

13
1

STRADE FERRATE MERIDIONALI

società anonima residente in Firenze. — Cap. L. 230 milioni intor. versati

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

REGOLAMENTO SUI SEGNALI

1. Ottobre 1886

ferrovie dello Stato Italiane
Biblioteca Centrale FS

M

IV

14

115/11/20

115/11/20
115/11/20
115/11/20

INDICE



I. — AVVERTENZE GENERALI.

Obbligo di avere il Regolamento (art. 1)	pag. 7
Obbedienza passiva ai segnali (art. 2)	» 7
Accensione dei fanali (art. 3)	» 8
Applicazione del Regolamento (art. 4)	» 9

II. — SEGNALI DEI CONVOGLI.

A. — Segnali di partenza	pag. 10
Per i convogli con viaggiatori (art. 5).	
id. senza » (art. 5).	
Nelle fermate straordinarie (art. 6).	
B. — Segnali del Macchinista	pag. 11
Un fischio breve (art. 7).	
» prolungato (art. 8).	
Più fischi ripetuti (art. 9).	
Fischi alle biforcazioni (art. 10).	
» per la manovra dei freni (art. 11).	
. — Segnali annessi ai Convogli	pag. 14
Normali diurni (art. 12).	
» notturni per le linee ad un sol binario (art. 13).	
» » » a doppio binario (art. 14).	

Convogli senza viaggiatori (art. 15).

Locomotive sciolte (art. 16).

Sulle linee a due binari quando il servizio si faccia sopra uno solo (art. 17).

Nella marcia a ritroso (art. 18).

Per l'immediato ritorno di locomotive sciolte (art. 19).

Pei convogli straordinari (facoltativi e speciali) (art. 20).

Pei convogli straordinari (facoltativi e speciali) viaggianti in senso opposto (art. 21).

Pei convogli bis o supplementari (art. 22)

Pei convogli dimezzati sulla linea (art. 23).

D. — Segnali di comunicazione nei Convogli (art. 24). pag. 20

III. — SEGNALI DELLA LINEA E DELLE STAZIONI.

A. — Disposizioni generali pag. 22

Via libera (art. 25).

B. — Segnali a mano pag. 23

Rallentamento (art. 26 e 28).

Arresto (art. 27 e 28).

Posizione e distanza (art. 29 e 30).

Durata (art. 31).

Nelle Stazioni (art. 32).

Ai deviatori (art. 33).

Dei guardiani (art. 34 e 35).

Annuncio dei Convogli con la tromba (art. 36).

Per arrestare un convoglio già passato (art. 37).

Per domandar soccorso di soli uomini (art. 38).

» » di locomotiva (art. 39).

» » » " con operai ed at-
trezzi (art. 40).

Dischi portatili (art. 41).

C. — Segnali fissi.

§ 1.° <i>Dischi girevoli</i>	pag. 32
Scopo e significato (art. 42).	
Posizione (art. 43).	
Manovra (art. 44).	
Rispetto (art. 45 e 46).	
Protezione dei convogli fermi al disco (art. 47 e 48).	
Mancanza od irregolare posizione (art. 49).	
Stazioni (art. 50-53).	
Biforcazioni (art. 54-56).	
Attraversamenti (art. 57).	
Passaggi a livello (art. 58).	

§ 2.° <i>Semafori</i>	pag. 41
Disposizione e significato (art. 59 e 60).	
Rispetto (art. 61).	
Mancanza o difetto (art. 62).	
Istruzioni particolari (art. 63).	

IV. — SEGNALI PER LE MANOVRE CON LOCOMOTIVA.

Manovratori (art. 64-66)	pag. 45
Macchinisti (art. 67 e 68)	» 46
Locomotive (art. 69)	» 47

V. — SEGNALI SUSSIDIARI.

A. — Segnali a corda sui Convogli.	pag. 48
Disposizione (art. 70).	
Uso (art. 71).	
Significato (art. 72 e 73).	
B. — <i>Petardi</i>	pag. 49
Disposizione e significato (art. 74-76).	
Rispetto (art. 77-79).	

- C. — Dischetti per deviatori (art. 80-82) pag. 51**
- D. — Segnale elettrico a campana pag. 53**
- Prescrizioni generali (art. 83-85).
 - Scopo e disposizione (art. 86).
 - Modo di funzionare (art. 87-89).
 - Segnali stabiliti (art. 90).
 - Trasmissione dei segnali (art. 91).
 - Partenza (art. 92).
 - Arresto (art. 93 e 94).
 - Soccorso (art. 95-99).
 - Istruzioni complementari (art. 100).

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze - Capitale L. 200 milioni interamente versato

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

REGOLAMENTO SUI SEGNALI

I. — Avvertenze generali

ARTICOLO 1.

Obbligo di avere e conoscere il Regolamento.

Ogni impiegato addetto al servizio attivo della ferrovia deve sottoscrivere la ricevuta di un esemplare del presente Regolamento e la dichiarazione di aver preso piena ed intera conoscenza di tutte le disposizioni in esso contenute.

ARTICOLO 2.

Obbedienza passiva ai segnali. È stretto dovere di tutti li 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.

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

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 grave pericolo, in cui mancassero li attrezzi per eseguire i segnali regolamentari.

ARTICOLO 3.

Accensione dei fanali. Tutti i fanali, che servono per la segnalazione notturna sui Convogli, nelle Stazioni e sulla via, debbono essere accesi al tramontar del sole, e non possono essere spenti se non mezz'ora dopo il passaggio dell'ultimo convoglio della notte, od altrimenti allo spuntar del sole.

Nelle gallerie che saranno indicate da apposite istruzioni, e fuori di esse in tempo di nebbia, neve e simili intemperie che rendano poco visibili a distanza i segnali diurni, si devono accendere i fanali facendo uso dei segnali notturni anche di giorno tanto sui Convogli, che nelle Stazioni e lungo la linea.

ARTICOLO 4.

Applicazione del Regolamento. Salvo speciale indicazione, che sarà fatta caso per caso, le prescrizioni del presente Regolamento valgono tanto pel semplice come pel doppio binario.

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

II. — Segnali dei Convogli

A. — Segnali di partenza

ARTICOLO 5.

Convogli con viaggiatori. Due minuti avanti l'ora di partenza di un Convoglio con viaggiatori, il Capo-stazione, mediante un fischio breve, dà l'ordine di suonare due tocchi della campana di Stazione, per avvertire i viaggiatori, che si avvicina l'ora di partenza e che per ciò debbono subito prender posto nelle carrozze.

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

Giunta l'ora di partenza, il Capo-stazione, dopo essersi assicurato che tutto quanto riguarda il Convoglio sia regolare, e che siano al posto i prescritti segnali, dà verbalmente l'ordine di partire al Conduttore-capo, il quale lo ripete al Macchinista, per mezzo della cornetta, emettendo un unico suono

pei Convogli che camminano nel senso dei dispari, e due suoni ben distinti pei Convogli che camminano nel senso dei pari.

Convogli senza viaggiatori. Per questi Convogli si omettono i tocchi di campana, e la partenza vien ordinata al Macchinista colla cornetta, nel modo suindicato, dal Conduttore-capo, dopo averne ricevuto l'ordine verbale dal Capo-stazione.

ARTICOLO 6.

Partenza dei Convogli dopo le fermate straordinarie. Quando un Convoglio abbia dovuto, per un motivo qualsiasi, fermarsi in piena via, od anche presso un segnale fisso o portatile, il Macchinista non deve riprendere la corsa, quand'anche sieno cessate le cause della fermata, prima che il Conduttore-capo ne abbia dato il segnale con la cornetta.

B. — Segnali del Macchinista

ARTICOLO 7.

Il Macchinista fa agire il fischietto a vapore della locomotiva nei casi e nei modi di cui in appresso:

Un breve fischio vien dato:

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

in vicinanza delle Stazioni ove il Convoglio non debba fermarsi;

quando il Macchinista, dopo aver fermato il Convoglio per emergenze del suo servizio, trovasi pronto a riprendere la corsa;

quando, sulle linee a doppio binario, si avvicina un Convoglio percorrente il binario attiguo.

ARTICOLO 8.

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

prima di muovere il Convoglio per partire;

nell'avvicinarsi al punto ove due linee si riuniscono in piena via;

all'entrata delle curve che non permettono una visuale libera di almeno 200 metri;

all'entrata delle gallerie in curva, ed in quelle rettilinee ma lunghe almeno 500 metri;

accostandosi ai principali passaggi a livello ed agli attraversamenti;

al disco girevole delle Stazioni in cui il Convoglio debba arrestarsi; se il disco è disposto all'ar-

resto, il fischio vien ripetuto dopochè il Convoglio siasi arrestato.

ARTICOLO 9.

Più fischi ripetuti. Un fischio prolungato e ripetuto quante volte occorra deve essere dato dal Macchinista quando vede gente sul binario.

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 Convoglio da un segnale manovrato a distanza si prolunghi senza apparente motivo.

ARTICOLO 10.

Fischi alle biforcazioni. Avvicinandosi alle biforcazioni, si dà un fischio moderatamente prolungato se il Convoglio è diretto sulla via di sinistra; e si danno due di tali fischi se il Convoglio è diretto sulla via di destra.

ARTICOLO 11.

Fischi per la manovra dei freni. Tre fischi brevi e vibrati ordinano la pronta chiusura di tutti i freni.

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 ghiaja fina sulle rotaie.

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

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

Speciali istruzioni saranno date per l'uso ed il maneggio dei freni continui.

C. — Segnali annessi ai Convogli

ARTICOLO 12.

Segnali normali diurni. Di giorno ed in circostanze normali i Convogli non portano alcun segnale; tuttavia sull'ultimo veicolo devono trovarsi al loro posto almeno i due fanali di coda laterali spenti, onde il personale possa ognora accertarsi che nessun veicolo siasi staccato dal Convoglio.

ARTICOLO 13.

Segnali normali notturni sulle linee a semplice binario. Di notte, sulle linee a semplice bi-

nario. i Convogli con viaggiatori portano: due fanali a luce rossa sul davanti della locomotiva in corrispondenza ai paracolpi (fig. 1); due fanali di coda laterali collocati in alto sull'ultimo veicolo, ed uno di coda centrale applicato nel mezzo della parete posteriore dell'ultimo veicolo: i tre fanali di coda proiettano tutti e tre luce rossa all'indietro (fig. 3), i due laterali proiettano di più luce bianca allo innanzi, ossia verso il Macchinista.

ARTICOLO 14.

Segnali normali notturni sulle linee a doppio binario. Di notte, sulle linee a doppio binario, i Convogli con viaggiatori portano: due fanali a luce bianca sul davanti della locomotiva in corrispondenza ai paracolpi (fig. 2); tre fanali di coda come sulle linee a semplice binario (fig. 3).

ARTICOLO 15.

Segnali normali pei Convogli senza viaggiatori (fig. 3, 4 e 5). I Convogli senza viaggiatori portano li stessi segnali di cui agli articoli 12, 13 e 14 rispettivamente; più, di notte, un terzo fanale a luce verde sul davanti della locomotiva applicato alla base del fumaiolo.

ARTICOLO 16.

Segnali normali per le locomotive sciolte. Le locomotive sciolte in viaggio portano li stessi segnali prescritti pei Convogli senza viaggiatori; i segnali di coda si collocano sulla parte posteriore del tender.

ARTICOLO 17.

Segnali delle linee a semplice binario da impiegarsi sulle linee a doppio binario. Quando per circostanze straordinarie si debba, sopra un tratto di linea a doppio binario, percorrere il binario illegale, o eventualmente fare il servizio con un sol binario, si applicano sulla locomotiva i segnali prescritti per le linee a semplice binario.

In caso diverso, i Guardiani debbono arrestare il Convoglio.

ARTICOLO 18.

Segnali nella marcia a ritroso. Quando di notte un Convoglio cammina spinto dalla locomotiva, il veicolo che forma la testa della colonna deve portare accesi soltanto i fanali laterali, i quali devono proiettare all'innanzi, nel senso del movimento, luce rossa sulle linee a semplice binario (fig. 7), e luce bianca sulle linee a doppio binario (fig. 8).

La locomotiva, che spinge il Convoglio camminando a ritroso, deve portare accesi e con luce rossa tutti e tre i fanali anteriori della macchina (fig. 6); se invece spinge camminando in senso normale, essa deve portare sul tender i tre fanali prescritti per la coda dei convogli.

Una locomotiva sciolta, che viaggia camminando a ritroso, deve portare sul tender i fanali come è indicato nel primo capoverso, e sulla macchina i fanali come alla prima parte del secondo capoverso.

ARTICOLO 19.

Segnali per annunciare il ritorno delle locomotive (fig. 9 e 10). Quando una locomotiva viaggiante sciolta od attaccata ad un Convoglio, in testa od in coda, in semplice o doppia trazione, debba far tosto ritorno senza orario prestabilito, si espongono nell'andata i seguenti segnali:

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

di notte, la stessa locomotiva porta luce verde al fanale anteriore di destra.

I Guardiani e i Deviatori non devono abbandonare il loro posto finchè non abbia avuto luogo il ritorno della locomotiva così segnalata.

ARTICOLO 20.

I segnali per annunciare convogli straordinari si fanno in via normale per mezzo dell'ultimo Convoglio che precede nella stessa direzione quello straordinario.

Per segnalare i **Convogli facoltativi** (fig. 11):

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

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

Per segnalare i **Convogli speciali** (fig. 12):

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

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

ARTICOLO 21.

Segnali per annunciare convogli straordinari viaggianti in senso opposto. Quando non sia possibile segnalare un Convoglio straordinario per mezzo di quello che lo precede nella stessa direzione, esso si fa segnalare dal Convoglio che precede viaggiando in senso opposto, nel seguente modo:

Il Convoglio segnalante deve portare in coda, secondo i casi, i segnali rispettivamente prescritti

per annunciare i Convogli facoltativi o li speciali (fig. 11 e 12).

Di più, ed in entrambi i casi, la locomotiva deve portare (fig. 13 e 14):

di giorno, bandiera verde sul traversone anteriore e a sinistra nel senso della corsa;

di notte, luce verde al fanale anteriore sinistro.

ARTICOLO 22.

I Convogli bis o supplementari sono segnalati nel seguente modo dal Convoglio di cui formano il bis o supplemento (fig. 15):

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

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

I Guardiani e i Deviatori non devono abbandonare il posto finchè non sia passato il Convoglio *bis* così annunciato.

Sulle linee ad un sol binario, un Conduttore del Convoglio seguito da un *bis* deve viaggiare sulla locomotiva affine di presentare nelle Stazioni il segnale d'arresto, onde nessun Convoglio sia fatto partire in quella direzione prima che il *bis* sia arrivato.

ARTICOLO 23.

Segnali per un Convoglio che venga dimezzato sulla via. Quando la locomotiva, per un motivo qualsiasi, lascia tutto o parte del Convoglio 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 19; di più, sulle linee ad un sol binario (ed anche su quelle a doppio binario, se per avventura entrambi fossero ingombrati), un agente deve viaggiare nell'andata sulla locomotiva, con incarico di mostrare il segnale d'arresto nella Stazione, onde nessun Convoglio sia lasciato partire in quella direzione, finchè la linea non sia sgombra.

D. Segnali di comunicazione nei convogli.

ARTICOLO 24.

Quando un agente di servizio al Convoglio si accorge di qualche fatto, pel quale si richieda o si ritenga prudente di arrestare o far rallentare il Convoglio, egli deve chiudere anzitutto il freno a sua portata, e quindi esporre, agitandolo, il segnale d'ar-

resto o di rallentamento dalla parte ove più facilmente possa essere veduto dal Macchinista o dai Guardiani.

Il Conduttore-capo, 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 della cornetta.

III. — Segnali

della linea e delle stazioni

A. — Disposizioni generali

ARTICOLO 25.

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

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.

Ad ogni momento e su tutti i punti si deve provvedere come se si aspettasse un Convoglio; e per conseguenza: chi ingombra od interrompe la via, o la trova ingombra od interrotta, deve provvedere anzi tutto alla sicurezza della circolazione dei Convogli con la esposizione dei segnali prima di ingombrare od interrompere la via, ovvero tosto che si manifesti o si scorga l'ostacolo, se questo derivi da causa imprevedibile.

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

B. — Segnali a mano

ARTICOLO 26.

Rallentamento. Per far rallentare un Convoglio si presenta al medesimo:

- di giorno, una bandiera verde spiegata;
- di notte, un fanale a luce verde.

ARTICOLO 27.

Arresto. Per ordinare al Convoglio di fermarsi si presenta al medesimo:

- di giorno, una bandiera rossa spiegata;
- di notte, la luce rossa di un fanale.

I Macchinisti hanno l'obbligo di mettere in opera tutti i mezzi a loro disposizione, per procurare di non mai oltrepassare il segnale di fermata.

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

ARTICOLO 28.

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.

Mancando la bandiera verde o la luce verde del fanale per fare il segnale di rallentamento, si fa in sua vece quello di arresto.

ARTICOLO 29.

Posizione e distanza dei segnali.

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

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

Nel caso di un Convoglio in salita maggiore del 10 per mille la distanza può essere ridotta a 400 metri.

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

Il segnale di fermata si mette da ambe le parti

cioè davanti e di dietro dell'ostacolo sulle linee a semplice binario, e così pure sulle linee a doppio binario, quando ambedue sieno ingombri.

Sulle linee a doppio binario, uno solo dei quali sia ingombro, il segnale di fermata deve esser posto pure da ambo i lati sul binario ingombro, per riguardo anche ai Convogli che eventualmente lo dovessero percorrere nel senso illegale. Però il secondo segnale deve essere tolto per il passaggio dei Convogli che si vedono percorrere il binario libero.

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

ARTICOLO 30.

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

In tali casi però, e come all'art. 25, la mancanza o l'imperfezione del prescritto segnale di fermata o di rallentamento impone al Macchinista l'obbligo di

arrestare il Convoglio prima di arrivare alla località designata, e di accertarsi delle condizioni della via prima di proseguire.

ARTICOLO 31.

Durata dei segnali. L'esposizione dei segnali di arresto e di rallentamento ordinari è limitata al passaggio dei Convogli.

I segnali di fermata e di rallentamento straordinari debbono conservarsi in posto senza interruzione finchè sussistono le cause che li hanno resi necessari.

Per mantenere la distanza dei Convogli 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 Convoglio precedente.

ARTICOLO 32.

Segnali nelle Stazioni. In tutte le Stazioni e Fermate, dinnanzi al fabbricato viaggiatori si espone il segnale d'arresto ai Convogli che vi si devono fermare. — Nelle Stazioni di testa, ossia terminali, il segnale si colloca nel punto che la locomotiva non deve oltrepassare.

Nelle Stazioni e Fermate, escluse quelle provviste di deviatòj, dove il Convoglio non deve arre-

starsi, si espone nel modo sopradetto il segnale di rallentamento.

La mancanza di tali segnali impone l'arresto del Convoglio, come all'art. 25.

V. Ord. Min. n. 21-1892
ARTICOLO 33.

Segnali ai deviatoi. Gli agenti, che nelle Stazioni presenziano i deviatoi incontrati di punta da un Convoglio, debbono presentare a questo il segnale di rallentamento. — La mancanza di questo agente, o del relativo fanale verde di notte, senza prescrivere l'arresto, impone però al Macchinista la massima precauzione nell'avvicinarsi e transitare sul deviatoio.

Ai deviatoi situati in piena via deve esporsi il segnale di rallentamento. — La mancanza di questo segnale impone l'arresto del Convoglio, come all'articolo 25.

ARTICOLO 34.

Segnali dei guardiani.

Quando nulla si opponga al libero e sicuro avanzarsi del Convoglio, i Guardiani non fanno alcun segnale, ma semplicemente presentano:

di giorno, le bandiere ravvolte entro il loro fodero steso orizzontalmente;

di notte, un fanale con la luce bianca rivolta verso il Convoglio.

L'omissione di queste formalità non ha significato pel Convoglio.

Appena passato il Convoglio, il Guardiano deve rivolgere la luce bianca del suo fanale verso il Guardiano successivo nel senso della corsa del Convoglio.

ARTICOLO 35.

Se un Convoglio ne segua un altro con un intervallo minore di 10 minuti, i Guardiani devono fare al secondo Convoglio il segnale d'arresto. — Lo stesso devono fare quando il secondo Convoglio si avvicini al primo a distanza minore di 1 chilometro, se anche fossero già trascorsi 10 minuti dal passaggio del primo.

I Guardiani debbono procurare di ripetere dinanzi al Convoglio e verso il Macchinista i segnali d'arresto o di rallentamento che fossero fatti dal personale del Convoglio stesso; debbono poi fare essi stessi il segnale d'arresto al Convoglio, quando si accorgano di qualche fatto che possa renderne pericolosa la corsa.

Se una parte del Convoglio si stacca dal resto e rimane indietro, i Guardiani debbono astenersi dal presentare il segnale d'arresto alla prima parte,

ma procureranno di presentarlo alla seconda, per modo però che non sia visto dalla prima.

Queste norme devonsi mettere in pratica anche nelle Stazioni.

ARTICOLO 36.

Annuncio dei Convogli con la tromba. Tutti i Convogli sono segnalati dai Guardiani 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 Guardiano, ma soltanto quando il Convoglio parte dalla medesima o la oltrepassa senza fermarvisi.

ARTICOLO 37.

Per arrestare un Convoglio 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 Guardiani fino a che sia stato veduto dal Macchinista oppure dal Guardiano che trovasi davanti al Convoglio, e che allora rivolgerà il segnale d'arresto al Macchinista.

Occorrendo arrestare un Convoglio appena partito da una Stazione, si fanno i segnali come al precedente alinea, e di più, sulle linee a semplice binario, si deve manovrare ripetutamente il segnale a disco per richiamare l'attenzione del personale di macchina onde si volti indietro a vedere i segnali di arresto. — I Guardiani, visto lo agitarsi del Disco, devono subito adoperarsi nel modo sopra-descritto per arrestare il Convoglio.

ARTICOLO 38.

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.

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

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

ARTICOLO 39.

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

di giorno, la bandiera verde;

di notte, il fanale a luce verde.

Il segnale si ripete camminando finché il vicino Guardiano lo abbia ripetuto all'indietro in prova di averlo compreso, cominciando poscia a sua volta a trasmetterlo avanti: così si deve continuare sino alla prossima stazione telegrafica.

ARTICOLO 40.

Per domandar locomotiva di soccorso con lavoratori e attrezzi si emettono suoni di tromba lunghi e ripetuti, agitando:

di giorno, la bandiera rossa;

di notte, la lanterna a luce rossa.

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

Quando la domanda di locomotiva di soccorso con lavoratori ed attrezzi può riferirsi ad un Convoglio con viaggiatori, si devono mandare con la macchina anche delle carrozze per un eventuale trasbordo.

ARTICOLO 41.

Dischi portatili. Su alcuni tratti determinati da apposite istruzioni, i Guardiani sono muniti di dischelli portatili dipinti in rosso da una parte e bianchi dall'altra, girevoli sopra un supporto. Su-

bito dopo il passaggio d'ogni Convoglio, il Guardiano deve girare il disco disponendo la faccia rossa rivolta dalla parte da cui il Convoglio è pervenuto, ed indicando così la fermata ad ogni successivo Convoglio viaggiante nello stesso senso.

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

Di notte, il Guardiano pone la propria lanterna sul supporto, colla luce rossa rivolta dalla parte da cui pervenè il Convoglio.

Sulle linee a doppio binario, il Guardiano 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

ARTICOLO 42.

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

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

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

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

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.

I segnali a disco, che non sieno visibili dall'agente che li manovra, devono essere muniti di un apparecchio di controllo.

ARTICOLO 43.

Posizione dei dischi. I segnali a disco girevole sono posti ad opportuna distanza dal punto che si tratta di proteggere; non mai però a meno di 300 metri.

Quando il segnale a disco sia collocato a distanza minore di 500 metri dal punto da proteggere, si

deve collocare davanti ad esso, alla distanza di 200 metri, un disco fisso di rallentamento, che presenti ai Convogli in arrivo: di giorno, una faccia dipinta in verde; di notte, una lanterna a luce verde.

ARTICOLO 44.

Manovra dei dischi. 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.

Dopo aver disposto a via impedita un disco od altro segnale manovrato a distanza, li agenti incaricati, prima di ingombrare i binari, debbono accertarsi che un Convoglio 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.

Speciali istruzioni regoleranno la manovra dei dischi muniti di apparecchi di sicurezza.

ARTICOLO 45.

Rispetto ai dischi.

I segnali a disco, anche se disposti all'arresto, non hanno alcun significato pei Convogli che si

allontanano dal punto che il disco è destinato a proteggere, finchè però la faccia rossa o la luce rossa del medesimo rimanga immobile, per li effetti di cui all'articolo 37.

ARTICOLO 46.

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 Convoglio possibilmente prima di oltrepassare il Disco.

Dopo aver così fermato il Convoglio, 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 Convoglio di fianco e sotto al disco, ma non oltre; e ad ogni modo senza giammai ingombrare il punto che il segnale a disco è destinato a proteggere.

Dopo ciò il Convoglio non deve più avanzare finchè il segnale a disco non venga girato a via libera, ed il Conduttore-capo ne abbia dato l'ordine con la cornetta.

ARTICOLO 47.

Protezione dei Convogli fermi al Disco. Durante lo stazionamento di un Convoglio arrestato al Disco, i Guardiani devono provvedere a proteggerne la coda, esponendo alla dovuta distanza il segnale d'arresto a mano. — Il Conduttore-capo deve anzi tutto accertarsi che questo dovere sia stato adempiuto, ed in caso di dubbio deve provvedervi subito, anche per mezzo dei propri agenti.

ARTICOLO 48.

Se la fermata del Convoglio al Disco si prolunga senza ragione apparente, malgrado i ripetuti fischi della locomotiva, di cui all'articolo 9, il Conduttore-Capo manda un agente alla vicina Stazione od al posto di manovra del Disco, per avere istruzioni.

ARTICOLO 49.

Mancaenza od irregolare posizione dei Dischi. La mancaenza del segnale a disco nel posto stabilito, il trovarsi il disco in posizione irregolare, imperfetta od equivoca, e finalmente, il trovarsi di notte il fanale spento od invisibile, impougono al Macchinista l'obbligo di arrestare il Convoglio, per assi-

curarsi della vera posizione del Disco, ed in ogni caso, di non progredire se non colla massima cautela ed accertandosi che la via sia sgombra.

ARTICOLO 50.

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.

ARTICOLO 51.

La posizione ordinaria dei Dischi di Stazione è di massima quella indicante via libera; apposite istruzioni indicheranno quelle Stazioni nelle quali la posizione ordinaria dei Dischi debba essere quella di via impedita.

ARTICOLO 52.

La manovra dei Dischi di Stazione è affidata ad agenti posti alla dipendenza del Capo-stazione.

Quando un segnale a disco della Stazione è disposto a via libera per lasciare entrare un Convoglio, il Disco della linea opposta, ed in generale i Dischi di tutte le altre linee debbono essere disposti all'arresto, e non debbono essere messi a via libera

se non quando il primo Convoglio sia entrato, siasi arrestato completamente e la via sia sgombra.

La manovra dei Dischi collocati entro il recinto delle Stazioni principali, per regolarvi le manovre ed assicurarvi la circolazione, viene prescritta con speciali istruzioni.

ARTICOLO 53.

In mancanza dei segnali a disco, ed in caso di inservibilità degli esistenti, si deve supplire con segnali a mano fatti da appositi agenti collocati al posto di quelli.

ARTICOLO 54.

Dischi alle biforcazioni. Alle biforcazioni si colloca ad opportuna distanza dai deviatori un segnale a disco girevole su ciascuna delle linee concorrenti.

ARTICOLO 55.

La posizione ordinaria dei segnali a disco delle biforcazioni è quella indicante via impedita.

ARTICOLO 56.

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

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 Capostazione.

Un Disco di biforcazione deve essere girato a via libera soltanto quando il Convoglio che si vuol far passare si trova in vista del Disco stesso. Esso vien rimesso a via impedita tostoche il Convoglio lo abbia oltrepassato completamente.

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 li altri sieno stati previamente disposti a via impedita.

ARTICOLO 57.

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

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.

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

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

ARTICOLO 58.

Dischi ai passaggi a livello. Alcuni passaggi a livello di speciale importanza, ed indicati da apposite istruzioni, sono muniti di piccoli segnali a disco girevole collocati ad opportuna distanza.

La **posizione ordinaria** di questi Dischi è quella che indica via impedita, ed in tale posizione prescrivono ai Convogli la fermata.

Il Guardiano del passo a livello, tostochè è avvertito dello approssimarsi del Convoglio, 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 Convoglio.

Nel caso che il Disco si presenti rivolto a via impedita, il Macchinista deve arrestare il Convoglio, e quindi proseguire lentamente, con le cautele di cui all'articolo 46, fino a raggiungere il passo a livello, senza però ingombrarlo minimamente nè proseguire oltre, finchè non siasi concertato col Guardiano e col Conduttore-Capo.

§ 2.º — *Semafori.*

ARTICOLO 59.

Disposizione e significato.

Ai segnali a disco girevole possono essere sostituiti li alberi semaforici con ali o braccia mobili, (fig. 16).

L'ala disposta in posizione orizzontale indica via impedita.

L'ala disposta in posizione inclinata indica via libera.

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.

Le ali del Semaforo che comandano ai Convogli sono dipinte in rosso. Però dette ali e le luci rispettive non hanno significato pei Convogli che si allontanano dal Semaforo.

I Semafori possono avere delle ali o braccia tanto a sinistra che a destra dell'albero, per rispetto al Convoglio che si avvicina ai medesimi; ma in tal caso per ciascun Convoglio non hanno significato che le braccia situate a sinistra dell'albero e che sono

dipinte in rosso, mentre quelle situate a destra sono bianche.

ARTICOLO 60.

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

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.

ARTICOLO 61.

Rispetto ai Semafori. Il Macchinista deve rispettare il segnale di via impedita dato da un Semaforo

nello stesso modo che è prescritto, pei segnali a disco girevole, con l'art. 46.

Si devono applicare ai Semafori tutte le disposizioni contenute in questo Regolamento e relative ai Dischi girevoli, segnatamente quelle contenute negli articoli 44, 47 e 48.

Un Convoglio, che trova disposta a via impedita l'ala o luce che comanda alla linea verso la quale è diretto, deve arrestarsi regolandosi di conformità all'art. 46, quand'anche un'altra ala o luce del Semaforo indicasse via libera; a meno che abbia ricevuto regolare ordine scritto di comportarsi diversamente.

ARTICOLO 62.

Mancanza o difetto dei segnali semaforici. Il personale di un Convoglio 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 Convoglio 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 Convoglio, e mandare al prossimo

posto di manovra dei segnali, per sapere come deve regolarsi.

ARTICOLO 63.

Particolari istruzioni saranno inoltre impartite pel servizio dei Semafori a seconda dei vari casi speciali.

IV. — Segnali per le manovre con locomotiva

ARTICOLO 64.

Segnali dei manovratori.

Le manovre con la locomotiva si comandano con appositi segnali.

Un movimento avanti vien comandato coll'agitare orizzontalmente l'involto delle bandiere di giorno, e la lanterna con luce bianca di notte.

Per ordinare un movimento indietro si espone, agitandola orizzontalmente, la bandiera verde di giorno, e la lanterna con luce verde di notte.

Per ordinare la fermata si espone, agitandola dall'alto al basso, la bandiera rossa di giorno, e la lanterna a luce rossa di notte.

ARTICOLO 65.

Si intende movimento in avanti quando la locomotiva deve camminare nel senso dal focolare al fumaiolo, qualunque sia del resto la sua posizione rispetto ai veicoli cui fosse attaccata.

Si intende movimento indietro quando la locomotiva deve camminare in senso opposto al precedente.

ARTICOLO 66.

Ognuno dei sopraccennati segnali deve essere preceduto da un fischio di moderata lunghezza dato con apposito fischiello a trillo dall'agente che comanda la manovra, per richiamare l'attenzione del Macchinista.

Soltanto i Capi e Sotto-capi-stazione e li agenti incaricati di comandare e dirigere le manovre possono far uso del fischiello a trillo.

ARTICOLO 67.

Segnali dei Macchinisti.

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.

Prima di eseguire qualsiasi movimento, il Macchinista deve darne preavviso col fischiello della locomotiva come all'art. 8.

ARTICOLO 68.

Una locomotiva di manovra domanda l'aiuto del personale di fatica della Stazione con brevi e ripetuti fischi.

ARTICOLO 69.

Segnali per le locomotive. Ogni locomotiva ferma o circolante sui binari di Stazione deve di notte portare almeno un fanale a luce rossa davanti ed uno di dietro.

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

V. — Segnali sussidiari

A. — Segnale a corda sui Convogli

ARTICOLO 70.

Disposizione. Per quei Convogli, pei quali fosse creduto opportuno dall'Amministrazione, si colloca sulla locomotiva una campana, la quale può farsi agire dal Conduttore-capo tirando una fune che unisca la campana al veicolo nel quale egli si trova.

La fune può anche disporsi per far agire il fischiotto della locomotiva invece di una campana.

ARTICOLO 71.

Uso. Il Conduttore-capo si vale del segnale a corda per richiamare, occorrendo, l'attenzione del Macchinista, esponendo nel medesimo tempo, fuori del veicolo, il segnale di rallentamento o quello di arresto, secondo i casi.

ARTICOLO 72.

Significato.

Il Macchinista, appena sente il suono della campana o del fischietto, deve voltarsi indietro, ed obbedire immediatamente ai segnali che gli fossero fatti.

ARTICOLO 73.

Più colpi di campana o di fischio, dati col mezzo della corda, impongono al Macchinista l'arresto immediato, quand'anche dal personale del Convoglio non venisse fatto alcun altro segnale.

B. — Petardi

ARTICOLO 74.

Disposizione e significato.

Nei casi di nebbia o neve fitta, nelle gallerie anche in tempo ordinario, ed in generale quando i segnali non sieno chiaramente visibili a 100 metri almeno di distanza, o quando i fanali non possano rimanere accesi per guasto o per vento, ciascun segnale di arresto o di rallentamento, fatto con segnali a mano o con segnali fissi, deve essere preannunziato e sussidiato con tre petardi o scatole fulminanti.

ARTICOLO 75.

Quando il segnale da preannunciarsi è fatto alla distanza stabilita e con segnali a mano, il primo petardo si colloca a 25 metri oltre il segnale, e li altri avanti al primo di 25 in 25 metri, dalla parte dalla quale può venire il Convoglio.

Quando il segnale a mano non sia fatto alla distanza regolamentare, e sempre quando si tratti di segnali fissi, come sono i dischi ed i semafori, il primo petardo deve collocarsi davanti al segnale, alla distanza di cui all'articolo 29, e li altri due successivamente di 25 in 25 metri.

ARTICOLO 76.

I petardi che sussidiano i segnali a mano sono levati quando il segnale venga ritirato; quelli che sussidiano segnali fissi non debbono essere ritirati se non quando il segnale sia ridivenuto visibile.

Quando i petardi siano scoppiati pel passaggio di un Convoglio, essi debbono tosto essere rinnovati, se non cessarono le circostanze, nelle quali è prescritto il loro uso.

ARTICOLO 77.

Rispetto ai petardi. Allo scoppio anche di un solo petardo, il Macchinista è obbligato di fermarsi,

e di procedere poi subito lentamente e colla massima precauzione, finchè incontri un segnale o qualcuno del personale che gli porti istruzioni.

ARTICOLO 78.

I Macchinisti, i Conduttori-capi, i Guardiani della linea ed il personale preposto alla manovra dei Dischi e Semafori devono essere muniti di petardi o capsule fulminanti per usarne all'occorrenza.

ARTICOLO 79.

L'uso dei petardi non dispensa minimamente dall'uso di tutti li altri segnali in vigore, qualunque sia il grado presunto della loro visibilità ed efficacia.

C. — Dischetti per deviatoi

ARTICOLO 80.

I deviatoi, che l'Amministrazione credesse opportuno rendere specialmente visibili pel personale di Stazione, possono essere muniti di un piccolo disco girevole, collegato automaticamente col manubrio del deviatoio, per modo che quando quest'ultimo vien aperto per la linea deviata, il piccolo disco si dispone normalmente al binario; quando

invece il deviatolo si dispone per la linea diretta, il disco si colloca parallelamente al binario.

Di notte i dischetti debbono essere illuminati.

I dischetti dei deviatoli non hanno pel Macchinista di un Convoglio in corsa che un significato puramente indicativo.

ARTICOLO 81.

Le due facce del disco sono dipinte a vari colori, ma in modo identico; la disposizione dei colori può anche indicare da che parte si diriga il binario deviato

Però i dischetti applicati ai deviatoli che immettono nei binari tronchi, tanto nelle Stazioni che in piena linea, devono avere le due facce colorate interamente in rosso; e quando essi si trovano disposti normalmente al binario, i Macchinisti, appena possono scorgervi, devono prendere tutte le maggiori precauzioni per evitare inconvenienti.

ARTICOLO 82.

L'uso dei dischetti ai deviatoli non dispensa dall'uso di tutti li altri segnali e dalla pratica di tutte le altre misure di sicurezza e di prudenza che sono prescritte dai Regolamenti.

D. Segnalamento elettrico a campana

ARTICOLO 83.

Prescrizioni generali.

Sovra alcuni tratti di certe linee, che saranno designati con apposite istruzioni, è attivato il segnalamento elettrico a campana per regolare la circolazione dei Convogli sulla via.

ARTICOLO 84.

Il segnalamento elettrico a campana è considerato come sussidiario, quindi per esso il personale non resta esonerato dal conformarsi rigorosamente a tutte le altre prescrizioni regolamentari relative ai Segnali ed alla circolazione dei Convogli; in caso di irregolarità nel funzionamento del segnale a campana, non viene punto menomata la responsabilità del personale per le eventuali trasgressioni delle altre prescrizioni in vigore.

ARTICOLO 85.

A ciascuno dei segnali a campana considerati nel presente Regolamento debbono sempre ed immediatamente tener dietro tutti li altri segnali ed avvisi ordinari o straordinari, scritti, telegrafici, ottici od acustici che sono per ciascun caso prescritti dai regolamenti o da ordini speciali.

ARTICOLO 86.

Scopo e disposizione. Gli apparati elettrici pel segnalamento a campana hanno per iscopo di segnalare da ciascuna Stazione la marcia dei Convogli alla Stazione susseguente ed ai Guardiani posti lungo la linea fra le due Stazioni, e di fornire ai Convogli ed ai Guardiani, nei casi straordinari, il mezzo di comunicare con le Stazioni prossime laterali.

Essi sono stabiliti nelle Stazioni e nei Caselli da guardiano.

Nei Caselli avvi un solo apparato ed una sola campana; nelle Stazioni vi sono tanti apparati e tante campane quante sono le direzioni per le quali è prescritto di far uso del segnalamento a campana.

Essi sono muniti di un apparecchio da orologio che deve essere rimontato, a cura rispettivamente del Capo-stazione e dei Guardiani, a norma di particolari istruzioni che verranno date in proposito.

ARTICOLO 87.

Modo di funzionare.

I segnali dati in una Stazione, verso una direzione, sono riprodotti contemporaneamente:
dalla campana della Stazione stessa;

dalla campana dell'apparato della prossima Stazione, nella direzione medesima;

dalle campane di tutti li apparati esistenti nei Caselli posti fra le due Stazioni.

I segnali dati dai Guardiani sono riprodotti contemporaneamente:

dalla campana dell'apparato nel Casello in cui si dà il segnale;

dalla campana dell'apparato nelle due Stazioni prossime laterali;

dalle campane di tutti gli apparati esistenti nei Caselli collocati fra le due Stazioni suddette.

ARTICOLO 88.

Dagli apparati collocati nei Caselli da guardiano i segnali non possono essere trasmessi senza la previa rottura di un suggello, il quale deve essere ad ogni volta reintegrato al più presto da apposito incaricato, cui il Guardiano è tenuto di darne avviso verbale.

ARTICOLO 89.

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.

ARTICOLO 90.

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 devono lasciarsi trascorrere.

Numero progressivo	Segnale	Significato corrispondente
1	. . .	<i>Treno viaggiante nella direzione da..... verso.....</i>
2	<i>Treno viaggiante nella direzione da..... verso.....</i>
3	<i>Tutti i treni in marcia devono essere fermati.</i>
4	<i>Chiamata della macchina di soccorso.</i>
5	<i>Chiamata della macchina di soccorso con attrezzi.</i>
6	.	<i>Inteso (riferibile soltanto ai segnali Numeri 4 e 5).</i>

ARTICOLO 91.

Trasmissione dei segnali. 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 Conduttore-capo di un Convoglio.

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

Quando un segnale è in corso di trasmissione non deve per qualsiasi motivo essere interrotto da altri.

I tocchi di campana che non compongono uno dei segnali sovraindicati devono essere considerati senza significato; tuttavia udendo i medesimi, devono i Guardiani raddoppiare di vigilanza, e le Stazioni procurare di avere schiarimenti per telegrafo.

ARTICOLO 92.

Segnali di partenza. I segnali 1 e 2, rispettivamente, sono trasmessi dal Capo-stazione, o dall'incaricato del servizio Convogli, o per suo ordine espresso di volta in volta, al momento in cui parte il Convoglio dalla Stazione.

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

Tutti i Convogli e le locomotive sciolte debbono essere così segnalati, eccezion fatta per quelli che dovessero percorrere un sol tratto di linea fra una

Stazione e la successiva; vale a dire: che partiti da una Stazione dovessero a questa ritornare, senza spingere la corsa fino alla Stazione consecutiva.

ARTICOLO 93.

Segnale d'arresto.

Il segnale **3** deve essere trasmesso da una Stazione, oltre ai segnali, se in tempo, di cui all'articolo 37, appena si accorga che a seguito di irregolarità verificatesi nella circolazione dei Convogli, sia compromessa la vita o la salute dei viaggiatori o del personale.

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

ARTICOLO 94.

I Guardiani, udito il segnale **3**, devono segnalare immediatamente la fermata a tutti i Convogli, coi segnali ordinari e straordinari prescritti dal Regolamento.

Sulle linee a semplice binario, i Guardiani devono ugualmente segnalare la fermata a tutti i Convogli allorquando avessero ad udire, l'uno dopo l'altro, i due segnali **1** e **2**, prima del passaggio di uno dei Convogli annunciati dai detti segnali, anche se non ne segua subito il segnale **3**.

Pure sulle linee a semplice binario i Guardiani, che avessero udito il segnale a campana annunciante un Convoglio che viaggia in una direzione, e vedessero invece arrivare un Convoglio nella direzione opposta, devono segnalare a questo la fermata.

I Convogli arrestati sulla via per effetto delle disposizioni contenute nel presente articolo si regoleranno di conformità alle istruzioni che saranno impartite pei diversi casi.

ARTICOLO 95.

Segnali di soccorso.

Quando un Convoglio fermo sulla linea ha bisogno della locomotiva di soccorso, il Conduttore-capo, dopo aver fatto coprire il Convoglio coi prescritti segnali, invita il più vicino Guardiano a trasmettere il segnale 4 o il 5 secondo i casi; quindi procede alla chiamata della locomotiva di soccorso anche nei modi ordinari.

Il Guardiano deve tosto eseguire l'ordine ricevuto rompendo all'uopo il suggello del proprio apparato, ed il Conduttore-capo prende nota sul Foglio di corsa del nome del Guardiano, del numero del Casello e dell'ora in cui fu trasmesso il segnale.

ARTICOLO 96.

Se la campana del Casello non ripete il segnale dato dal Guardiano, questi deve recarsi al prossimo Casello per far dare il segnale da quest'ultimo. Prima però di ciò fare, egli deve congiungere i fili di linea del proprio apparato, nel modo che gli sarà stato indicato con opportune istruzioni.

ARTICOLO 97.

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.

ARTICOLO 98.

I segnali per locomotiva di soccorso si debbono ripetere ad intervalli, finché una Stazione abbia dato il segnale **6**.

Però, per uno stesso Convoglio, il segnale deve essere dato e ripetuto da un solo e medesimo Guardiano.

ARTICOLO 99.

Quando sia il caso di domandare la locomotiva di soccorso direttamente da una Stazione, a mezzo

del telegrafo, questa deve contemporaneamente ripetere la richiesta a mezzo del segnale a campana, allo scopo di avvertire i Guardiani e richiamare l'attenzione della prossima Stazione telegrafica con la quale occorra all'uopo corrispondere.

ARTICOLO 100.

Istruzioni complementari. Agli agenti interessati saranno date le particolareggiate istruzioni che si renderanno necessarie per la esatta e completa cognizione del segnalamento elettrico a campana e pel regolare funzionamento del medesimo.

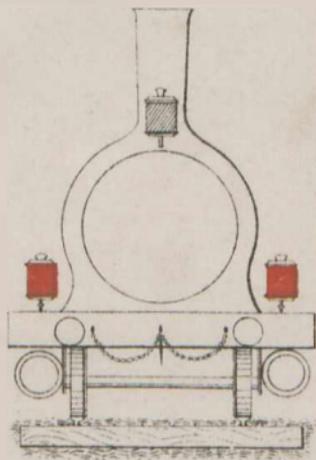
FINE.

*Approvato dal R. ISPETTORATO GENERALE
con Nota del 15 Luglio 1886, N. 3333/3444*

Segnali normali notturni della locomotiva
Convogli con Viaggiatori

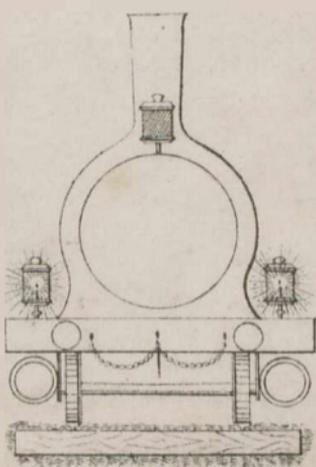
Semplice binario (Art° 13)

Fig° 1.



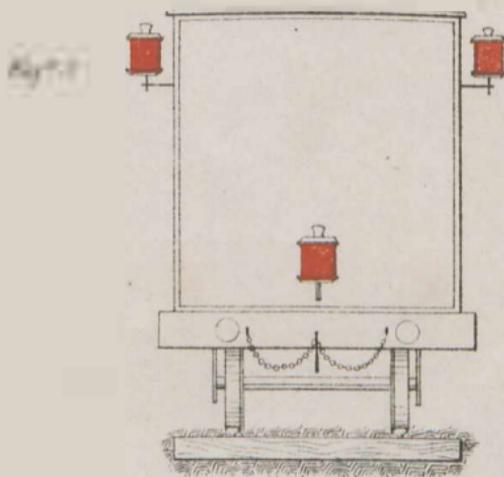
Doppio binario (Art° 14)

Fig° 2.

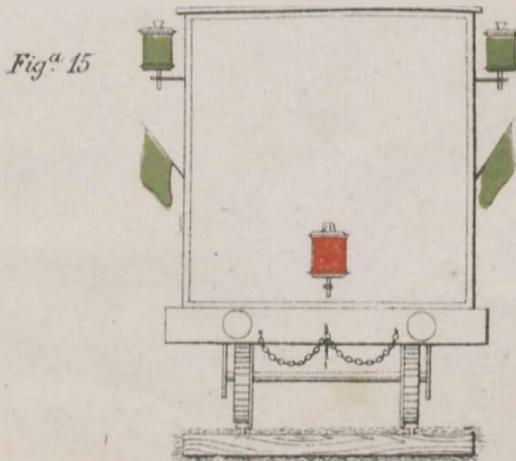


2

Segnali normali notturni di coda
Semplice e doppio binario (Art.º 13, l.º e 15)



Segnali per annunciare i convogli bis
Semplice e doppio binario (Art.º 22)

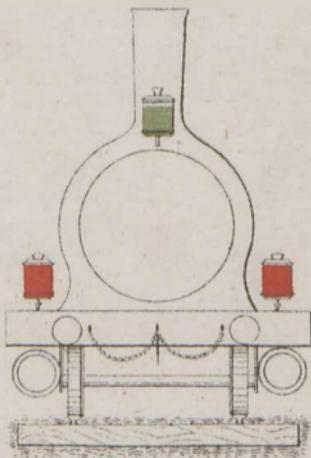


3

Segnali normali per la locomotiva Convogli senza Viaggiatori

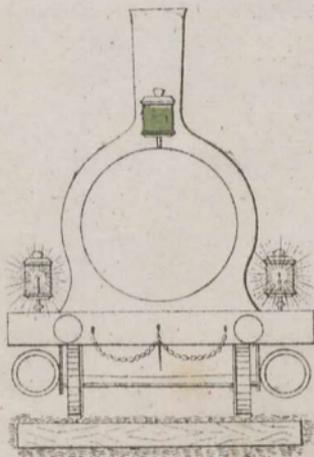
Simple binario (Art. 13 e 15.)

Fig. 4.



Doppio binario (Art. 14 e 15)

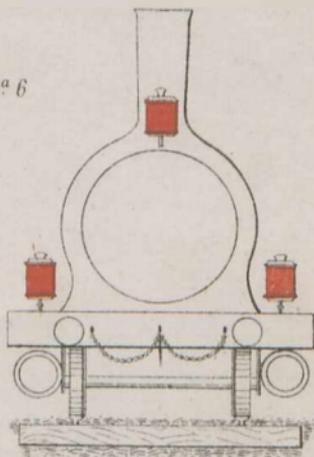
Fig. 5.



Segnali normali notturni della locomotiva
nella marcia a ritroso (Art.º 18)

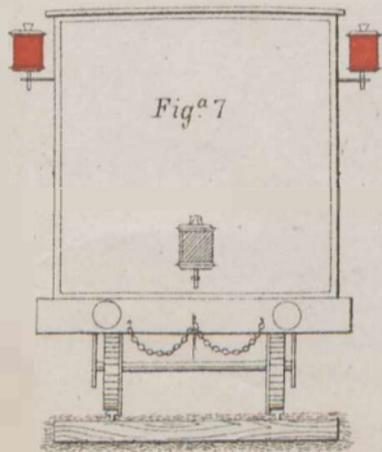
Semplice e doppio binario

Fig.ª 6

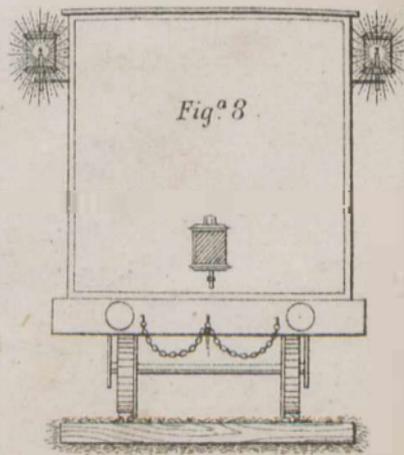


Segnali normali notturni sul primo veicolo
nella marcia a ritroso (Art.º 18)

Semplice binario

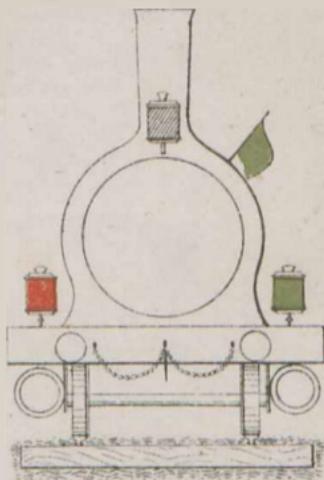


Doppio binario

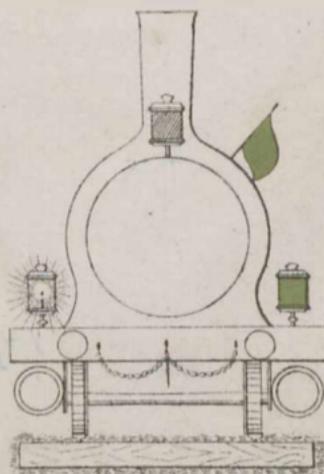


Segnali della locomotiva per annunciare un
Convoglio straordinario viaggiante in senso opposto
Convogli con Viaggiatori.

Semplice binario (Art.º 21)



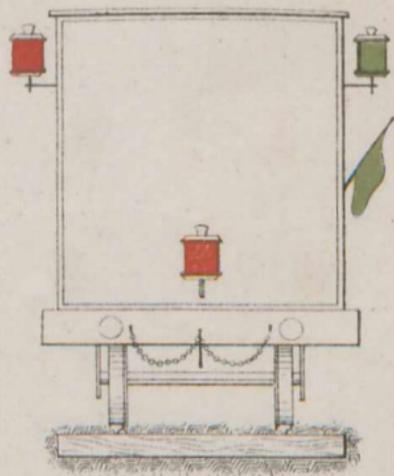
Doppio binario (Art.º 21)



*Ai convogli senza viaggiatori si aggiunge di notte luce verde
alla base del funaiolo.*

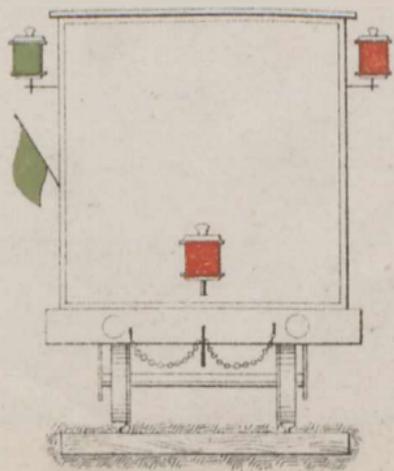
Segnali per annunciare Convogli facoltativi *Semplice e doppio binario (Art. 20)*

Fig. 11



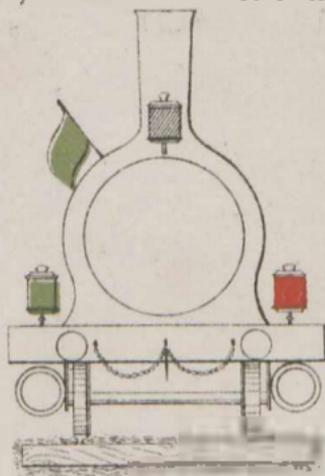
Segnali per annunciare Convogli speciali *Semplice e doppio binario (Art. 20)*

Fig. 12



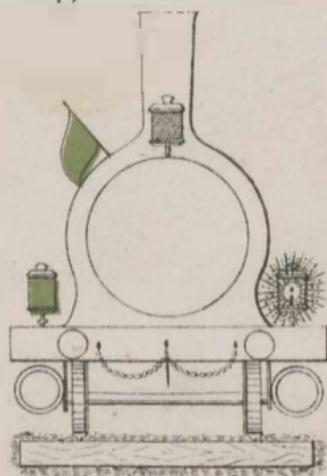
Segnali per annunciare il ritorno delle locomotive
Convogli con Viaggiatori
Semplice binario (Art.º 19)

Fig.º 9



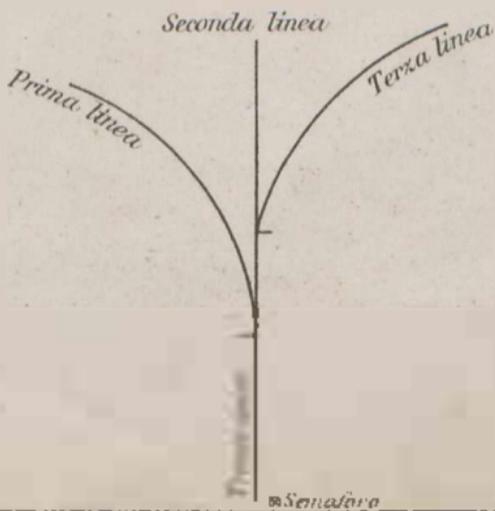
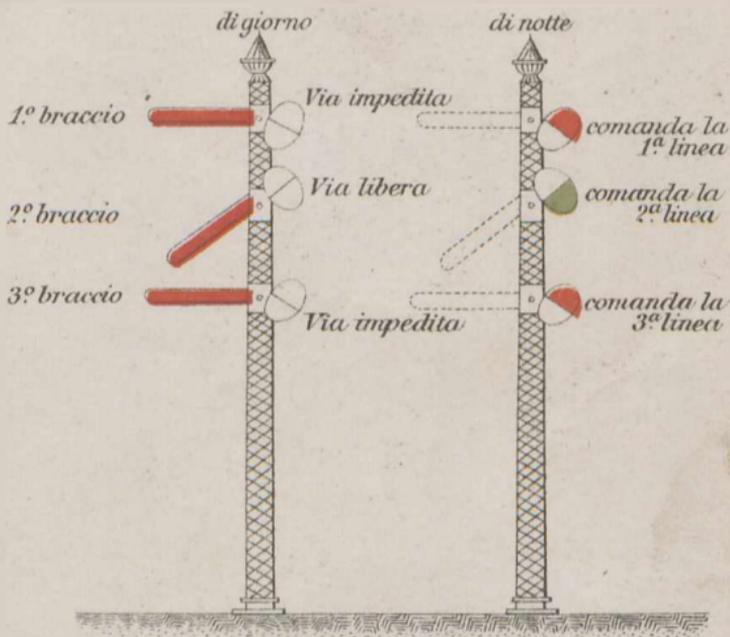
Doppio binario (Art.º 19)

Fig.º 10



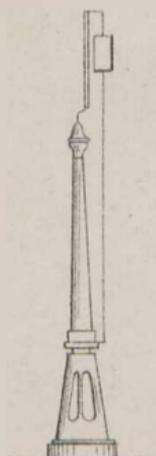
*Al convogli senza viaggiatori si aggiunge di notte luce verde
alla base del funaiolo.*

Semafori - Fig^a 16

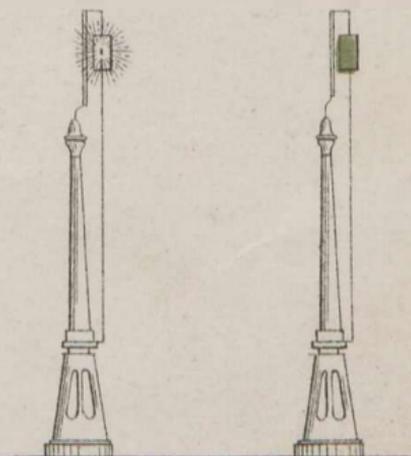


Dischi girevoli
Via libera

Di giorno

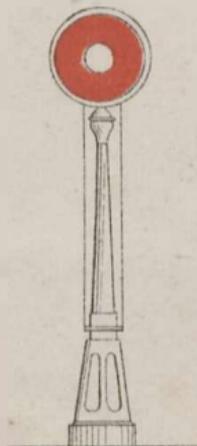


Di notte

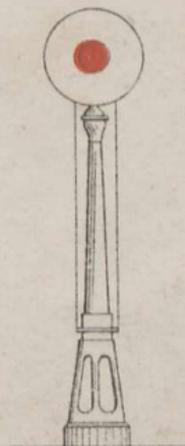


Via impedita

Di giorno



Di notte



Prochi S

FIDENZA

