sup> categoria :

a) metri 400, quando per tale distanza dal segnale la linea è in salita superiore al 10 per mille verso il segnale ;

b) metri 600, quando la salita è inferiore al 10 per mille, o quando per una lunghezza di metri 600 dal segnale, la linea è in discesa non superiore al 5 per mille verso il segnale ;

c) metri 800, quando sulla distanza di metri 600 dal segnale, la discesa verso il segnale stesso supera il 5 per mille

4. Nei casi in cui sia dubbia la pendenza del tratto, i petardi si collocheranno alla distanza maggiore.

5. I petardi da collocare sul binario davanti a ciascun segnale sono tre, e devonsi porre: il primo alle di tanze dal segnale qui sopra indicate, il secondo a 25 metri di distanza dal primo, ed il terzo a metri 25 dal secondo allontanandosi dal segnale.

6. Allo scoppio anche d'un solo petardo, il macchinista deve provvedere immediatamente per la fermata del treno. Se intanto che il macchinista sta per fermare incontra, subito dopo lo scoppio del petardo o dei petardi, un segnale, prenderà norma dalla disposizione di questo pel proseguimento o meno della marcia.

7. Se invece nel tempo strettamente necessario per fermarsi, non incontra segnali, dopo breve fer-

mata, procederà lentamente e colla massima precauzione, finchè incontri un segnale, alle indicazioni del quale dovrà obbedire, o incontri qualcuno del personale che gli porti istruzioni.

8. I macchinisti, i capi treno, i frenatori di coda, gli agenti di vigilanza della linea ed il personale che fosse dato loro in aiuto, nonchè il personale di manovra dei segnali fissi, devono essere provveduti di petardi per usarne in caso di bisogno; restando fermo il principio che la posa dei petardi non dispensa dall'uso di tutti gli altri segnali prescritti, qualunque sia il grado presunto della loro visibilità ed efficacia.

#### Art. 67.

##### **Posa meccanica dei petardi e sparapetardi.**

Alla posa diretta a mano dei petardi si può sostituire la posa meccanica, od anche un apparecchio detto sparapetardi. Colla adozione di questi mezzi non è più prescritto che si debbano impiegare tutti e tre i petardi, nè che si debbano collocare alla distanza di 25 metri fra loro, bastando che sia assicurata una detonazione.

## Art. 68.

**Risuonatori.**

1. A sussidio ed in precedenza dei segnali posti, per richiamare su di essi l'attenzione del personale dei treni, ed anche come semplice segnale d'orientamento, sono impiegati apparecchi acustici, detti risuonatori, collocati in prossimità del binario sul quale un treno passando, mediante un pedale, fa battere dei colpi sonori su di un corpo metallico.

2. Questi apparecchi possono sostituire gli spapetardi, ma in tal caso debbono, come questi, essere collegati coi segnali che sussidiano.

**B. Dischetti per deviatori.**

## Art. 69.

**Dischetti per deviatori.**

1. I deviatori possono essere muniti di un piccolo disco girevole — dischetto — collegato automaticamente col manubrio del deviatoio, per modo che quando quest'ultimo viene aperto per la linea deviata, il dischetto si dispone normalmente al binario; quando invece il deviatoio si

dispone per la linea diretta, il dischetto si colloca parallelamente al binario.

2. Di notte i dischetti debbono essere illuminati.

3. I dischetti dei deviatori non hanno pel macchinista di un treno in corsa che un significato puramente indicativo.

4. Le due faccie del disco sono dipinte in modo identico, metà in bianco e metà in rosso, o portano il disegno di una punta di freccia verde in campo bianco.

5. La parte colorata in rosso, o la direzione della punta di freccia indicano da che parte si dirige il binario deviato.

6. Per i deviatori inglesi alla punta di freccia è sostituita una fascia verde circolare, e quando il dischetto è trasversale al binario, indica che il deviatoio è disposto per la linea deviata.

7. I dischetti applicati ai deviatori che immettono nei binari tronchi, tanto nelle stazioni che in piena linea, devono avere le due faccie colorate interamente in rosso; e quando essi si trovano disposti normalmente al binario, i macchinisti, appena possono scorgarli, devono prendere tutte le maggiori precauzioni per evitare inconvenienti.

8. L'uso dei dischetti ai deviatori non dispensa dall'uso di tutti gli altri segnali e dalla pratica di tutte le altre misure di sicurezza e di prudenza che sono prescritte dai regolamenti.

### **C. Segnalamento elettrico a campana.**

#### **Art. 70.**

##### **Prescrizioni generali.**

Sovra alcuni tratti di linee, per l'annunzio dei treni, per la chiamata delle locomotive di soccorso con o senza carro attrezzi ed in aggiunta ai segnali precedentemente indicati, s'impiega il segnalamento a campana.

#### **Art. 71.**

##### **Modo di funzionare.**

1. I segnali dati in una stazione, verso una direzione, sono riprodotti contemporaneamente:

- a) dalla campana della stazione stessa;
- b) dalla campana dell'apparato della prossima stazione, nella direzione medesima;
- c) dalle campane di tutti gli apparati esistenti nei posti di vigilanza situati fra le due stazioni.

2. I segnali dati dal personale di vigilanza sono riprodotti contemporaneamente :

a) dalla campana dell'apparato nel posto di vigilanza in cui si dà il segnale ;

b) dalla campana dell'apparato nelle due stazioni prossime laterali ;

c) dalle campane di tutti gli apparati esistenti nei posti di vigilanza situati fra le due stazioni suddette

3. I vari segnali constano di un numero determinato di tocchi di campana divisi in gruppi di più tocchi ciascuno, con un breve intervallo costante fra tocco e tocco, ed altro maggiore fra gruppo e gruppo.

Art. 72.

#### Suggellatura degli apparati.

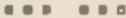
Dagli apparati collocati nei posti di vigilanza i segnali non possono essere trasmessi senza la rottura di un suggello, il quale deve essere ad ogni volta reintegrato al più presto.

Art. 73.

#### Segnali stabiliti.

Nella seguente tabella, che contiene i segnali stabiliti, il segno ■ indica un tocco di campana,

e le distanze fra un segno e l'altro, e fra i successivi gruppi di segni esprimono i minori e maggiori intervalli di tempo che fra essi devonsi lasciar trascorrere.

Numero progressivo	SEGNALE	SIGNIFICATO corrispondente
1		<p><i>Treno viaggiante nella direzione da..... verso.....</i></p>
2		<p><i>Treno viaggiante in direzione opposta a quella indicata pel segnale 1.</i></p>
3		<p><i>Tutti i treni in marcia devono essere fermati</i></p>
4		<p><i>Chiamata della macchina di soccorso</i></p>
5		<p><i>Chiamata della macchina di soccorso con attreni</i></p>
6		<p><i>Inteso (riferibile soltanto ai segnali 4 e 5).</i></p>

## Art. 74.

## Trasmissione dei segnali.

1. I segnali 1, 2, 3 e 6 sono adoperati soltanto dalle stazioni. I segnali 4 e 5 possono essere dati dai guardiani, ma soltanto dietro richiesta del capo treno.

2. Il segnale, che non vien ripetuto dalla campana dell'apparato trasmettente, deve considerarsi come non trasmesso.

3. Se il segnale viene trasmesso dal posto di vigilanza, e la corrispondente campana non ripete il segnale, l'agente che v'è di servizio deve recarsi al prossimo posto per fargli dare il segnale; ma prima deve congiungere i fili di linea del proprio apparato, secondo le istruzioni avute.

4. Se invece il segnale viene trasmesso dalla stazione, questa non lo ripeterà, a meno che si tratti del segnale 3.

5. Quando un segnale è in corso di trasmissione, non deve per qualsiasi motivo essere interrotto da altri, nè dallo stesso trasmettente, qualora non ne udisse i colpi.

6. I tocchi di campana che non compongono

uno dei segnali sovraindicati devono essere considerati senza significato; tuttavia udendo i medesimi, il personale deve raddoppiare di vigilanza, e le stazioni devono procurare di avere schiarimenti per telegrafo.

#### Art. 75.

##### Segnali di partenza.

1. I segnali 1 e 2, rispettivamente, sono trasmessi dal dirigente o dall'agente incaricato di tale servizio al momento in cui parte il treno dalla stazione.

2. Se il treno non ha fermata, il segnale vien dato al momento preciso del suo passaggio davanti al fabbricato viaggiatori.

3. Tutti i treni e le locomotive sciolte debbono essere così segnalati fatta eccezione per quelli che partiti da una stazione dovessero a questa ritornare, senza spingere la corsa fino alla stazione successiva.

#### Art. 76.

##### Segnale d'arresto.

1. Il segnale 3 deve essere trasmesso da una stazione, oltre ai segnali, se in tempo, di cui al-

l'art. 34, appena si accorga che a seguito di irregolarità verificatesi nella circolazione dei treni, sia compromessa la vita o la salute dei viaggiatori o del personale.

2. Il segnale 3 deve essere ripetuto più volte a brevi intervalli.

3. Il personale di vigilanza, udito il segnale 3, deve segnalare immediatamente la fermata a tutti i treni, coi segnali ordinari e straordinari prescritti dal regolamento.

4. Sulle linee a semplice binario, il personale di vigilanza deve ugualmente segnalare la fermata a tutti i treni allorché udisse, l'uno dopo l'altro, i due segnali 1 e 2, prima del passaggio di uno dei treni annunciati dai detti segnali, anche se non ne segua subito il segnale 3.

5. Pure sulle linee a semplice binario il personale di vigilanza, che avesse udito il segnale a campana annunciante un treno che viaggia in una direzione e vedesse invece arrivarne un altro in direzione opposta, deve segnalare a questo la fermata.

6. I treni, arrestati sulla via per effetto delle disposizioni contenute nel presente articolo, si re-

goleranno di conformità alle istruzioni che saranno impartite pei diversi casi.

## Art. 77.

### Segnali di soccorso.

1. Quando un treno fermo sulla linea, ha bisogno della locomotiva di soccorso, con o senza carro attrezzi, il capo treno, dopo aver fatto coprire il treno coi prescritti segnali, invita il più vicino posto di vigilanza a trasmettere il segnale 4 o il 5 secondo i casi; quindi procede alla chiamata della locomotiva di soccorso anche nei modi ordinari.

2. L'agente di vigilanza deve tosto eseguire l'ordine ricevuto, rompendo all'uopo il suggello del proprio apparato, ed il capo treno prende nota sul foglio di corsa del nome di detto agente, del numero del posto e dell'ora in cui fu trasmesso il segnale.

3. Una stazione che sente il segnale a campana per locomotiva di soccorso, deve rispondere col segnale 6 nella direzione da cui proviene la chiamata; quindi procede telegraficamente, e come di regola, per procurare il soccorso domandato.

4. I segnali per chiamata di locomotiva di soccorso con o senza carro atrezzi, si debbono ripetere ad intervalli di mezzo minuto circa, finchè una stazione abbia dato il segnale 6.

5. Però per uno stesso treno, il segnale deve essere dato e ripetuto da un solo e medesimo posto di vigilanza.

#### Art. 78.

##### Servizio ai posti di vigilanza.

Dieci minuti prima della partenza dei treni dalle stazioni prossime laterali, il personale di vigilanza deve trovarsi al proprio posto e prestare attenzione ai segnali dati dall'apparecchio a campana, per conformarsi al loro significato

---

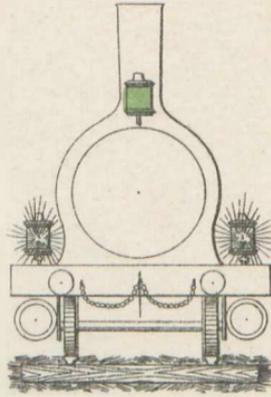
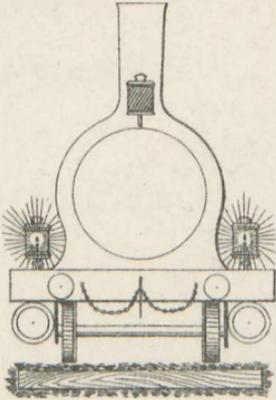
*Approvato dal Comitato d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nell'adunanza del 5 Settembre 1905, in seguito a parere favorevole del Comitato Superiore delle Strade Ferrate emesso con voto del 25 Agosto 1905.*

---

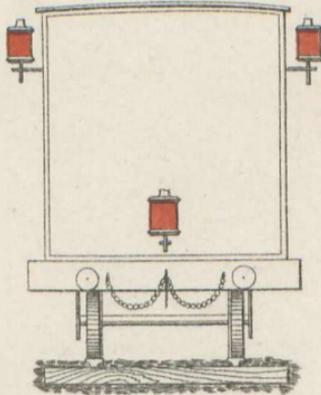
## Segnali normali notturni della locomotiva

Treni con viaggiatori

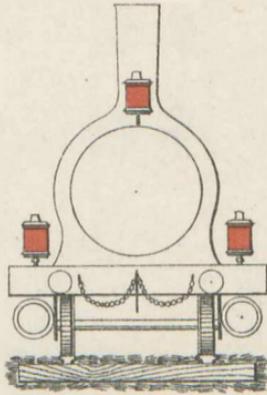
Treni senza viaggiatori



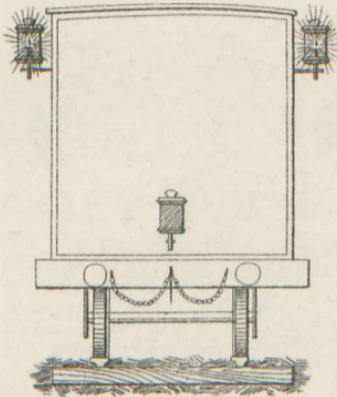
## Segnali normali notturni di coda



Segnali normali notturni delle locomotive  
nella marcia a ritroso



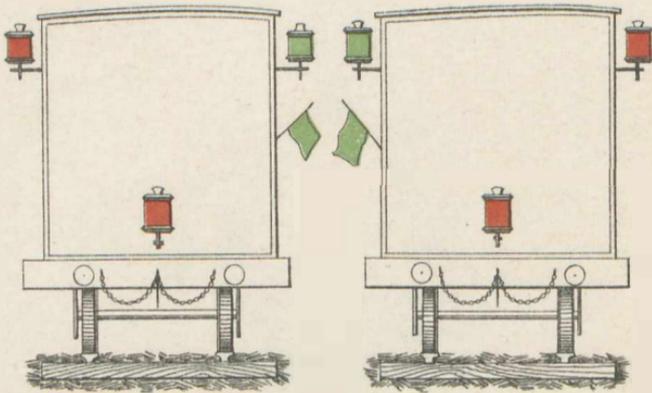
Segnali normali notturni sul primo veicolo  
nella marcia a ritroso



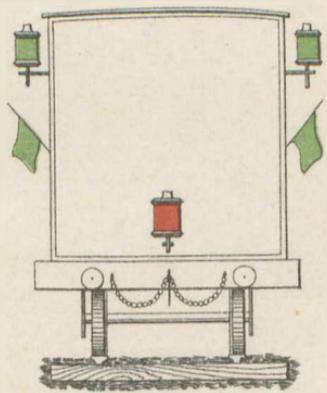
Segnali per annunciare i treni straordinari

facoltativi

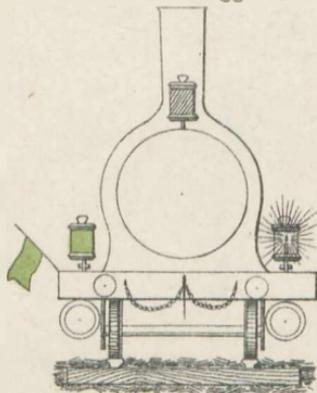
speciali



Segnali per annunciare i treni bis

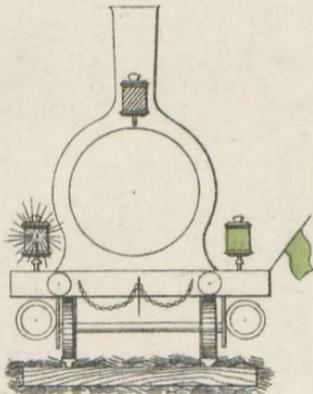


**Segnali**  
**per annunciare il ritorno delle locomotive**  
**Treni con viaggiatori**



Ai treni senza viaggiatori si aggiunge di notte luce verde  
 alla base del fumaiolo

**Segnali**  
**della locomotiva per annunciare un treno**  
**straordinario viaggiante in senso opposto**  
**Treni con viaggiatori**

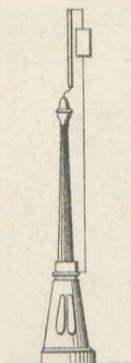


Ai treni senza viaggiatori si aggiunge di notte luce verde  
 alla base del fumaiolo

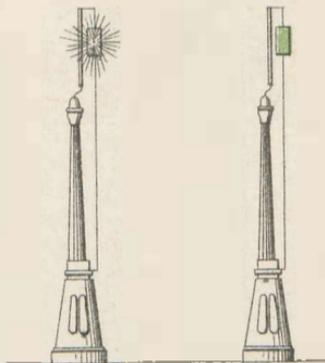
## Dischi girevoli

a via libera

di giorno

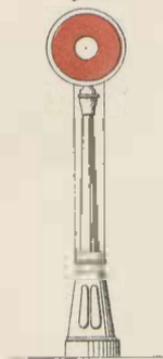


di notte

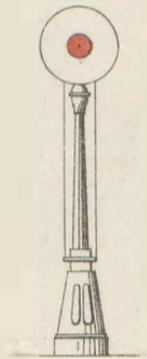


a via impedita

di giorno



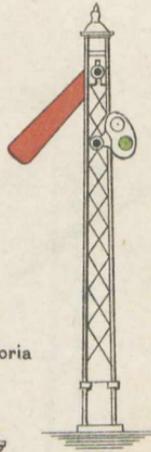
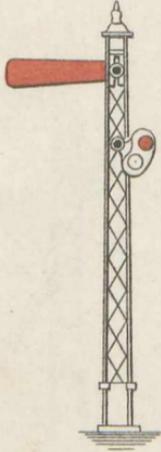
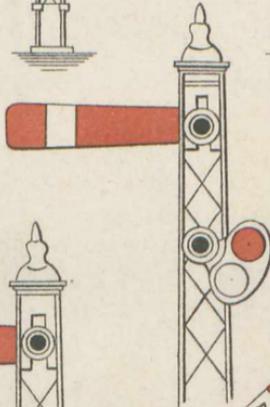
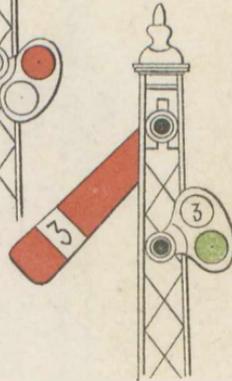
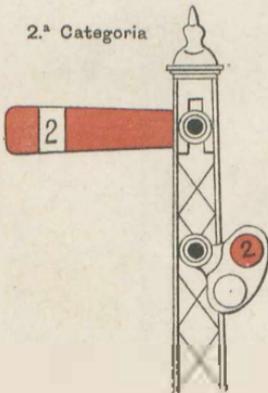
di notte



## Semafori di fermata

a via impedita

a via libera

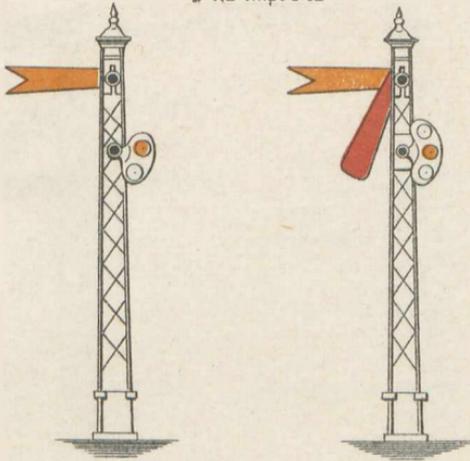
1.<sup>a</sup> Categoria3.<sup>a</sup> Categoria2.<sup>a</sup> Categoria

## Semafori d'avviso

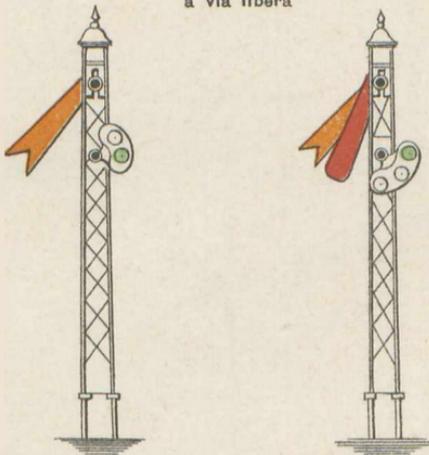
semplice

accoppiato

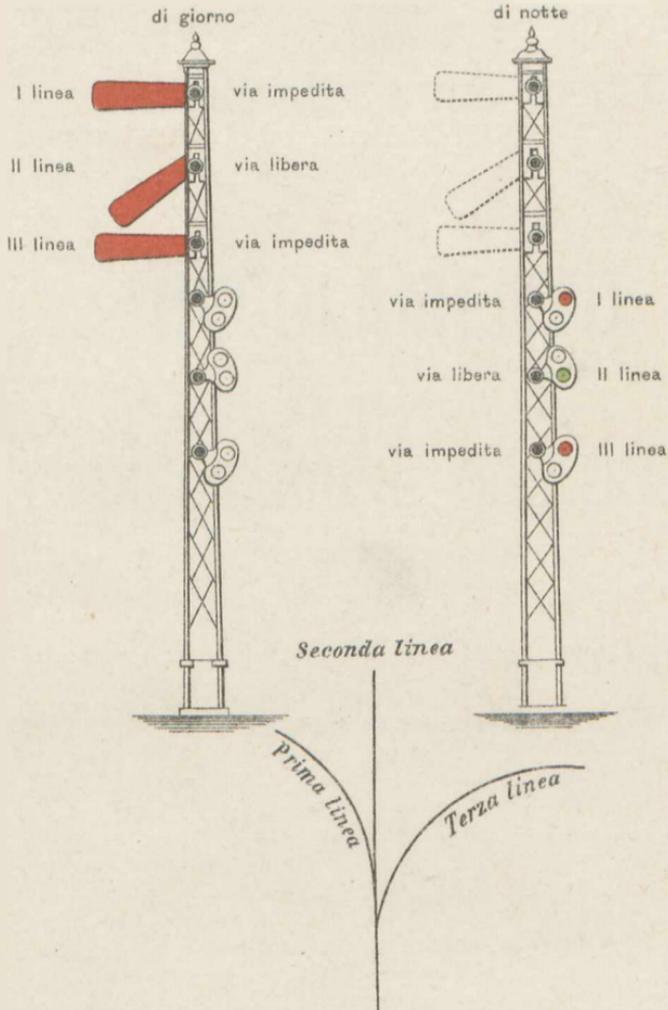
a via impedita



a via libera



## Semafori per diramazioni





FERROVIE DELLO STATO

---

# REGOLAMENTO

PER LA

# CIRCOLAZIONE DEI TRENI



**Edizione Settembre 1905**

---

ROMA

STABILIMENTO TIPOGRAFICO G. CIVELLI

---

1905



## INDICE

---

Art.	1. Nozioni preliminari . . . . .	Pag.	7
•	2. Orari di servizio e prescrizioni relative alle fermate . . . . .	»	9
•	3. Regimi speciali telegrafici per la circola- zione: <i>giunto, consenso, libero transito e</i> <i>partenza</i> . . . . .	»	12
•	4. Norme per la partecipazione delle prescri- zioni di movimento . . . . .	»	15
•	5. Norme per i telegrammi e fonogrammi di movimento . . . . .	»	17
•	6. Norme generali pel caso in cui manca, o non funziona il telegrafo . . . . .	»	20
•	7. Stazionamento dei veicoli sui binari di stazione . . . . .	»	21
•	8. Manovre nelle stazioni . . . . .	»	22
•	9. Presenziamento dei treni . . . . .	»	24
•	10. Annuncio e segnalazione dei treni straor- dinari . . . . .	»	24
•	11. Annuncio e circolazione dei treni suppl- mentari ( <i>bis, ter ecc</i> ) . . . . .	»	32

Art. 12. Soppressione, sostituzione e fusione di treni . . . . .	<i>Pag.</i> 34
» 13. Norme generali per la partenza, percorso ed arrivo dei treni . . . . .	» 35
» 14. Velocità di corsa dei treni, ritardi, recuperi, loro annunci . . . . .	» 38
» 15. Distanza fra i treni che si seguono . . . . .	» 40
» 16. Protezione dei treni fermi od in transito nelle stazioni, . . . . .	» 42
» 17. Protezione in linea dei treni fermi od a velocità ridotta . . . . .	» 43
» 18. Fermata dei treni nelle gallerie . . . . .	» 44
» 19. Dimezzamento dei treni . . . . .	» 45
» 20. Retrocessione dei treni . . . . .	» 48
» 21. Anormalità ed irregolarità nella corsa dei treni . . . . .	» 49
» 22. Precedenze normali ed anormali . . . . .	» 50
» 23. Incroci . . . . .	» 54
» 24. Spostamento degl'incroci. . . . .	» 56
» 25. Circolazione ad orario libero di treni e di locomotive. . . . .	» 60
» 26. Circolazione sul binario illegale — Pilo- taggio . . . . .	» 62
» 27. Prescrizioni speciali per le stazioni con binario di sicurezza. . . . .	» 64
» 28. Circolazione dei treni materiali . . . . .	» 65
» 29. Domanda di soccorso . . . . .	» 67
» 30. Invio del soccorso; ricognizione . . . . .	» 70

Art. 31. Locomotive di riserva . . . . .	<i>Pag.</i> 71
» 32. Locomotive di ritorno. . . . .	» 72
» 33. Servizio in tempo di neve . . . . .	» 73
» 34. Circolazione degli spartineve. . . . .	» 74
» 35. Riduzione di carico dei treni in tempi e condizioni eccezionali . . . . .	» 75
» 36. Circolazione dei carrelli, velocipedi, velo- cimani ecc. . . . .	» 76
» 37. Attacco dei carrelli in coda ai treni . . . . .	» 78
» 38. Composizione dei treni . . . . .	» 79
» 39. Concentramento della dirigenza . . . . .	» 81
» 40. Norme per i casi imprevisti . . . . .	» 81

Allegato — Formule dei telegrammi di movimento.

---



## REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI

---

### Art. 1.

#### Nozioni preliminari.

1. Le disposizioni del presente regolamento che non siano esplicitamente riferite al semplice od al doppio binario, valgono per entrambi.

2. Sulle linee a doppio binario i treni devono percorrere il binario di sinistra, rispetto alla loro direzione, binario che viene detto legale; quando avvenga di percorrere il binario di destra, questo diventa e chiamasi illegale.

3. Di massima, nelle stazioni delle linee a semplice binario, i treni che hanno fermata saranno ricevuti nel binario più adatto al loro servizio; a quelli in transito sarà assegnato il binario di più corretto tracciato, ed in caso d'incrocio, ogni treno entrerà di regola alla sua sinistra.

4. Ad ogni cambiamento generale di orario, verrà da ciascun capo stazione assegnato il binario

di ricevimento dei singoli treni, che non dovrà più cambiarsi senza giustificati motivi, e comunque senza ordine esplicito del *dirigente*, cioè del capo stazione, o di chi lo sostituisce nel servizio movimento.

5. I treni si distinguono in pari e dispari a seconda del numero loro assegnato, ed in generale i binari delle linee a doppio binario si chiamano *dei pari* o *dei dispari* in relazione ai treni che li percorrono.

6. I treni si classificano in *ordinari* (ordinari propriamente detti e periodici), in *straordinari* (facoltativi e speciali) e *supplementari*.

7. I treni straordinari che si effettuano per più giorni consecutivi prendono il nome di giornalieri.

8. Gli speciali (ad orario prestabilito o ad orario libero) vengono poi distinti, a seconda del servizio che disimpegnano, in treni Reali, treni sussidiari e treni materiali.

9. I supplementari sono ripetizione di altri treni, dei quali prendono il numero o la sigla seguita dal bis, ter ecc. Essi devono mantenere una distanza mai inferiore a 10' dall'uno all'altro, quante volte la linea sulla quale si effettuano non sia esercitata col sistema di blocco, e conservano gli stessi in-

croci e precedenze del treno iniziale di cui sono la ripetizione, regolata dallo stesso orario.

10. Le linee sono divise in tronchi, le cui stazioni estreme sono dette capo tronco

## Art. 2.

### Orari di servizio e prescrizioni relative alle fermate.

1. Negli orari di servizio sono indicati per ogni treno:

- a) la categoria o la velocità ;
- b) le ore di partenza, di arrivo o di passaggio da ciascuna stazione, fermata o punto speciale della linea ;
- c) gl'incroci, sulle linee a semplice binario, e le precedenze ;
- d) le disposizioni speciali non comprese nei regolamenti, alle quali s'intende di sottoporre la marcia del treno.

2. Per la indicazione degl'incroci e delle precedenze che un treno ha con altri nelle stazioni, queste si debbono distinguere in stazioni intermedie per tutti i suddetti treni, ed in stazioni dove anche uno solo di questi comincia o termina la sua corsa. Nelle prime — salvo eccezioni ammesse dalla Di-

rezione Generale — si segnano gl'incroci e le precedenzae che avvengono in qualunque intervallo di tempo, mentre nelle altre tale indicazione viene limitata agl'incroci ed alle precedenzae che avvengono nell'intervallo di 60 minuti, o — con autorizzazione della Direzione Generale — anche di 30 soltanto.

3 L'indicazione degl'incroci si deve inoltre estendere negli intervalli sovrastabiliti :

a) alle stazioni di passaggio dal doppio al semplice binario per un treno che prosegua sul semplice rispetto ai treni che incontra sul doppio, considerandole come stazioni d'origine di detto treno ;

b) alle stazioni di diramazione delle linee a semplice binario per il treno di una linea rispetto a quelli dell'altra — percorrenti tutti il tratto comune — considerandole quali stazioni d'origine o termine di corsa di detto treno, secondo che questo si avvii sul tratto comune o ne provenga.

4 Nonostante le suaccennate limitazioni, le stazioni dovranno però egualmente considerarsi sede normale d'incroci o di precedenzae, che avvengano oltre i limiti di tempo sovraindicati ; e quando,

per ritardo di treni, dei quali non esiste indicazione d'incroci o precedenze nell'orario, queste si effettuino realmente in un intervallo di 15', dovrà esserne avvisato tanto il personale della stazione stessa come quello del treno, che deve attendere l'incrociante; se poi la stazione non è di quelle nelle quali tutti i treni devono entrare con precauzione (art. 13, capov. 8), dovrà esserne dato avviso anche al personale del treno atteso. In modo analogo debbono comportarsi le stazioni che, per limitazione del percorso di un treno straordinario, divengono stazioni d'origine o termine della corsa effettiva del treno stesso.

5. Se per l'effettuazione di uno speciale si dovesse modificare l'orario di altri treni ed anche sopprimerli, in tutto od in parte, se ne dovrà fare annotazione nell'orario dello speciale stesso.

6. I treni, senz'ordine in contrario, devono rispettare tutte le fermate prescritte dal loro orario, cercando però di ridurne la durata in caso di ritardo.

7. Le fermate per servizio viaggiatori non possono mai sopprimersi.

8. I dirigenti e i capi treno possono ordinare altre fermate — oltre quelle di orario — dei treni

merci, quante volte siano richieste dal servizio merci o da altri giustificati motivi.

### Art. 3.

#### Regimi speciali telegrafici per la circolazione.

1. La circolazione dei treni, oltrechè dall'orario, può essere regolata, permanentemente o temporaneamente, anche dai regimi:

- del *telegramma di partenza*,
- del *giunto telegrafico*,
- del *consenso telegrafico*,
- del *libero transito*.

2. Il « *telegramma di partenza* » vien dato da una stazione alla successiva per informarla dell'ora di partenza o di transito di un treno.

3. Il « *giunto telegrafico* » avvisa che il treno transitato o partito da una stazione è arrivato, completo, alla successiva.

4. Il « *consenso telegrafico* » comprende il giunto e indica se e quando la circolazione sia libera sul tratto di linea fra le due stazioni in corrispondenza.

5. Il « *libero transito* » completa il consenso telegrafico, assicurando anche il passaggio senza impedimento nella stazione che lo ha dato.

6. Sono indicate nell'orario le linee nelle quali il giunto telegrafico (unito al telegramma di partenza) si applica normalmente ad ogni treno che ne segua immediatamente un altro, non lasciandolo partire o transitare da ogni stazione se la successiva non diede il giunto del treno precedente.

7. Il consenso telegrafico supplisce al blocco sulle linee che non lo hanno, o quando non funzioni. Lo si applica pure normalmente sulle linee esercitate col giunto telegrafico, quando, per spostamento d'incrocio, un treno viene ad essere immediatamente seguito da un altro, mentre prima vi era intercalato un treno in direzione opposta.

8. Il consenso deve essere chiesto da una stazione quando è prossima l'ora di partenza o di transito del treno, e deve essere accordato dalla successiva alle seguenti condizioni:

a) che sia giunto in essa, completo, il treno precedente;

b) che, sulle linee a semplice binario, sia arrivato nella stazione, che chiese il consenso, l'ultimo treno inviato in senso opposto.

9. Il libero transito si applica per la effettuazione degl'incroci e delle precedenze senza fer-

mare il treno che arriva per ultimo, e viene accordato, dietro richiesta, alla stazione di fermata precedente a quella d'incrocio o di precedenza, quando questa abbia ricoverato il primo treno completamente, abbia disposto il binario pel libero transito del secondo e controllata la disposizione dei deviatoi.

10. Oltre che nei casi previsti dal presente regolamento le stazioni, di loro iniziativa, per meglio garantire il distanziamento dei treni, dovranno valersi del giunto telegrafico, chiedendolo alla successiva stazione nei casi seguenti:

a) quando la circolazione siasi fatta eccezionalmente intensa, o per sopravvenute anomalie;

b) quando per imprevedute condizioni atmosferiche i segnali si siano resi poco visibili alle prescritte distanze;

c) quando infine un treno sia partito da una stazione in deficiente condizione di trazione, abbia tendenza al ritardo e sia seguito a breve distanza da un altro.

## Art. 4.

Norme per la partecipazione delle prescrizioni di movimento.

1. Tutte le prescrizioni di movimento (avvisi od ordini) riguardanti la circolazione dei treni devono essere date per iscritto al personale direttamente interessato, e questo, con la sua firma apposta accanto alla disposizione scritta, conferma di averne presa visione.

2. Al personale di macchina, di stazione e di linea, gli avvisi vengono dati su un apposito modulo a madre e due figlie, di cui una resta all'interessato.

3. Quando uno stesso ordine riguardi più agenti, essi ne prenderanno semplicemente visione, apponendovi la firma, ed il modulo potrà, o venir ritirato da chi lo ha emesso, o lasciato a quello degli agenti che è nella disposizione maggiormente interessato.

4. In questi casi gli agenti stessi avranno obbligo di trasciversi su apposito registro le disposizioni che ricevono e che dovranno, alla lor volta, consegnare a quelli che li dovessero eventualmente sostituire.

5. Gli avvisi che interessano la circolazione dei treni saranno dati in iscritto sul foglio di corsa che deve scortare ciascun treno, al di cui capotreno sarà anche consegnata copia delle disposizioni che le stazioni avessero avuto occasione di dare al personale di macchina.

6. Spetta alla stazione che compila il foglio di corsa di un treno di dargli tutte le prescrizioni che lo riguardano, e che sono a conoscenza della stazione stessa, salvo l'obbligo per le stazioni intermedie di completare tali prescrizioni con quelle che eventualmente occorresse di dare durante la corsa.

7. Quando una stazione, contrariamente all'invito ricevuto da un'altra, non possa fare ad un treno una determinata prescrizione, deve, secondo che è più conveniente, od informarne la stazione che ha fatto l'invito, o provvedere a trasmettere l'invito medesimo ad altra che sia in grado di comunicarlo in tempo al treno interessato.

8. È obbligo del macchinista di avvisare il fuochista delle disposizioni ricevute e spetta al capotreno di avvisare il personale di scorta delle prescrizioni che possono interessare il personale stesso.

9. Nelle lavagne, appese all'esterno del fabbri-

cato viaggiatori delle stazioni, il dirigente avrà cura di segnare ogni giorno, per norma del personale, i treni straordinari e supplementari che si dovessero effettuare, la soppressione di quelli ordinari o degli straordinari e supplementari già annunciati, le interruzioni ed i percorsi su binario illegale.

10. Nelle stazioni in cui la dirigenza del servizio del movimento si alterna fra varî impiegati, il cessante dovrà dare al subentrante — su apposito registro — la consegna, segnanlovi tutte le notizie che possono avere attinenza col servizio da svolgersi dopo la consegna stessa. Ogni consegna dovrà portare la data, l'ora e le firme dei due impiegati fra cui avviene.

11. Eguale formalità si dovrà adottare nelle stazioni quando, per un motivo qualsiasi, un impiegato debba essere surrogato da un altro nella dirigenza del servizio di movimento.

#### Art. 5.

##### Norme per i telegrammi e fonogrammi di movimento.

1. I telegrammi riguardanti la circolazione dei treni (telegrammi di movimento) devono essere

precisi, chiaramente compilati e firmati, prima della trasmissione, dal dirigente. Salvo eccezioni autorizzate, fra cui quella indicata all'art. 24 capoverso 6, i telegrammi, che non richiedono conferma o risposta, debbono essere collazionati ripetendoli integralmente, e se ne deve attendere l'inteso.

2. Nei telegrammi le stazioni saranno indicate col loro nome per esteso, ed il numero o la sigla dei treni dovrà, di massima, essere telegrafato in tutte lettere.

3. I telegrammi di movimento, che non sono trasmessi o ricevuti dal dirigente, debbono essere controfirmati dal telegrafista soltanto dopo il collazionamento prescritto. Quelli ricevuti debbono poi essere prontamente consegnati in copia al dirigente, curandone la ricevuta, a meno che sia disposto che questi ne prenda visione sul registro telegrafico apponendovi in segno la firma. Per gli altri telegrammi invece, se il telegrafista non riesce a trasmetterli ed averne il collazionamento, ove non richiedano conferma o risposta, dovrà informarne il dirigente. Ciò vale anche per le stazioni capo di circuito telegrafico, nel qual caso il dirigente giudicherà se debba informarne quello della stazione

d'origine, o se debba sostituirsi allo stesso per quelle disposizioni da darsi in conseguenza della mancata trasmissione.

4. È assolutamente vietato di variare le formule stabilite pei telegrammi di movimento, di comunicare a voce i telegrammi, le conferme o le risposte. Quando il dirigente non possa scrivere sul protocollo telegrafico o far scrivere sul protocollo stesso dal telegrafista i telegrammi da spedirsi, dovrà inviarli su apposito modulo.

5. Il dirigente deve prendere frequentemente visione, in ufficio, dei telegrammi, e potrà prescriversi perciò, nelle grandi stazioni, che vi sia negli uffici stessi il duplicato dei telegrammi in arrivo, mentre per quelli in partenza può prescriversi il duplicato per l'ufficio del dirigente.

6. Il dispaccio telegrafico può essere sostituito dal telefonico, istituendo nei posti telefonici appositi registri per scrivere, prima della trasmissione, i dispacci in partenza, e, dopo ricevuti, quelli in arrivo, i quali debbono poi essere ripetuti al telefono dal ricevente, leggendoli.

7. I dispacci telefonici di movimento — dove con disposizioni speciali sono ammessi — debbono es

sere inoltre certificati dalla audizione di un terzo agente interessato nel servizio del treno, a meno che si tratti di ordini il cui controllo è dato dalla posizione effettivamente assunta da segnali.

## Art. 6.

### **Norme generali pel caso in cui manca, o non funziona il telegrafo.**

1. Una stazione sprovvista di telegrafo, o temporaneamente esclusa dal servizio telegrafico per orario o per guasti, dovrà essere considerata agli effetti della circolazione come un posto di guardia in piena linea.

2. Durante i temporali, accompagnati da scariche elettriche, il personale dei treni dovrà ritenere interrotto il servizio telegrafico.

3. Quando il servizio telegrafico venga per qualsiasi motivo interrotto, le stazioni daranno l'avviso ai treni interessati.

4. Sulle linee esercitate col sistema di blocco, venendone a mancare il funzionamento, dovranno esserne avvisati i treni in partenza e con correntale il personale di vigilanza, che pertanto dovrà prov-

vedere al distanziamento fra i treni, ed alla loro protezione se eventualmente si fermano.

5. I treni non avvisati dovranno egualmente ritenere che il blocco non funziona, quando vedono esposti dai guardablocco dei segnali a mano, che dovranno rispettare.

### Art. 7.

#### Stazionamento dei veicoli sui binari di stazione.

1. Quando nelle stazioni, per eccezione, si ingombrano i binari di corsa — cioè quelli destinati normalmente al passaggio dei treni — i veicoli in stazionamento, o gli eventuali ostacoli, dovranno essere convenientemente protetti con segnali rossi, ammenochè il binario occupato sia isolato mediante appositi congegni di sicurezza applicati ai deviatoi.

2. I veicoli in stazionamento, tanto sui binari secondari come su quelli di corsa, dovranno essere riuniti in gruppi o colonne; quelli muniti di freno dovranno averlo chiuso e gli estremi dovranno essere fermati con stanghe o calzatoie. I deviatoi delle comunicazioni fra i binari di deposito e quelli di corsa dovranno essere disposti in modo da impedire ai carri giacenti sui binari secondari, se even-

tualmente si spostassero di ingombrare i binari di corsa.

## Art. 8.

### Manovre nelle stazioni.

1. Quando si attende, o si sta per licenziare un treno, dev'essere impedita ogni manovra che impegni o possa impegnare, per inavvertita falsa disposizione dei deviatori, il percorso del treno stesso.

2. Le manovre che non si svolgono sui binari indipendenti da quelli d'arrivo dei treni debbono essere protette coi segnali fissi a distanza, od in loro difetto, da segnali a mano.

3. Chi ordina, inizia, dirige una manovra deve provvedere all'osservanza della precedente disposizione.

4. Le stazioni, non autorizzate a manovrare anche durante l'attesa di un treno, debbono sospendere le manovre che interessano il binario di corsa, 10 minuti prima dell'arrivo del treno. Altrimenti debbono proteggere le manovre anche col segnale a mano, precedendo di 100 metri almeno la fronte della colonna in moto, quando questa dovesse impegnare il tratto che può essere occu-

pato dal treno fermo al segnale fisso di protezione. Quando si dovesse eccezionalmente oltrepassare il segnale fisso, o si attendesse un treno in discesa su pendenza superiore al 15 ‰, od il treno atteso non avesse fermata, o si verificassero imprevedute cattive condizioni di visibilità, si dovrà ricorrere al regime del consenso o del libero transito telegrafico.

5. Sulle linee esercitate col blocco o col regime del consenso telegrafico, le stazioni, prima di aver dato il consenso, possono manovrare oltrepassando il segnale fisso di protezione senza l'osservanza delle precedenti disposizioni.

6. Le manovre debbono eseguirsi colla velocità e le precauzioni che le consuetudini locali hanno dimostrato più convenienti.

7. Le manovre a spinta, anche dove sono ammesse, possono farsi soltanto quando non interessino carrozze con viaggiatori, o carri con bestiame, o materie infiammabili od esplodenti, e purchè siano presi concerti col macchinista e vi siano i mezzi sufficienti per assicurare l'arresto dei veicoli nel punto stabilito.

## Art. 9.

**Preenziamento dei treni.**

1. Le stazioni aventi scambi, devono per i treni di transito essere guardate almeno da un agente, al quale incombe l'obbligo di assicurarsi che la linea sia in regola per detto passaggio

2. Trascorsi 30 minuti dall'ora prescritta di transito del treno, l'agente di guardia che non fosse abilitato al movimento, semprechè la stazione non sia esclusa per detto treno dal servizio stesso, dovrà chiamare il dirigente, il quale pertanto dovrà essere sempre reperibile.

## Art. 10.

**Annuncio e segnalazione dei treni straordinari.**

1. Salvo disposizioni contrarie o speciali, gli Ispettori di Movimento possono autorizzare le stazioni, od in via permanente o di volta in volta, ad effettuare treni straordinari. Nel primo caso le stazioni capo tronco, come quelle capo linea, interverranno a vietare, o parzialmente sospendere oppure a trattenere quei treni che fossero incompatibili con altri, od il cui carico potesse inoltrarsi coi rimanenti treni.

2. Il dirigente della stazione, che mette in circolazione un treno straordinario, dovrà annunciarlo a tutte le stazioni della linea, o parte di linea, sulla quale si estende la corsa, non oltrepassando però, rispetto alla direzione del treno, la prima stazione capo tronco. A questa stazione capo tronco, quando il treno prosegue, spetta di inoltrare l'annuncio fino alla successiva, la quale subentra negli stessi obblighi della precedente, e così di seguito. Se la stazione d'origine del treno, o quella termine di corsa, non sono capo tronco, ognuna di esse dovrà estendere l'annuncio alla capo tronco attigua non percorsa dallo straordinario. L'annuncio deve essere dato anche alle stazioni con locomotiva di riserva interessate nella marcia del treno ed in precedenza all'Ispettore di Movimento dal quale dipende la linea, e quando lo straordinario sia uno speciale, anche ai corrispondenti funzionari del Mantenimento e della Trazione.

3. Il dirigente della stazione che mette in circolazione un treno straordinario, salvo le disposizioni speciali pei tratti comuni a più linee o per evitare ritardi ai treni diretti, deve provvedere alla segnalazione del medesimo possibilmente coi treni

che immediatamente lo precedono, od in via eccezionale, coi treni che percorrono il tratto in senso opposto, immediatamente prima dello straordinario, adottando, in caso di spostamento di precedenza, le disposizioni contenute nel libro orario.

4. Sul foglio di corsa del treno che ne segnala un altro, dev'essere indicato il treno segnalato e la stazione nella quale i segnali devono venir tolti.

5. La stazione d'origine dello straordinario deve provvedere alla fermata dei treni — quando già non l'avessero — per esporre e per togliere i segnali.

6. Pei treni giornalieri potrà esser dato un solo annuncio della loro effettuazione fino a nuovo avviso o fino ad una data stabilita, omettendone la segnalazione dopo il primo giorno.

7. L'annuncio, anche pei treni speciali di cui si sia diramato l'orario, si dovrà fare per telegrafo indicando il giorno di effettuazione, il tratto da percorrersi, il numero, o la sigla, che contraddistingue il treno straordinario, ed il genere del trasporto, se non risulta già dall'orario.

8. Tutte le stazioni che ricevono l'annuncio di uno straordinario dovranno darne telegrafica con-

ferma alla stazione d'origine se sono sul medesimo circuito, altrimenti alle stazioni capo del circuito su cui sono inserite, dalla parte d'arrivo del treno. Inoltre le stazioni d'incrocio dovranno confermare anche alla stazione precedente atta agli incroci.

9. Le stazioni d'origine e le capo circuito telegrafico, ognuna per le stazioni successive dello stesso circuito, quando manchi qualche conferma e non sia stato possibile procurarsela, specialmente dalle stazioni d'incrocio, non lasceranno proseguire un treno senza prescrivergli speciale attenzione nell'ingresso delle stazioni che non confermarono, e la fermata per istruzioni nella stazione precedente quella d'incrocio. Detta stazione non deve lasciar proseguire lo straordinario se non ha ricevuto dalla stazione d'incrocio la conferma telegrafica o scritta; e, se, in precedenza dell'arrivo del treno straordinario, giungesse quello incrociante senza annotazione relativa allo spostamento d'incrocio, dovrà trattenerlo.

10. Dove il telegrafo manca, o per disposizione d'orario non funziona, l'annuncio dovrà essere dato dalle stazioni attigue con foglio d'avviso portato dai treni, semprechè la stazione, o la fer-

mata, sia interessata o pel servizio del treno o per l'invio delle correntali.

11 Spetta alle stazioni estreme di corsa ed a quelle di diramazione di avvisare i treni interessati (treni che hanno incroci o precedenze con lo straordinario e treni che lo precedono o lo seguono immediatamente a non più di due ore di distanza anche per una parte soltanto del suo percorso riferito all'orario prescritto) dell'effettuazione di uno straordinario, prima che essi si introducano sul tratto percorso dallo straordinario stesso, o di farli avvisare da stazioni di precedente fermata — che dovranno confermare — quando in dette stazioni estreme o di diramazione i treni stessi avessero collo straordinario incroci o precedenze. Per i treni che già si fossero introdotti sul tratto di linea che deve percorrere lo straordinario, le prescrizioni saranno fatte dalla prima stazione di fermata in cui essi arrivano, dopo l'annuncio dello straordinario stesso.

12. Sulle linee a semplice binario quando un treno, che con lo straordinario ha un incrocio od una precedenza, non abbia potuto ricevere avviso da una precedente stazione, prima del suo ingresso

in stazione, deve essere fermato al segnale fisso di protezione.

13. Oltre che dalla segnalazione, il personale di vigilanza riceverà avviso della effettuazione di uno straordinario dalle singole stazioni del tratto percorso dal treno con una correntale da inoltrarsi dal personale di stazione e di vigilanza da posto a posto, in senso contrario, salvo speciali disposizioni, a quello della marcia del treno. Essa dovrà portare, oltre la indicazione del numero o sigla del treno che annuncia (o dei treni, quando sono parecchi, della stessa o di opposta direzione) anche l'ora di partenza o passaggio del treno stesso dalla stazione verso cui la correntale è diretta, quando non risulti dall'orario; ciascun agente di vigilanza dovrà firmarla indicandovi l'ora in cui la riceve.

14. Se il treno da effettuarsi fosse giornaliero basterà mandare la correntale sulla linea per la prima volta, avvisandolo come tale e rilasciando ad ogni singolo posto di vigilanza un modulo contenente gli estremi di effettuazione del treno.

15. Se il telegrafo non funziona, la conferma d'incrocio dovrà essere data sulla correntale dalla

stazione d'incrocio, e la stazione che riceve la correntale, prima di inoltrare lo straordinario, dovrà assicurarsi che vi sia la conferma stessa.

16. Pei treni facoltativi (non giornalieri) immediatamente susseguenti quelli che li hanno segnalati, secondo l'orario di servizio (quando detti facoltativi non ne segnalino — a lor volta — altri che non siano fra quelli che li seguano immediatamente) e soltanto sulle linee in cui non è stato disposto differentemente, verrà omessa la correntale al personale di vigilanza da parte di tutte le stazioni.

17. Se però il telegrafo non funziona, le stazioni d'incrocio normale potranno omettere la correntale, solo quando siano riuscite a dare regolare conferma telegrafica alla precedente, prima che sia avvenuta la interruzione di corrispondenza, o quando possano mandare con treno la conferma scritta, o dove funzioni il blocco.

18. Il personale di stazione e di vigilanza, che abbia veduto ad un treno il segnale di uno straordinario, dovrà attenderlo finchè non sia passato. Se però è noto l'orario dello straordinario regolerà il suo servizio sull'orario stesso.

19. Sulle linee in condizioni di deficiente visi-

bilità dei segnali, indicate nell'orario, e sui tratti nei quali è mancata la segnalazione, i treni che partissero da una stazione prima che sia giunta la correntale, dovranno esserne avvisati dal dirigente; ed il treno stesso, fino alla prossima stazione, dovrà viaggiare colla velocità e precauzione prescritte per le corse su linee non preavvisate.

20. Per ogni treno speciale dovrà diramarsi in tempo l'orario, quando non sia già compreso nel libro, alle seguenti stazioni accompagnato da avviso corrente sul quale i dirigenti apporranno la loro firma di ricevuta:

a) stazioni specificate al precedente capoverso 2;

b) stazioni capo tronco della linea e prima stazione capo tronco di ciascuna diramazione;

c) stazioni che dovranno consegnare l'orario ai treni interessati della sua effettuazione, ricorrendo possibilmente a quelle che compilano il rispettivo foglio di corsa.

21. Quando nell'orario sia indicato il giorno di effettuazione di un treno speciale, e sia detto esplicitamente che si omette l'annuncio telegrafico, la diramazione dell'orario terrà luogo dell'annun-

cio stesso, e le conferme si faranno secondo il disposto dei capoversi precedenti.

22. In mancanza di tempo, l'orario dello speciale sarà diramato telegraficamente comprendendovi l'annuncio. In tal caso l'orario potrà dividersi per tronchi, comunicando a ciascun tronco la parte che lo interessa.

23. Il dirigente di una stazione di fermata di un treno ordinario, che precede quella d'incrocio con un treno straordinario, dovrà assicurarsi che il personale sia avvisato dell'incrocio con regolari prescrizioni date a norma dell'art 4.

#### Art. 11.

##### **Annuncio e circolazione dei treni supplementari (bis, ter, ecc).**

1. I treni supplementari debbono essere annunciati alle stazioni ed ai treni interessati come è prescritto pei treni straordinari. Mancando il tempo, l'annuncio col telegrafo dovrà procedere da stazione a stazione. L'annuncio con correntale si dovrà dare soltanto sulle linee in condizioni di deficiente visibilità, di cui al capoverso 19, dell'art. 10, e con le stesse prescrizioni in questo esposte.

2. Sulle linee a semplice binario, quando manchi

la conferma di una stazione d'incrocio, o non funzioni il telegrafo, il capo treno od apposito incaricato dovrà viaggiare sulla locomotiva del treno originario per presentare, in quella stazione soltanto od in tutte, il segnale rosso ai deviatori, ai dirigenti, nonchè agli eventuali treni in direzione opposta.

3. Funzionando il telegrafo e non mancando alcuna delle suddette conferme, basterà che il segnale rosso venga esposto dal capo treno — stando sul bagagliaio — nelle stazioni d'incrocio o da considerarsi come tali.

4. I treni che incrociano, o danno una precedenza ad un treno che porta il segnale del bis, non devono muoversi fino a che non sia passato il bis, ammenochè non abbiano ricevuto ordine in contrario.

5. Ciò nonostante, quando un treno è seguito da un supplementare, tutti i telegrammi che lo riguardano dovranno portare un accenno al supplementare stesso, ed in caso che per il treno originario avvengano spostamenti d'incrocio o di precedenza, si dovrà sempre dire se il supplementare effettua tali spostamenti nella stazione normale, od in quella anormale.

6. Sulle linee non esercitate col blocco o col regime del giunto o del consenso telegrafico, quando il telegrafo funziona, i treni supplementari con velocità superiore ai 50 km. (compresi i recuperi) dovranno viaggiare col giunto telegrafico, rispetto all'originario, o seguirlo a distanza mai minore di 15 minuti.

## Art. 12.

### **Soppressione, sostituzione e fusione di treni.**

1. I treni con viaggiatori, salvo casi di forza maggiore, non possono essere soppressi dalle stazioni. Gli altri — compresi gli straordinari già segnalati od annunciati — possono essere soppressi dalle stazioni, quando non occorrono per il servizio merci della linea, per il trasporto del materiale vuoto, o per il turno delle locomotive e del personale; in tal caso si adottano le stesse norme prescritte per l'autorizzazione ed annuncio dei treni straordinari, ad eccezione di quelle relative alla correntale, la quale dovrà inviarsi nella stessa direzione del treno soppresso, e sarà da omettersi, se trattasi di un treno straordinario non ancora

annunciato al personale di vigilanza, nè con segnali, nè colla correntale.

2. Quando occorra far sostituire all'orario di un treno quello di un altro, o riunire in uno due treni, la stazione d'inizio deve avvisare i treni stessi e le stazioni interessate colle norme stabilite per le precedenze anormali, o per la soppressione dei treni.

### Art. 13.

**Norme generali per la partenza, percorso, ed arrivo dei treni.**

1. Un treno non deve partire o transitare da una stazione prima dell'ora assegnatagli dall'orario proprio, o da quello del treno rispetto al quale anticipa la sua corsa. (Art. 22 capoverso 5).

2. Prima che avvenga la partenza di un treno il personale di servizio, nei limiti delle sue mansioni, e sempre in modo da evitare ritardi, si deve assicurare che il treno sia in ordine, che funzionino i mezzi di frenatura e nulla s'opponga alla regolare partenza.

3. Il personale di macchina, partendo, deve osservare la posizione dei deviatori incontrati di punta per il regolare suo instradamento, deve vol-

tarsi ripetutamente indietro per assicurarsi che dalla stazione non venga fatto segnale d'arresto, ed ha, comune col personale di scorta al treno, l'obbligo di osservare il segnale fisso di protezione nel caso venisse ripetutamente manovrato.

4. Lungo il percorso tutto il personale, e soprattutto quello di macchina e di coda, deve osservare attentamente la linea per obbedire agli eventuali segnali del personale di vigilanza.

5. Nell'avvicinarsi ad una stazione o ad un punto speciale protetto da segnali fissi, tutto il personale dovrà osservare la disposizione dei segnali stessi. Eguale obbligo ha il personale di vigilanza che si trova in vista di detti segnali; anzi esso deve ripeterne la segnalazione, quando s'accorga che eventualmente non venga rispettata.

6. Nel transitare sui bivi e nell'ingresso delle stazioni, quando s'impegnano deviatori di punta, dovrà essere moderata la velocità del treno, a meno che il deviatoio sia assicurato da fermascambio nella sua posizione rettilinea. Inoltre il personale di macchina nell'entrare nelle stazioni dovrà usare la massima attenzione per obbedire prontamente agli eventuali segnali di fermata, e

arrestarsi in caso di falso instradamento, e dovrà regolare la velocità in modo da poter fermare il treno prima di raggiungere il deviatoio estremo dal lato opposto a quello di arrivo.

7. Se poi nella stazione il treno avesse incroci, il macchinista dovrà sempre regolare la corsa in modo da non impegnare l'ingresso al treno incrociante. Analogamente nelle stazioni di precedenza.

8. Nelle stazioni capo linea o capo tronco, di passaggio dei treni dal doppio al semplice binario, e in quelle di diramazione sulle linee a semplice binario, tutti i treni debbono entrare con le norme prescritte dal precedente capoverso 7, potendo in esse trovare qualche treno non indicato nel rispettivo orario.

9. Un treno che sia stato fermato ad un segnale fisso di protezione senza una palese ragione, dopo aperto il disco, dovrà nel suo ingresso in stazione procedere in modo da fermarsi quando gli venisse esposto il relativo segnale; nel qual caso il capo treno non dovrà far riprendere la corsa senza essersi informato della causa della fermata.

10. Il dirigente che voglia far fermare un treno che non abbia fermata, oltre all' esporre il segnale di arresto in stazione, dovrà disporre il segnale di protezione a via impedita, e non aprirlo se non quando il treno si sia fermato al segnale stesso. Sulle linee col sistema di blocco basta far trovare disposto all'arresto il segnale di partenza e quello corrispondente di avviso.

11. Sulle linee esercitate col sistema del blocco i cui segnali proteggono anche i passaggi a livello, un treno non deve avanzare in una stazione, quando manchi il consenso dei suddetti passaggi, senza un ordine scritto del guardiablocco, pel macchinista.

#### Art. 14.

**Velocità di corsa dei treni, ritardi, recuperi, loro annunci.**

1. La velocità di corsa dei treni in ogni punto della linea non deve di regola superare il più basso dei limiti massimi di velocità, indicati nell'orario od altrimenti prescritti.

2. Inoltre la velocità di un treno deve essere regolata in modo da giungere o transitare nelle stazioni e nei punti speciali della linea non prima dell'ora assegnatagli dal proprio orario, o da

quello del treno rispetto al quale anticipa la sua corsa.

3. Possibilmente debbonsi evitare i ritardi, e quelli inevitabili si debbono compensare con recuperi tanto nelle fermate — sollecitando il servizio — quanto nella corsa — aumentando la velocità — previo l'aumento del numero dei freni che si rendesse necessario.

4. Il macchinista che non possa mantenere la velocità d'orario deve avvisarne il dirigente della prima stazione raggiunta pei provvedimenti di sua spettanza, fra i quali, l'eventuale alleggerimento del treno od il sussidio colla riserva più vicina.

5. I ritardi di almeno 10 minuti sulle linee a semplice binario di movimento intenso, e di almeno 15 minuti sulle altre debbono essere notificati telegraficamente dalla prima stazione in cui si verificano alle successive fino alla prossima d'incrocio o di precedenza, non oltrepassando, se più vicina, la capo tronco. A quest'ultima spetta l'obbligo di far proseguire l'avviso verso le successive stazioni d'incrocio e di precedenza.

6. Egualmente deve comportarsi la prima stazione in cui il ritardo annunciato subisca una va-

riazione (maggior ritardo o ricupero) che raggiunga almeno i 5 minuti.

7. In ogni caso la stazione precedente quella effettiva d'incrocio, sulla linea non esercitata col blocco ed in cui non sia in uso il segnalamento a campana, deve dare telegraficamente a quella d'incrocio l'ora di partenza o del transito appena avvenuti.

#### Art. 15.

##### Distanza fra i treni che si seguono.

1. Sulle linee non esercitate col sistema di blocco due treni che si seguano, salvo le eccezioni ammesse per i brevi tratti comuni a più linee, non dovranno mai avvicinarsi a meno di un chilometro di distanza e 10' di intervallo; le stazioni e gli agenti di vigilanza, hanno l'obbligo di far osservare ai treni tale disposizione col mezzo dei segnali fissi ed a mano.

2. Se il secondo treno avesse una velocità superiore a 50 km., e non seguisse il primo col regime del giunto, o del consenso telegrafico, o del libero transito, le stazioni provvederanno perchè tale distanza sia portata a 15'.

3. In caso di ritardi, la stazione che licenzia

due treni susseguentisi, dovrà disporre per l'osservanza delle suddette prescrizioni supponendo che il primo treno non ricuperi e l'altro invece faccia il ricupero massimo di cui sarebbe suscettibile. Altrimenti, dovrà vietare o limitare al secondo treno la facoltà di ricupero, in modo che vengano mantenute le distanze prescritte.

4. Sulle linee esercitate col blocco il distanziamento è regolato dai segnali od anche soltanto dal consenso elettrico, quando non funzionasse il segnale. In quest'ultimo caso però il macchinista non può partire da una stazione senz'ordine scritto.

5. Sulle suddette linee e su quelle esercitate col regime del giunto o del consenso telegrafico, quando, dopo licenziato un treno, si interrompesse il funzionamento del blocco e del telegrafo, non potrà esserne licenziato un altro se non a distanza doppia di quella prescritta dal precedente capoverso 1 e non minore della percorrenza d'orario fino alla stazione successiva aumentata di 10 minuti.

6. Quando vi sia la possibilità di una precedenza nella stazione successiva, gli intervalli sopra stabiliti dovranno essere aumentati di 5' per dare al primo treno il tempo di ricoverarsi.

## Art. 16.

**Protezione dei treni fermi od in transito nelle stazioni.**

1. I segnali di protezione di una stazione debbono essere chiusi di iniziativa di chi li manovra, col controllo del dirigente, appena siano stati oltrepassati da un treno in arrivo, nè potranno essere disposti a via libera senza l'ordine del dirigente stesso. Quando non sia presente il dirigente ed il treno non abbia fermata, sarà sufficiente la protezione col segnale a mano fatto dall'agente di guardia, analogamente a quanto è prescritto per il personale di vigilanza

2. L'ordine di disporre a via libera un segnale di protezione non può essere dato se non dopo trascorso l'intervallo prescritto pel distanziamento decorrente dall'ora di partenza o del transito del treno, o (quando questo treno dovesse essere raggiunto in stazione da un altro) se non dopo aver predisposto il binario per riceverlo e controllata la posizione dei deviatori.

3. Dove manca l'impianto dei segnali fissi di protezione, e non si sia provveduto a supplirvi con disposizioni permanenti, a mezzo dei segnali a

mano esposti dal personale di vigilanza, il treno che oltrepassasse la durata della sua fermata, dovrà considerarsi come fermo in piena linea.

#### Art. 17.

##### **Protezione in linea dei treni fermi od a velocità ridotta.**

1. Un treno che si fermi lungo la linea per un motivo qualsiasi dovrà essere immediatamente protetto dalla parte posteriore, come è prescritto dall'art. 46 del Regolamento sui segnali per i treni fermati dai segnali fissi, e quando fosse preveduto un arresto superiore a 10 minuti, il capotreno dovrà provvedere anche per la protezione dalla parte anteriore, se la linea è a semplice binario. Se però il treno fosse già protetto dai segnali di blocco, o dal giunto, o dal consenso telegrafico, la protezione dalla parte posteriore coi segnali a mano si dovrà fare soltanto quando si preveda una fermata superiore a 15 minuti, avvisandone in pari tempo i posti di blocco che fossero vicini.

2. L'arresto di un treno in piena linea fatto in condizioni da poter scegliere il punto di fermata, dovrà possibilmente farsi in prossimità di un posto

di blocco, o di un agente di vigilanza, che provveda alla protezione del treno.

3. Quando per un motivo imprevisto un treno rallenti la corsa in modo da essere seguito al passo d'uomo, il macchinista dovrà arrestare il treno ed il capo treno dovrà proteggere il treno, facendolo seguire a distanza di m. 500 da un agente di scorta, o di vigilanza, con segnale di arresto. Se però la circolazione del treno è regolata dai segnali di blocco, o dal giunto, o dal consenso telegrafico, la protezione col segnale a mano può omettersi quando il treno sia in grado di ricoverarsi nella prima stazione successiva con un ritardo non superiore ai 15 minuti rispetto all'ora reale di partenza dalla stazione antecedente.

#### Art. 18.

##### **Fermata dei treni nelle gallerie.**

1. Quando la corsa di un treno in una galleria divenga lenta e stentata e la respirazione si faccia penosa per deficiente aerazione, si dovrà fermare il treno e procedere, o allo sdoppiamento, od alla chiamata del soccorso.

2. Durante la fermata di un treno in galleria,

si dovrà evitare di peggiorare le condizioni di aerazione, astenendosi quindi dall'impiego di nuovo combustibile.

3. Il personale che in una galleria abbia sofferto per le cattive condizioni di respirabilità, se è su di un treno, deve avvisare la prima stazione in cui giunga; se è addetto alla vigilanza, dovrà uscire all'aperto per fermare i treni, quando ne ritenga la circolazione pericolosa per il personale di scorta.

## Art. 19.

### Dimezzamento dei treni.

1. Un treno che si fermi in piena linea per insufficiente forza della locomotiva, dovrà essere dimezzato (dopo avere assicurato l'arresto della parte posteriore, frenando ed, ove occorra, calzando le ruote) ed essere ricoverato nella prima stazione in due riprese, facendo segnalare alla prima parte il ritorno della locomotiva.

2. Il capo treno prenderà posto sulla locomotiva della prima parte ed esporrà il segnale rosso sia passando dinanzi ai posti di bivio e di blocco,

sia all'arrivo nella stazione, verso il treno che fosse in partenza.

3. La locomotiva isolata sarà quindi mandata, col segnale di locomotiva di ritorno e colla scorta dello stesso capo treno, a prendere la seconda parte, adottando nel congiungersi, massimamente sulle linee a forte pendenza, tutte le precauzioni necessarie per evitare la retrocessione della parte ferma.

4. Quando un treno per qualche accidentalità si dimezzi in piena linea, la seconda parte dovrà essere fermata con la maggior prontezza e la prima parte dovrà proseguire fino a che non abbia l'assoluta certezza che la seconda sia ferma. Se la linea, rispetto alla marcia del treno, è in salita superiore al 10 per mille pei treni con freno ordinario e al 20 per mille pei treni con freno continuo, oppure se gli organi d'attacco sono rotti in modo da rendere impossibile un aggancio tra i due veicoli staccetisi, si adotteranno le disposizioni del caso precedente.

5. Negli altri casi si procederà, con tutte le cautele, al ricongiungimento, per poscia proseguire con tutto il treno.

6. Dove non sia disposto diversamente, senza tassativo ordine della stazione, non si deve utilizzare la locomotiva di spinta per il ricovero della seconda parte, ed è solo ammesso un eventuale spostamento di questa, debitamente protetta da segnali, per portarla fuori di galleria.

7. È assolutamente vietato di far discendere, per forza di gravità, una colonna di veicoli lungo la linea, od un veicolo isolato, governati dalla sola manovra dei freni.

8. La stazione, che riceve la prima parte di un treno, potrà provvedere al ricovero della seconda valendosi: o della locomotiva di spinta, quando vi fosse, o delle locomotive che si trovassero, o fossero per arrivare alla stazione precedente, prendendo con questa i necessari concerti, e ad ogni modo avvisandola subito dell'ingombro — anche se la linea è esercitata col blocco — affinchè non invii treni fino ad altro avviso che la linea è sgombra.

9. Il personale di vigilanza, quando si avvede del dimezzamento di un treno, dovrà presentare alla seconda parte il segnale di fermata, semprechè sia in condizioni di non farlo scorgere alla prima parte.

10. Se il dimezzamento di un treno avviene all'atto della partenza dalla stazione senza poter arrestare la prima parte, il dirigente deve provvedere, od a far ritornare la prima parte, o ad inoltrare la seconda, prendendo colla stazione successiva i necessari accordi per assicurare la circolazione.

## Art. 20.

### Retrocessione dei treni.

1. Un treno partito da una stazione non può retrocedervi senza ordine di questa, eccezione fatta pei casi di evidente pericolo o di fermata in seguito ai segnali esposti dal personale di vigilanza sulle linee con segnale a campana, per aver inteso i segnali 1 e 2, od il segnale 3.

2. Quando la retrocessione è necessaria e (nei casi ammessi) quando convenga in considerazione della pendenza della linea o della vicinanza della stazione passata, se il treno non è protetto dai segnali di blocco mediante concerti fra i singoli posti, deve essere protetto coi segnali a mano a m. 1000 dalla parte anteriore nel senso della marcia e provvedendo dalla parte posteriore come è detto al capoverso 3 dell'art. 17.

3. Se il treno avesse anche la locomotiva di spinta, quella di testa dev' essere staccata per seguire il treno a conveniente distanza, variabile secondo la velocità del treno e le condizioni di visibilità.

### Art. 21.

#### Anormalità ed irregolarità nella corsa dei treni.

1. Quando il personale di macchina e di scorta ad un treno noti qualche anormalità od irregolarità che potrebbe compromettere la sicurezza di altri treni o del proprio, dovrà arrestarlo. Poscia, se il pericolo che ha causata la fermata può essere rimosso, il capo treno dovrà ordinare di riprendere senz'altro la corsa. Se invece il pericolo permane, egli dovrà, o col mezzo degli agenti di vigilanza, o col proprio personale, provvedere alla protezione del punto pericoloso e poscia ordinare il proseguimento dopo essere salito in macchina per presentare il segnale di fermata ai treni, ai posti speciali di linea (bivio, blocco) ed alla prossima stazione.

2. Qui giunto, come pei casi delle altre irregolarità, o di attentati alla sicurezza del treno, od

alla incolumità delle persone, dovrà fermare ed informarne il dirigente, al quale spetta di provvedere e di dare i prescritti avvisi.

3. Il personale di un treno deve prestare costante attenzione al treno stesso ed alla via per rilevare le anomalie suddette appena si manifestano, ed avvicinandosi ad altri treni percorrenti il binario attiguo dovrà osservarli prestando speciale attenzione per il caso che vengano esposti segnali.

4. Quando un treno, arrestato in seguito ai segnali a campana di cui al capoverso 1 dell'articolo 20, in considerazione della pendenza della linea o della prossimità della successiva stazione, fosse fatto proseguire anzichè retrocedere, il capo treno dovrà provvedere alla protezione del treno analogamente al capoverso 2 del citato art. 20.

## Art. 22.

### Precedenze normali ed anormali.

1. Nella stazione di precedenza i treni, di massima, devono arrestarsi; si fa eccezione:

a) per le precedenza dei treni viaggiatori sui treni merci delle linee a doppio binario, purchè

non vi siano scambi a mano privi di serrature di sicurezza, presi di punta, che immettano nel binario di precedenza;

b) pei casi di cui al capoverso 3 del successivo art. 23;

c) quando — per tutte le linee — il primo treno arrivi prima dell'altro tanto che la stazione di precedenza possa valersi del regime di libero transito. Se però la stazione a cui venga chiesto il libero transito non è in grado di accordarlo, darà invece il consenso telegrafico completato coll'avviso di precedenza e coll'ordine di fermata.

2. Quando di due treni susseguentisi a breve distanza, il primo raggiunga un ritardo tale da non dare affidamento sicuro che, lasciandolo proseguire, possano venire rispettate le norme di cui all'art. 15, la stazione che lo riceve giudicherà se convenga trattenerlo, avuto riguardo alla importanza relativa dei due treni ed ai mezzi di ricovero di cui dispone.

3. In tal caso, l'avviso al secondo treno della precedenza anormale dovrà essere dato, o a mezzo di una stazione precedente di fermata o, quando ciò non fosse possibile, nella stazione stessa se il

treno deve fermare, o nella successiva di fermata, se la precedenza può aver luogo senza l'arresto del treno che prende il passo. In quest'ultimo caso il treno che precede dovrà essere seguito dall'altro col regime del giunto telegrafico.

4. Quando invece fosse in ritardo il secondo treno, il primo potrà esser fatto proseguire, spostandosi la precedenza colle stesse formalità in una stazione susseguente a quella di precedenza normale.

5. Un treno merci che dovesse cedere il passo ad altro treno, quando quest'ultimo fosse in ritardo, può prenderne l'orario fino alla stazione successiva, anticipando così la sua marcia fino alla stazione stessa che però dovrà essere sempre preavvisata. In tal caso il treno in ritardo seguirà il merci col regime del giunto telegrafico od anche del libero transito.

6. Le stazioni comprese tra quella in cui avviene la precedenza e quella dalla quale essa è spostata, dovranno essere avvertite dello spostamento a cura della stazione che ne prende l'iniziativa, alla quale spetta pure di prescrivere al treno l'entrata, con speciale precauzione, nelle stazioni che non fosse riuscita ad avvisare.

7. Per l'osservanza delle norme di cui il presente articolo, quando una stazione di precedenza normale abbia ricevuto l'avviso di ritardo di uno dei due treni che devono precedersi, dovrà tenersi continuamente informata sulla loro marcia per vedere se convenga spostare la precedenza stessa.

8. La precedenza sulle linee a doppio binario, occupando col treno che cede il passo il binario illegale, può farsi soltanto in condizioni atmosferiche normali, quando funzionino regolarmente i segnali ed il telegrafo, e siasi potuto prendere accordi colla stazione successiva, in forza dei quali questa non possa inviarle treni se non col consenso telegrafico o col libero transito. In caso d'improvvisa interruzione telegrafica, si riterrà dato il consenso quando alla stazione successiva predetta sia giunto o transitato il primo dei due treni che si sono preceduti; però il treno che viene così spedito anche senza il consenso telegrafico dovrà essere avvisato di fermare alla stazione in cui è avvenuta la precedenza e di prestare particolare attenzione ai segnali fissi d'ingresso alla medesima.

## Art. 23.

## Incroci.

1. Salvo disposizioni od ordini in contrario, i treni devono arrestarsi nelle stazioni d'incrocio, anche se non hanno indicata o prescritta la fermata, ed il treno che arriva primo deve attendere l'altro. È però permesso di non fermare il treno di maggior importanza, quando l'altro giunga tanto prima che possa adottarsi il regime del libero transito.

2. Dopo chiesto il libero transito, se la stazione d'incrocio non si trova nelle prescritte condizioni per darlo, avviserà l'altra di inoltrare il treno con l'ordine di fermare.

3. Con disposizioni speciali della Direzione Generale sulle linee esercitate col blocco potranno sopprimersi le fermate dei treni nelle stazioni d'incrocio o di precedenza (ed anche in quelle di passaggio dal doppio al semplice binario, di diramazione sul semplice) senza l'applicazione delle prescrizioni precedenti.

4. Nelle stazioni d'incrocio, il dirigente deve regolare la manovra dei segnali di protezione in

modo che il secondo treno non entri finchè il primo non è completamente ricoverato e fermo, e non sia stato constatato il libero ingresso anche per l'altro.

5. Il deviatore che presenzia i treni al deviatore d'ingresso, finchè non viene manovrato a via libera il segnale fisso di protezione dalla sua parte, dovrà tenere esposto il segnale rosso, e lo sostituirà col verde quando sia libero l'ingresso per il treno stesso, sia disposto a via libera il segnale fisso ed il treno atteso sia in vista.

6. Nelle stazioni con apparati centrali, che assicurino coi segnali l'indipendenza degli ingressi, è permesso l'arrivo contemporaneo di più treni, semprechè siano soddisfatte le altre condizioni di sicurezza. Tali stazioni saranno indicate nell'orario di servizio.

7. Il dirigente, prima di licenziare un treno, in caso d'incrocio (o prima di concedere il libero transito se l'incrocio avviene senza fermata) dovrà assicurarsi che siano giunti tutti gli altri che lo debbono incrociare, che anche l'ultimo sia completo, o non siano esposti segnali a mano di fermata, e dovrà pure accertarsi che sia libera l'uscita.

8. Anche il macchinista ed il capo treno devono accertarsi dell'arrivo dei treni incrocianti se l'incrocio avviene su binari attigui; altrimenti il capo treno (quando il treno abbia fermata) dovrà chiedere al dirigente se sono giunti tutti quelli che doveva incrociare enunciandoli singolarmente.

9. Quando un treno, entrato in una stazione, ingombra colla sua coda la via d'uscita del treno incrociante, è obbligo tanto del deviatore di servizio da quel lato, come del frenatore di coda, di esporre subito e mantenere esposto il segnale di arresto in vista del treno che dovrebbe partire, e procurare di avvisare il dirigente. Analoga disposizione vale anche pel caso delle precedenzae.

#### Art. 24.

##### Spostamento degli incroci.

1. Nel caso di ritardo di uno dei due treni incrocianti, od anche di entrambi, ma in diversa misura, la stazione in cui dovrebbe avvenire l'incrocio normale lo deve spostare in un'altra nella quale l'incrocio stesso diventi più conveniente, per evitare, per quanto è possibile, che il ritardo medesimo si riversi sull'altro.

2. Nella scelta della nuova stazione di incrocio si dovrà aver cura che la corsa sia facilitata al treno di maggiore importanza.

3. Ricevuta la proposta di spostamento di incrocio, la stazione, quando lo giudichi pur essa conveniente, e sia in condizione da accettarlo, accetterà lo spostamento stesso.

4. Se però il treno che è in maggior ritardo non avesse in quella stazione la fermata, il dirigente dovrà fargliela prescrivere da una precedente stazione ed attenderne la conferma prima di accettare l'incrocio. Quando dalla conferma non risultasse che la prescrizione venne eseguita, il dirigente, in attesa di ricevere tale avviso, dovrà disporre che il segnale fisso di protezione sia mantenuto all'arresto per ricevere il treno con le norme cui il capoverso 8 dell'art. 13, qualora il ripetuto avviso non gli fosse nel frattempo pervenuto.

5. Se anche l'altro treno non avesse fermata gli dovrà essere prescritta dalla stazione che sposta l'incrocio, facendone cenno nel telegramma di proposta.

6. Solo dopo ricevuto il telegramma — anche in

busta quando il telegrafo fosse interrotto — di accettazione dell'incrocio, completo colla firma, ancorchè non possa ripeterlo, la stazione che propose l'incrocio può licenziare il treno, e la stazione che accettò l'incrocio, dopo aver trasmesso il relativo telegramma, colla firma, ancorchè non sia ripetuto, dovrà trattenere il treno.

7. Se uno dei treni ha fermata prescritta nella stazione in cui l'incrocio viene spostato, esso potrà essere ivi avvisato dell'incrocio stesso, appena giunto in stazione, quando vi arrivi per primo; ma se arriva per ultimo, dovrà previamente essere fermato al segnale fisso di protezione.

8 Si dovrà però ricorrere a tale espediente soltanto in via eccezionale, preavvisando, quando sia possibile, i treni dell'incrocio anormale a mezzo delle stazioni precedenti a quella in cui esso deve avvenire (indicando il binario di ricevimento quando non sia normale) e facendo fare anche, ove occorran per tali prescrizioni, delle fermate anormali.

9 Se uno dei treni si trova già fermo in stazione quando questa riceve la proposta di trattenerlo, essa dovrà, prima di accettarlo, avvisarne il personale e ritirare il foglio di corsa.

10. Quando un incrocio sia stato spostato in altra stazione e dalla medesima sia stato regolarmente accettato, spetta a quella d'incrocio normale di darne avviso a tutte le eventuali stazioni intermedie, prescrivendo al treno la massima precauzione nell'attraversare quelle che non fosse stato possibile avvisare.

11. Per l'osservanza delle prescrizioni di cui il presente articolo, le stazioni d'incrocio, appena abbiano ricevuto l'avviso di ritardo, come all'art. 14, dovranno tenersi informate esattamente sulla marcia dei treni, per vedere se e dove convenga spostare l'incrocio.

12. Quando l'incrocio sia stato regolarmente spostato in una stazione, spetta a questa la iniziativa per qualsiasi altro spostamento successivo, seguendo per analogia le norme prescritte per lo spostamento dell'incrocio normale.

13. La fermata per incrocio o per precedenza di un treno in una stazione può essere dalla medesima soppressa quando l'incrocio o la precedenza sia stata spostata in stazione precedente, prendendo accordi con questa per avvisarne il treno.

14. Tutte le prescrizioni di competenza dei dirigenti relative allo spostamento di un incrocio, devono essere compiute, in ogni stazione, esclusivamente dallo stesso agente, od in caso diverso, formare oggetto di comunicazioni o consegne scritte.

### Art. 25.

#### Circolazione ad orario libero di treni e di locomotive.

1. La circolazione ad orario libero di treni e di locomotive isolate (quando non sia stato possibile di annunciarla col telegrafo alle stazioni fissando gl'incroci e le precedenzae ed avvisando i treni interessati) deve essere regolata da stazione a stazione col consenso telegrafico, fissando, di volta in volta, le precedenzae e gl'incroci ed avvisando i treni ed il personale interessato colle norme stabilite per gl'incroci anormali.

2. Quando il telegrafo non funziona, le corse ad orario libero, di massima, non si dovranno effettuare, e, se richieste da assoluta necessità, si dovrà procedere colla massima precauzione e regolarle in modo che il treno stesso partendo da una stazione possa giungere nella successiva d'incrocio

almeno 10 minuti prima della partenza dell'incrociante. Se poi, per imprevedibile ritardo, tale condizione non potesse più mantenersi, il capo treno dovrà fermare e proseguire soltanto dopo aver mandato innanzi un agente, che precedendo il treno alla prescritta distanza, lo protegga col segnale a mano.

3. Quando ve ne sia la possibilità, sia che funzioni, sia che non funzioni il telegrafo, le corse dei treni senza orario dovranno essere segnalate ed annunciate con correntale alla linea. Non funzionando il telegrafo le stazioni dovranno, possibilmente, valersi dei treni per l'invio ad altre stazioni di ordini o di avvisi riguardanti lo straordinario.

4. Sul semplice binario, quando sia stato annunciato o segnalato, od anche semplicemente avvisato con correntale un treno straordinario senza orario, nessuna stazione ne potrà effettuare un altro, che percorra in direzione contraria — tutto o parte dello stesso tratto di linea — contemporaneamente al primo, anmenochè non abbiansi potuto prima prendere accordi con tutte le stazioni toccate da entrambi, per fissare l'incrocio eventuale fra i due treni.

5 Sarà obbligo delle stazioni di trattenere il secondo treno quando non consti loro che siano stati presi gli accordi stessi.

6. Le locomotive isolate che non viaggiano per soccorso debbono sospendere la loro corsa senza orario quando viene a mancare il funzionamento del telegrafo.

7. Le locomotive isolate che viaggiano ad orario libero, salvo disposizioni speciali, possono essere utilizzate soltanto quando siano state segnalate.

## Art. 26.

### **Circolazione sul binario illegale — Pilotaggio.**

1. Quando sia temporaneamente incagliata la circolazione su uno dei binari delle linee a doppio binario, essa potrà essere attivata nei due sensi su quello rimasto libero, adottando le prescrizioni seguenti in aggiunta a quelle stabilite per le linee a semplice binario.

2. L'annuncio della riduzione del servizio a semplice binario dovrà esser dato immediatamente dalla prima stazione che riceve l'avviso della interruzione a tutte le stazioni del tronco (che le do-

vranno dare conferma) ed all' Ispettore del Movimento da cui dipende.

3. Le stazioni che si trovano sul tratto con servizio di semplice binario, invieranno la correntale nel senso dei treni pei quali il binario rimasto libero è legale, per l' avviso al personale di vigilanza, e, quando questa non giungesse prima che parta un treno in senso opposto, dovrà prescriversi al medesimo di procedere con precauzione.

4. Quelle di dette stazioni che instradano un treno sul binario illegale (ognuna per il tratto attiguo fino alla prossima stazione) debbono considerarsi come sede normale d'incrocio del treno stesso con quelli che avrebbe trovati per orario sul tratto medesimo, e non devono perciò licenziare il treno finchè non siano giunti gl'incrocianti.

5. Inoltre la circolazione dovrà essere regolata col regime del consenso telegrafico.

6. Quando non funzionasse il telegrafo, e non vi fosse il blocco, la stazione che prende l' iniziativa di ridurre a semplice binario la linea designerà un suo agente a fare da pilota, e se il primo treno che dovesse licenziare dovesse percorrere il binario

nel senso illegale, dovrà prima inviare col mezzo più sollecito, alla stazione attigua il pilota con ordine scritto alla medesima di non far partire treni in direzione opposta, ed attenderà la conferma scritta portata dal pilota stesso; dopo di che incomincerà il servizio di pilotaggio, e nessun treno potrà muoversi senza che questi lo accompagni, o gli abbia consegnato ordine scritto di partire. Se invece il primo treno da licenziare percorresse il binario legale, il pilota incomincerà senz'altro il suo servizio con detto treno.

#### Art. 27.

##### **Prescrizioni speciali per le stazioni con binari di sicurezza.**

1. Nelle stazioni munite di binario di sicurezza, gli scambi dovranno essere normalmente disposti in modo che un treno, in arrivo dalla linea in discesa, possa entrare direttamente nel binario stesso; essi saranno girati nell'altro senso per il tempo strettamente necessario, e rimessi in posizione normale appena possibile.

2. L'arrivo dei treni in discesa dovrà sempre effettuarsi sul binario a cui si innesta quello di sicurezza, ed essi, salvo disposizioni contrarie, do-

vranno arrestarsi prima di impegnarne lo scambio d'ingresso.

3. In caso di incrocio, si dovrà cercare di licenziare prima il treno verso la discesa.

## Art. 28

### Circolazione dei treni materiali.

1. Nella circolazione dei treni materiali si devono distinguere i tratti percorsi in condizioni ordinarie senza fermate in piena linea e con composizione normale, da quelli in cui, o le fermate stesse, o l'ubicazione della locomotiva, o qualche altra circostanza, danno a tali treni caratteristiche speciali.

2. Nei primi tratti la circolazione dei treni materiali è soggetta alle norme che regolano tutti gli altri treni straordinari.

3. Sui secondi tratti, designati col termine « *tratti di lavoro* », la circolazione del treno materiale potrà farsi, purchè il ricovero in una delle stazioni limitrofe avvenga almeno 5 minuti prima della partenza da dette stazioni del treno cui deve sgombrare la via.

4. La marcia dei treni materiali sui tratti di la-

voro sarà soggetta al regime del consenso telegrafico; ai treni che seguono un materiali sui tratti di lavoro dovrà essere applicato il regime del giunto.

5. Inoltre il treno materiali che debba ritornare dal tratto di lavoro alla stazione che immediatamente lo precede senza toccare la stazione situata dalla parte opposta, dovrà portare l'ordine scritto pel ritorno, e la sua corsa non dovrà essere segnalata neanche col segnale a campana, nè farsi — salvo istruzioni contrarie — col consenso di blocco, dove sonvi tali apparati.

6. Sulle linee a doppio binario, il treno materiali nei tratti di lavoro potrà essere inviato anche sul binario illegale, preavvisandone il personale di vigilanza colla correntale.

7. Il treno materiali potrà lasciare il tratto di lavoro per ricoverarsi in stazione anche prima dell'ora stabilita dall'orario, quando trovi i segnali fissi di protezione disposti a via libera, od altrimenti se ne sia procurato il permesso.

8. Sui tratti di lavoro potrà venire omessa la segnalazione dei treni materiali, quando il personale di vigilanza sia stato avvisato con correntale.

9. Per la circolazione dei treni materiali i bi-

nari di cava, che siano allacciati in piena linea, dovranno considerarsi come facenti parte della stazione con cui sono in diretta comunicazione, ed il dirigente dovrà, o direttamente o a mezzo di un suo incaricato, assicurarsi che siano rispettate le norme stabilite per le precedenza e gl'incroci quando il materiali dovesse rispettare, ricoverato nella cava, il passaggio di qualche altro treno.

10. Nei tratti di lavoro con pendenza superiore al  $15\text{‰}$  — senza contropendenza — la locomotiva del treno materiali deve essere collocata dalla parte più bassa.

## Art. 29.

### Domanda di soccorso

1. Quando un treno si ferma in piena linea ed abbisogna di soccorso, che non sia di soli uomini, il capo treno, avutane richiesta dal macchinista — e quando questi non sia in grado di recarsi in stazione con la locomotiva del treno — deve disporre per la domanda coi prescritti segnali a mano, accompagnati da quelli a campana, o seguiti da quelli di blocco (se funzionano) nella direzione della stazione telegrafica più vicina.

2. Iniziata la domanda col segnale, ancorchè venisse in seguito a cessare il bisogno di soccorso, o sopraggiungesse un altro treno (o locomotiva isolata) col quale potesse unirsi e proseguire, il treno che ha chiesto il soccorso non deve più muoversi, in nessuna direzione, prima dell'arrivo del soccorso stesso o di un ordine scritto del dirigente la stazione verso cui venne mandato il segnale. Soltanto per eccezione è ammesso uno spostamento del treno, debitamente protetto coi segnali a distanza, quando si tratti di uscire da una galleria per evitare maggiori rischi o disagi ai viaggiatori.

3. Il capo treno, subito dopo l'invio del segnale, dovrà mandare nella stessa direzione col mezzo più sollecito un modulo di conferma del soccorso chiesto, specificandolo meglio ed indicandone la causa, nonchè il luogo d'attesa.

4. La stazione, appena giunto il segnale, quando non disponga direttamente del soccorso richiesto (che può essere fornito anche dalla locomotiva di altri treni) deve provvederne la chiamata da dove il soccorso stesso può più prontamente esser dato o mediante il telegrafo, o facendo proseguire il segnale se il telegrafo non funziona. La stazione stessa deve

anche avvisare subito quella attigua posta al di là del treno da soccorrere, colla quale dovrà poi prendere concerti, se l'invio del soccorso dovesse farsi da quella parte e per la ripresa della normale circolazione.

5. L'invio della locomotiva sul binario occupato deve farsi soltanto di iniziativa della stazione a cui fu rivolto il segnale; esso non dovrà avvenire prima che sia giunto anche il modulo scritto di richiesta, quando l'invio stesso si debba fare in direzione contraria a quella del treno.

6. Il caso d'improvvisa mancanza o di malore del macchinista, non assistito da un fuochista abilitato, deve considerarsi come quello di un guasto di locomotiva: però il treno dovrà essere condotto nella prossima stazione quando il fuochista si dichiara capace di farlo, coadiuvato beninteso da un agente del treno.

7. Sulle linee col blocco e colla comunicazione telefonica fra i singoli posti, all'invio del modulo si può sostituire la trasmissione col telefono.

8. Pel soccorso (o sussidio) di treni che si trovano già in stazione, sia che questo occorra nella stazione stessa come a partire da altra, deve prov-

vedere, in conformità alle disposizioni precedenti, il dirigente che riceve dal capo treno la domanda del soccorso.

### Art. 30.

#### **Invio del soccorso ; ricognizione.**

1. La stazione che riceve la richiesta della locomotiva di soccorso, con o senza attrezzi, dovrà provvedere al suo invio più sollecito possibile, o in doppio ad un treno od isolata coll'orario di un treno straordinario, o come treno senza orario prestabilito, fino alla stazione in cui occorra il soccorso od a cui fa capo il tratto ingombro. Se la domanda di soccorso con lavoratori ed attrezzi si riferisse ad un treno viaggiatori, la stazione dovrà inviare con la locomotiva anche carrozze per un eventuale trasbordo.

2. L'inoltro su questo tratto, quando la locomotiva non sia scortata dal dirigente, deve farsi con ordine scritto in cui sia indicato: se sul tratto ingombro sia stato introdotto qualche altro treno nello stesso senso di quello da soccorrere e possibilmente il punto, dove il soccorso occorre. La locomotiva sarà poi sempre autorizzata a ritornare

nella stazione che la ha inoltrata sul tratto ingombro e, quando non siano stati introdotti sul tratto stesso altri treni, dovrà essere autorizzata a far retrocedere anche quello da soccorrersi nella stazione stessa da cui proviene, previ accordi colla medesima.

3. Sulle linee a doppio binario la locomotiva di soccorso potrà anche essere inviata incontro al treno sul binario illegale.

4. Quando un treno viaggiatori subisca per via un ritardo di 20 minuti o più, la prima stazione telegrafica che ne sarà informata ne darà avviso a quella di riserva affinchè stia pronta.

5. Sulla linea a doppio binario è permesso alla stazione che attende il treno di valersi della locomotiva, che avesse in stazione, per andare in ricognizione del treno, percorrendo il binario legale, mentre sulle linee a semplice binario può valersi a tale scopo solamente del personale proprio o di vigilanza e non mai di locomotive.

## Art. 31.

### Locomotive di riserva.

1. Mentre circolano treni sulle zone d'azione delle locomotive di riserva, queste dovranno essere

tenute pronte a partire nel minor tempo possibile.

2. Il dirigente della stazione sede di riserva deve avvisare le sedi limitrofe quando non abbia più disponibile la propria riserva e, se il servizio di questa non è permanente, dovrà assicurarsi che l'ultimo treno sia uscito dalla zona di sua competenza, prima di permettere che la locomotiva sia spenta, o che il personale se ne allontani.

#### Art. 32.

##### Locomotive di ritorno

1. La stazione che aggiunge la locomotiva di rinforzo ad un treno deve stabilire prima della partenza il modo di ritorno, quando questo non sia già regolato da apposite norme fisse.

2. Se il bisogno del rinforzo cessasse in una stazione precedente a quella a cui era stabilito che giungesse, detta stazione provvederà a modificare il programma prima stabilito.

3. Il ritorno della locomotiva non sarà segnalato sul tratto compreso fra l'ultima stazione di fermata del treno ed il punto in cui il rinforzo lo abbandona, se esso trovasi in piena linea.

## Art. 33.

## Servizio in tempo di neve.

1. Quando incomincia a nevicare, il servizio di vigilanza delle linee e delle stazioni deve essere continuo; le stazioni dovranno darne immediato avviso a quelle munite di locomotiva di riserva o di spartineve nella cui zona d'azione esse si trovano (come da indicazioni portate dal libro orario), ed alla stazione capo tronco attigua, che verrà designata. Questa, a sua volta, riassumerà le notizie e le telegraferà agli Ispettori di Movimento ed agli Uffici che le saranno indicati.

2. Le locomotive di riserva dovranno esser subito accese e tenute pronte a partire, e gli spartineve dovranno immediatamente essere approntati.

3. Ogni due ore almeno, le stazioni dovranno dare alla capo tronco suddetta notizie sulla nevicata, od avvisarla nel caso che sia cessato di nevicare; collo stesso periodo di tempo la capo tronco darà le notizie di cui l'ultima parte del capoverso 1.

4. Tutte le stazioni dovranno avvertire della

cessazione della nevicata quelle che avevano avvertito dell'inizio della nevicata stessa.

5. Spetta esclusivamente ai funzionari ed agenti del Mantenimento l'iniziativa per lo sgombrò della linea, e quindi la richiesta per mettere in circolazione lo spartineve.

6. Dove esistono vomeri spartineve da applicarsi alle locomotive, verranno diramate norme speciali al personale interessato.

#### Art 34.

##### **Circolazione degli spartineve.**

1. Di massima lo spartineve viaggia colle norme dei treni senza orario prestabilito.

2. Quando il telegrafo non funziona, un treno non dovrà mai seguire lo spartineve a meno di 20 minuti di distanza, viaggiando sempre colla massima precauzione e pronto a fermarsi agli eventuali segnali di arresto; così pure lo spartineve che, per cause impreviste, si dovesse trovare ancora sulla linea 10 minuti prima che, secondo l'orario normale, parta un treno da una delle vicine stazioni, dovrà farsi proteggere alla distanza prescritta, nella sua marcia, dalla parte da cui il treno dovrebbe partire.

3. Lo spartineve non dovrà mai essere messo in servizio davanti ad un treno, che serva ai trasporti ordinari.

4. Sulle linee a doppio binario per evitare il pericolo dell'ingombro di un binario, mentre si sta sgombrando l'altro, la circolazione dello spartineve dovrà essere regolata col consenso telegrafico in modo che lo spartineve stesso non debba mai incrociare in piena linea altri treni; e quando il servizio di Mantenimento avverta che lo sgombrato di un binario ha prodotto l'ingombro dell'altro, la stazione che ne riceve l'avviso dovrà subito provvedere alla riduzione del servizio a semplice binario sul tratto ingombro.

#### Art. 35.

##### **Riduzione di carico dei treni in tempi e condizioni eccezionali.**

1. Quando la circolazione dei treni su di una linea a semplice binario si rendesse difficile a cagione di lunghe nevicate, di forti bufere o di altre cause consimili e la corrispondenza telegrafica venisse interrotta o sospesa, i dirigenti dovranno provvedere perchè i treni ordinari, che devono incrociare nel loro viaggio con altri treni, siano ri-

dotti nella loro composizione e partano in orario trascurando, ove occorra, le coincidenze.

2. I dirigenti potranno ridurre anche il carico dei treni merci, per assicurare che viaggino in orario e per evitare ritardi agli altri treni. Potranno altresì sospendere treni merci, quando ritenessero che la loro effettuazione incaglierebbe seriamente l'andamento degli altri treni e quando la loro sospensione possa essere avvisata in tempo alle stazioni.

3. Sulle linee con lunghe o frequenti gallerie, quando dal personale dei treni vengano denunciate ad una stazione le pericolose condizioni di aerazione delle gallerie stesse, il dirigente dovrà provvedere per fare tener leggeri i treni che seguono. Salvo disposizioni contrarie, la riduzione dev'essere limitata ad  $\frac{1}{10}$ .

#### Art. 36.

##### **Circolazione dei carrelli, velocipedi, velocimani ecc.**

1. Un carrello messo in circolazione dovrà sempre essere scortato da un agente all'uopo autorizzato, e da un numero di persone sufficiente a proteggerlo ed a toglierlo dalla linea, in qualun-

que punto esso si trovi. L'agente di scorta al carrello dovrà, sia direttamente, sia a mezzo dei dirigenti le stazioni e del personale di vigilanza, tenersi informato degli eventuali treni straordinari che si dovessero effettuare.

2 Sarà cura dell'agente che scorta il carrello di farlo proteggere in modo continuo dagli agenti di linea (alla distanza prescritta per la protezione degli ostacoli), tanto durante le soste come durante la marcia, tenendo presente che alla protezione di un carrello dalla parte donde proviene deve provvedere il personale di vigilanza, mantenendo esposto per 20 minuti il segnale d'arresto. Sulle linee a doppio binario il segnale potrà essere tolto soltanto al passaggio di un treno sul binario non impegnato dal carrello, quando si veda che sul binario stesso non circoli alcun altro treno; altrimenti dovrà essere tolto il carrello.

3. L'agente di scorta dovrà inoltre curare che il carrello venga tolto dalla linea almeno 20 minuti prima dell'ora di partenza (senza tener conto dei ritardi) dalla prossima stazione del treno che deve percorrere il binario su cui si trova il carrello stesso.

4 Di norma i carrelli devono circolare nelle ore diurne e quando le condizioni atmosferiche siano tali da rendere ben visibili i segnali a distanza ; a tale prescrizione si potrà fare eccezione soltanto nei casi di assoluta necessità e di comprovata urgenza.

5. Per l'uso dei carrelli, velocipedi, velocimani ecc. che devono servire esclusivamente al trasporto dei funzionari, saranno da questi prese, di volta in volta, in luogo della protezione coi segnali a mano, le disposizioni che si rendessero necessarie ad assicurare altrimenti la marcia dei medesimi lungo la linea, senza pericoli per la circolazione.

### Art. 37.

#### Attacco dei carrelli in coda ai treni.

1. Sulle linee con pendenza superiore all' 8 ‰ è ammesso il rimorchio di carrelli in coda ai treni con velocità non superiore a 40 km. (ricuperi compresi) e ne dovranno essere avvisati il macchinista ed il capo treno, affinchè non sia superata la suddetta velocità.

2. Di massima, il rimorchio non è ammesso quando possa essere causa di ritardo od ostacolo

al ricupero, o quando il treno sia spinto colla locomotiva in senso inverso.

3. La richiesta del rimorchio deve esser fatta per iscritto al dirigente la stazione ed il carrello deve essere scortato almeno da un agente.

## Art. 38.

### Composizione dei treni.

1. Le stazioni, nella composizione dei treni, non devono mai oltrepassare il limite massimo di assi indicato nella tabella dell'orario, e sulle linee con discesa superiore al 20 ‰, anche il massimo della prestazione di una locomotiva del gruppo di maggior potenzialità ancorchè i treni siano in trazione multipla.

2. Il veicolo in cui prende posto il capo treno non dovrà mai distare dalla locomotiva più di 40 assi, salvo eccezioni autorizzate. Nei treni viaggiatori detto veicolo deve, di massima, trovarsi alla testa delle carrozze.

3. I carri contenenti materie esplodenti debbono essere collocati il più lontano possibile dalla locomotiva, pur tenendo conto della regolare com-

posizione del treno nei riguardi della destinazione dei singoli veicoli.

4. Dai treni viaggiatori, che non siano indicati in apposito prospetto dell'orario per la deroga alla presente prescrizione, debbono escludersi i trasporti di carri carichi di lunghe travi o ferramenta, di massi di peso eccezionale, di bestie feroci, di merci infettanti, infiammabili ed esplodenti, e dei carri gru.

5. Un treno deve essere composto di veicoli non soltanto atti a viaggiare alla massima delle velocità assegnate al treno stesso dal suo orario, ma ancora a velocità maggiore per gli eventuali recuperi, e quando un treno abbia in composizione un veicolo che non gli permetta di raggiungere (tenuto conto dei casi di ritardo) il più basso degli altri limiti di velocità, dovrà esserne avvisato tanto il macchinista che il capo treno.

6. Nella composizione di un treno si dovrà assegnare almeno un numero di freni che non sia inferiore a quello determinato dalla apposita tabella di frenatura, inserita nel libro orario colle relative norme per la sua applicazione. Qualora il numero effettivo dei freni attivi in composizione

al treno fosse superiore a quello stabilito nella tabella stessa, esso sarà indicato al macchinista agli effetti del limite massimo pei recuperi.

### Art. 39.

#### Concentramento della dirigenza.

Quando condizioni eccezionali di servizio lo consiglino, potrà uno dei funzionari, a cui è affidata la vigilanza del servizio attivo, avocare a sè taluna delle mansioni che, secondo il presente regolamento, è affidata ai suoi dipendenti, ed imporre ai medesimi quelle maggiori restrizioni che egli credesse opportune, dandone subito avviso al suo superiore immediato.

### Art. 40

#### Norme per i casi imprevisti.

1. Ogni agente, nei limiti delle sue attribuzioni, ha l'obbligo di osservare letteralmente le disposizioni riguardanti la circolazione dei treni, che gli sono comunicate e provvedere nei casi normali ed in quelli anormali previsti, in conformità alle stesse.
2. Nei casi imprevisti, ogni agente ha pur l'ob-

bligo di provvedere, con senno e ponderatezza, e possibilmente per analogia ai casi previsti.

3. Qualunque disposizione di massima, riguardante il presente regolamento, come qualsiasi aggiunta o variazione, prima di essere diramata al personale, dovrà riportare l'approvazione della Direzione Generale.

---

*Approvato dal Comitato d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nell'adunanza del 5 Settembre 1905, in seguito a parere favorevole del Comitato Superiore delle Strade Ferrate emesso con voto del 25 Agosto 1905.*

---





## FORMULE DEI TELEGRAMMI DI MOVIMENTO

---

### Partenze dei treni

- (1) tr. . . . } orario  
partito (ora)  
transitato (ora)

*secondo che il treno parte o transita in orario oppure con ritardo. Questa formula serve anche per comunicare il ritardo alle stazioni interessate.*

- (2) tr. . . . seguito dal bis } orario  
partito (ora)  
transitato (ora)

*quando il treno è seguito dal bis.*

### Giunto telegrafico

DOMANDA:

- (3) tr. . . . } orario }  
partito (ora) } date giunto  
transitato (ora) }

RISPOSTA:

- (4) tr. . . . giun'o

## Consenso telegrafico

DOMANDA:

- (5) Date consenso tr. . . . rispetto tr. . . . (ultimo treno già spedito nella stessa direzione).

RISPOSTA PER SEMPLICE BINARIO:

- (6) Al n. . . . giunto vs. . . . (stazione richiedente) tr. . . . (ultimo treno spedito o da spedirsi in direzione opposta) via libera al tr. . . . (treno pel quale si chiedo il consenso).

RISPOSTA PER DOPPIO BINARIO:

- (7) Al n. . . . via libera tr. . . .

## Libero transito

DOMANDA:

- (8) Date libero transito tr. . . . rispetto tr. . . . (treno che cede il passo od incrocia)

RISPOSTA AFFERMATIVA:

- (9) Al n. . . . libero transito tr. . . . rispetto tr. . . .

RISPOSTA NEGATIVA:

- (10) tr. . . . fermi a. . . . (stazione di precedenza o d'incrocio) per. . . . /precedere o incrociare/ tr. . . .

## Treni straordinari

ANNUNCIO:

- (11) Oggi /o domani/ . . . . (giorno del mese) effettuasi tr. . . .  
facoltativo /speciale o supplementare/ . . . .  
(stazione di origine) . . . . (stazione termine di corsa) per. . . .  
(qualità trasporto).

**CONFERMA:**

- (12) Inteso oggi /o domani/ . . . . . (giorno del mese) tr. . . .  
facoltativo /speciale o supplementare/.

*Le stazioni di incrocio o di precedenza aggiungeremo: «incrociante o precedente ms. tr. . . .»*

**ORDINE PER AVVISO AI TRENI:**

- (13) Avvisate tr. . . . attivazione tr. . . . da. . . . a. . . .

**CONFERMA:**

- (14) Al n. . . . tr. . . . sarà avvisato attivazione tr. . . .

*e quando il treno fosse già partito:*

- (15) tr. . . . già partito.

**Soppressione,  
fusione e sostituzione di treni**

- (16) Oggi /o domani/ . . . . . (giorno del mese) tr. . . . verrà  
soppresso da. . . . a. . . .

- (17) Oggi /o domani/ . . . . . (giorno del mese) tr. . . . partirà  
da. . . . . fuso con tr. . . . e farà servizio viag-  
giatori /o altro genere di trasporto/ a. . . .

- (18) Oggi /o domani/ . . . . . (giorno del mese) tr. . . . viaggerà  
come tr. . . .

**CONFERMA :**

- (19) Al n. . . . . inteso oggi /o domani/ (giorno del mese)  
soppressione tr. . . . . (stazioni dove incomincia o  
termina soppressione)  
fusione tr. . . . . con tr. . . . . (stazioni che ne delimitano  
il percorso)  
sostituzione tr. . . . . a tr. . . . . (stazioni che ne delimi-  
tano il percorso)

**Precedenze anormali**

**ORDINE D'AVVISO:**

- (20) Avvisate tr. . . . . precederà tr. . . . . a. . . . .

**CONFERMA :**

- (21) Al n. . . . . tr. . . . . sarà avvisato precedere a. . . . .  
tr. . . . .

*Telegramma n. 15 se il treno fosse già partito.*

**AVVISO ALLE STAZIONI INTERMEDIE:**

- (22) tr. . . . . precede tr. . . . . da. . . . . a. . . . .

**ORDINE IN CASO DI PRECEDENZA OCCUPANDO BI-  
NARIO ILLEGALE:**

- (23) Per occupazione binario illegale treni seguenti  
tr. . . . . (ultimo in viaggio dalla stazione precedente) attendano  
vs. . . . . (stazione cui è diretto il telegramma) via libera.

CONFERMA:

- (24) Al n. . . . dopo tr. . . . (ultimo inviato) attenderò via libera.

AVVISO DI VIA LIBERA:

- (25) Avviate liberamente treni.

### Incroci anormali

PROPOSTA:

- (26) Trattenete a. . . . tr. . . . per incrociare tr. . . . *aggiungendo « cui prescrissi fermata » se non la ha per orario.*

ACCETTAZIONE:

- (27) Al n. . . . tr. . . . sarà trattenuto a. . . . per incrociare tr. . . . *aggiungendo « che avviserete entrata in. . . . (indicare il binario) » se non è quello normale o quello di sinistra.*

ORDINE DI AVVISO D'INCROCIO:

- (28) Avvisate tr. . . . che incrocierà tr. . . . a. . . . *aggiungendo « e che entrerà in. . . . (indicare binario) » se ricevuto come sopra in binario diverso dal normale o dal prescritto.*

CONFERMA:

- (29) Al n. . . . tr. . . . sarà (o fu) avvisato incrocio con tr. . . . a. . . .

AVVISO ALLE STAZIONI INTERMEDIE:

(30) tr. . . . inercia tr. . . . a. . . .

**Prescrizione di fermata ai treni**

ORDINE:

(31) Prescrivete tr. . . . . fermata a. . . . . per inercio  
con tr. . . . .

CONFERMA:

(32) Al n. . . . . tr. . . . . sarà /o fu/ prescritta fermata  
a. . . . . per inercio con tr. . . . . a. . . . .

*Telegramma n. 15 se il treno fosse già partito.*

**Ineroci normali  
non indicati nell'orario**

ORDINE D'AVVISO:

(33) Avvisate tr. . . . . che a. . . . . (stazione) lo attende tr. . . . .

**Binario ingombro**

ORDINE D'AVVISO:

(34) Avvisate tr. . . . . uscita ingombra /o binario d'ar-  
rivo per affluenza viaggiatori, ecc./.

*Tale avviso, quando sia il caso, andrà unito in  
un solo telegramma con quello cui il n. (28).*

## Servizio su binario unico

AVVISO:

- (35) Binario pari /o dispari/ impedito, tutti treni percorreranno binario dispari /o pari/ da . . . a . . .

CONFERMA D'INCROCIO NELLE STAZIONI DI ISTRADAMENTO SUL BINARIO ILLEGALE:

- (36) Confermo incrocio ms. tr. . . . con tr. . . .

## Locomotive di soccorso

CHIAMATA:

- (37) tr. . . . fermo (località) domanda soccorso locomotiva, *aggiungendo, quando è il caso: « con carro attrezzi, lavoratori, carrozze per trasbordo, medici ecc. » e indicando possibilmente la causa della fermata.*

RISPOSTA:

- (38) Al n. . . . . locomotiva soccorso /o comandata/ chiesta da . . . partirà /o partita/ ore. . . .

AVVISO ALLE STAZIONI LIMITROFE:

- (39) tr. . . . fermo sulla linea chiesto soccorso locomotiva. . . . *[eventuali aggiunte].*

CONFERMA:

- (40) Inteso tr. . . . fermo linea attende soccorso locomotiva, ecc.

## Abbreviazioni

**mov** = movimento; **n** = numero (del telegramma); **cs** = capo stazione; **vs** = vostra stazione; **ms** = mia stazione; **tr** = treno. Con le parole « data » s'intende il giorno, le ore e i minuti, « ora » le ore e i minuti, « mittente » la stazione che trasmette e « ricevente » la stazione cui è diretto il telegramma.

**NB.** — In ogni telegramma sono parti costanti « il preambolo, l'indirizzo e la chiusa » formati come segue:

PREAMBOLO: **mov**..... (ricevente) **da**..... (mittente) ..... (data di presentazione del telegramma).

INDIRIZZO: **cs**.....(ricevente) ecc.

CHIUSA: **n**<sup>(1)</sup>..... (firma del dirigente) ..... (ora di trasmissione). *L'ora di trasmissione si omette quando questa segue immediatamente la presentazione del telegramma.*

---

(1) Numero del telegramma. Si richiama l'attenzione sull'obbligo di indicare il numero fra il testo del telegramma e la firma del dirigente.







