

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ISTRUZIONE
SULLA
CIRCOLAZIONE DEI CONVOGLI

OTTOBRE
1886

MILANO
MENTO G. CIVELLI

(novembre 1900)

FERROVIE DELLO STATO

Serv. Materiale e Trazione

Q

2
61

BIBLIOTECA

Q 1 61
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO



ISTRUZIONE

SULLA

CIRCOLAZIONE DEI CONVOGLI

OTTOBRE

1886

MILANO

STABILIMENTO G. CIVELLI

(Novembre 1900)

(Ord. 1598)

ISTRUZIONE SULLA CIRCOLAZIONE DEI CONVOGLI

DISPOSIZIONI GENERALI.

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

I Capi-Stazione, Capi-Conduuttori principali ed i Capi-Deposito della Trazione sono tenuti ad istruire il personale di servizio da loro dipendente sulle disposizioni per la circolazione dei convogli, e di persua-

dersi con ripetuti esami che il personale stesso se ne sia perfettamente impossessato.

Non potrà affidarsi la dirigenza del movimento ad un Impiegato o la scorta di un treno ad un Macchinista, Capo-Conduuttore o Conduuttore che non abbia dato prova di avere perfettamente intesa la presente Istruzione e che non la sappia francamente applicare.

ART. 1.

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

ART. 2.

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

ART. 3.

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

ART. 4.

I ritardi saranno recuperati non tanto coll'aumento di velocità nella corsa, quanto col diminuire possibilmente il tempo di fermata nelle Stazioni; per conseguire la qual cosa dovranno agire di pieno accordo fra loro gli impiegati delle Stazioni, i Macchinisti ed il personale di scorta dei convogli.

Le fermate nelle Stazioni prescritte dall'orario non dovranno in nessun caso totalmente sopprimersi, nemmeno se trattisi di treni merci e facultativi, i quali non abbiano nè carri nè merci da lasciare o prendere nella Stazione dove è prescritta la fermata.

ART. 5.

Nel caso di ritardo di 15 minuti o più nella corsa di un treno, il Capo della Stazione dove si trova il convoglio in ritardo dovrà dare l'avviso del ritardo a tutte le Stazioni telegrafiche successive, fino a quella dove deve aver luogo il più prossimo incrociamiento normale. Incomberà poi a quest'ultima Stazione di prendere l'iniziativa per stabilire in una delle Stazioni vicine l'incrociamiento anormale del treno in ritardo con altro che viaggi in direzione opposta, com'è detto all'art. 10.

ART. 6.

Sulle linee munite di segnali a campana le Stazioni daranno l'avviso ai Guardiani della partenza d'ogni

treno nei modi prescritti dall'Istruzione sui segnali (art. 92).

Non si segnaleranno coi segnali a campana i treni di materiali o macchine sciolte che dovessero percorrere un solo tratto di linea fra una Stazione e l'altra, vale a dire che partiti da una Stazione non dovessero spingere la corsa fino alla Stazione successiva.

ART. 7.

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

ART. 8.

Ogni ordine riflettente il movimento anormale dei convogli deve essere dato in iscritto sulla mod. 364

n. n. a madre e due figlie, delle quali, una, firmata da chi dà l'ordine, rimane a chi lo riceve, l'altra, firmata da questi, rimane a chi lo dà per essere aggiunta alla madre. L'uso di questa modula è obbligatorio, e determina la responsabilità dei singoli agenti.

Dovranno servirsi della mod. 364 n. n. anche i Capi-Conduuttori quando lungo il viaggio devono dare ordini riflettenti il movimento dei convogli, i segnali, ecc., tanto ai Macchinisti quanto ai Guardiani, come pure quando hanno bisogno di inviare, a mezzo dei propri agenti, degli avvisi ai Capi-Stazione.

Dovranno pure servirsi di detta modula gli agenti del Mantenimento per trasmettere ai Capi-Stazione gli avvisi di rallentamento da prescrivere ai treni.

Circolazione sulle linee a semplice binario

A Convogli che viaggiano in direzione opposta.

ART. 9.

. Il convoglio che arriva il primo nella Stazione d'incrociamiento deve attendere l'altro.

ART. 10.

Non si potrà mai deviare da tale norma riguardo all'incrociamiento regolare dei treni, se non nel caso in cui per via telegrafica siano state prese **dalla Stazione in cui è fissato l'incrociamiento regolare** disposizioni tali in forza delle quali venga stabilito in un'altra Stazione l'incrociamiento irregolare. In questo caso però deve sem-

pre valere la regola che ambedue i treni debbano aspettarsi l'un l'altro nella Stazione fissata per l'incrociamiento irregolare.

I telegrammi che si danno per tale scopo devono essere precisi e chiaramente concepiti. — **Devono essere firmati di proprio pugno dal Capo-Stazione sul protocollo telegrafico. La Stazione che li riceve deve ripeterli per intero onde assicurarsi che non vi furono male intelligenze.**

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

I Capi-Stazione quando hanno regolato per mezzo del telegrafo l'incrociamiento irregolare di due convogli, devono scrivere sulle cedole orario dei medesimi gli ordini e le disposizioni relative, acciocchè vengano lette e firmate dai Capi-Conduuttori: le comunicheranno ancora in iscritto sulla modula N. 364 a **tutti e due i Macchinisti** interessati, ritirandone ricevuta.

ART. 11.

Di massima non si potrà cambiare incrociamiento, se non quando siavi il tempo di avvertire i Macchinisti dei due treni prima che giungano alla Stazione designata pel nuovo incrociamiento.

Però, per evitare maggiori ritardi, si potrà cambiare incrociamiento an-

che quando il Macchinista del treno in ritardo dovesse essere prevenuto nella Stazione designata pel nuovo incrociamiento, ma in tale caso il Capo di questa Stazione dovrà fermare al disco il treno in ritardo e farlo avanzare alloraquando l'altro treno si trovi già fermo in Stazione e sia predisposto lo scambio per riceverlo liberamente.

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

In nessun caso due convogli devono entrare simultaneamente in una Stazione.

In conseguenza quando due convogli devono fare incontro in una Stazione, il disco verso quello che si aspetta per ultimo **deve essere chiuso** e conservare questa posizione fino a che il treno giunto prima in Stazione non sia completamente fermato sul binario ad esso destinato.

Nelle Stazioni non provviste di dischi girevoli, o quando i dischi esistenti non funzionassero a dovere, il Capo-Stazione dovrà fare surrogare il segnale del disco con segnali a mano.

ART. 12.

Ove la corrispondenza telegrafica fosse per qualsiasi causa sospesa od interrotta, non si potrà mutare la

Stazione d'incrociamiento di due treni qualunque sia il loro ritardo.

ART. 13.

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

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

ART. 14.

Sarà obbligo dei Macchinisti di ridurre la velocità a quella dell'uomo al passo nell'entrare nel binario di scambio della Stazione ove deve aver luogo l'incrociamiento con un altro treno, e ciò allo scopo di non mai oltrepassare il segnale di fermata posto dalla Stazione, e di non incagliare menomamente il transito dei convogli sull'eccentrica opposta.

È pure obbligo dei Macchinisti di rispettare sempre i segnali di rallentamento spiegati dai Guardiani che trovansi alle biforcazioni e lungo la linea, e dai Guarda-eccentriche, anche di quelle Stazioni nelle quali

i treni non hanno fermata. Tali rallentamenti devono essere calcolati nella compilazione dell'orario di ciascuna corsa.

B. Convogli che viaggiano nella stessa direzione.

ART. 15.

In casi di ritardo un convoglio-merci, qualunque sia la velocità assegnatagli dall'orario, od un convoglio viaggiatori seguito da un altro che viaggia a maggior velocità nella medesima direzione, non potrà partire da una Stazione ove havvi un binario di scambio se non nel caso in cui possa giungere nella prossima Stazione ove siavi pure un binario di scambio, almeno 15 minuti prima dell'ora alla quale deve o può giungere il convoglio

che lo segue. In caso contrario il convoglio a minor velocità dovrà restar fermo nella prima Stazione per lasciar passare avanti il convoglio a maggior velocità.

I Macchinisti dovranno avvisare le Stazioni quando sapessero di trovarsi in condizione di non poter mantenere la percorrenza prescritta dall'orario.

Aggiunta.

Sulle Linee o tratte di Linea esercite col sistema di blocco basta che il convoglio a minor velocità possa giungere alla Stazione almeno 5 minuti prima di quello che lo segue.

Circolazione sulle linee a doppio binario.

A. Convoyli che viaggiano in direzione opposta.

Art. 16.

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

Da questa regola non si dovrà mai derogare, salvo nei casi in cui il binario di sinistra fosse reso impraticabile od impedito da un ostacolo per un certo lasso di tempo, della qual cosa dovressi immediatamente avvertire il proprio Ispettorato Principale. Il semplice ritardo, anche prolungato, di un convoglio non è motivo per-

chè si faccia percorrere il binario di destra ad un convoglio o locomotiva che devono seguire nella stessa direzione.

Accadendo per circostanze straordinarie di dover percorrere un tratto di linea a doppio binario sul binario illegale, o dovendo fare fra Stazione e Stazione il servizio su di un solo binario, si applicheranno alla locomotiva i segnali prescritti per le linee a semplice binario.

Si prenderanno inoltre le necessarie misure di sicurezza riguardo alla marcia dei treni. Quando l'orario di servizio dei treni portasse qualche incrociamiento sulla tratta a doppio binario che va ad essere interrotta, prima cura delle due Stazioni estreme ad essa, sarà quella di prendere gli opportuni concerti nei modi

voluti, onde stabilire un incrociamen-
to dei suddetti treni in una delle
Stazioni stesse.

*B. Convogli che viaggiano nella stessa
direzione.*

ART. 17

In casi di ritardo un convoglio
merci, qualunque sia la velocità as-
segnatagli dall'orario, od un convoglio
viaggiatori seguito da un altro che
viaggia a maggior velocità nella me-
desima direzione, non potrà partire
da una Stazione ove havvi un binario
di ricovero oltre i due binari princi-
pali se non nel caso in cui possa
giungere nella prossima Stazione, ove
siavi pure un binario di ricovero ol-
tre i due principali, almeno 20 mi-

nuti prima dell'ora alla quale deve o può giungere il convoglio che lo segue.

I Macchinisti dovranno avvisare le Stazioni quando sapessero di trovarsi in condizione di non poter mantenere la percorrenza prescritta dall'orario.

Aggiunta.

Sulle Linee o tratte di Linea esercite col sistema di blocco basta che il convoglio a minor velocità possa essere ricoverato almeno 5 minuti prima dell'ora alla quale deve o può giungere il convoglio che lo segue.

Spazzaneve.

Vale pel doppio come pel semplice binario.

ART. 18.

Se uno spazzaneve precede un convoglio, si seguiranno le norme qui appresso indicate:

Le Stazioni munite di telegrafo non lascieranno partire un convoglio se lo spazzaneve, o solo o con altro treno, precedentemente partito, non sarà giunto alla prossima Stazione con telegrafo.

Ogni Stazione telegrafica dovrà perciò dare avviso immediato dell'arrivo dello spazzaneve a quella da cui proviene.

In caso d'interruzione telegrafica il treno che segue lo spazzaneve potrà partire venti minuti dopo questo.

Il Capo-Stazione dovrà dar ordine per iscritto, colla modula N. 364, al Capo-Conduttore di salire sulla locomotiva e di vegliare, sotto la sua responsabilità, che si avanzi con velocità assai ridotta onde potersi arrestare ad ogni istante.

I Guardiani della linea dovranno sempre mantenere fra il treno collo spazzaneve e quello seguente l'intervallo almeno di 15 minuti.

Intervalli a mantenersi fra i convogli.

Vale pel doppio come pel semplice binario.

ART. 19.

Restando ferme le disposizioni degli articoli 15 e 17, dopo la partenza di un con-

voglio merci non si lascerà partire un altro treno merci che viaggia all'eguale velocità, se non dopo scorso un intervallo di tempo di 10 minuti, un treno merci che viaggia colla velocità dei convogli viaggiatori se non dopo scorso un intervallo di tempo di 15 minuti; un treno passeggeri, omnibus o misto, se non dopo scorso un intervallo di tempo di 15 minuti; un treno diretto se non dopo scorso un intervallo di tempo di 20 minuti.

Dopo la partenza di un treno viaggiatori omnibus o misto non si lascerà partire un treno diretto se non dopo scorsi 15 minuti, un altro treno omnibus, misto o merci, che viaggia colla stessa velocità, se non dopo scorsi 10 minuti; un treno merci se non dopo scorsi 5 minuti.

Dopo la partenza di un treno diretto non si potrà lasciare partire un treno di viaggiatori diretto, omnibus, misto o merci che viaggia colla stessa velocità di questi due ultimi treni passeggeri, se non dopo scorsi 10 minuti, un treno merci se non dopo scorsi 5 minuti.

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

Aggiunta.

Sulle Linee o tratte di Linea esercite col sistema di blocco non occorre di mantenere gli intervalli di tempo e di distanza suindicati.

Art. 20.

Nell'entrata ed uscita delle grandi Stazioni e nei punti in cui si trovano più biforcazioni l'una vicina all'altra, gl'**intervalli di tempo** da mantenersi fra i convogli e quelli di **distanza** lungo i binari da percorrersi, verranno stabiliti dagli Ispettorati Principali ad ogni cambiamento d'orario, mediante apposite disposizioni scritte.

**Treni facoltativi, Treni speciali
e Treni bis o supplementari.**

Vale tanto pel doppio come pel semplice binario.

ART. 21.

Un treno facoltativo, compreso nell'Orario d'Ufficio, deve

sempre essere annunciato quando occorra effettuarlo :

a) al Servizio della Trazione ;

b) alle Stazioni interessate con **telegramma** e con **foglio d'avviso** (Mod. 133 n. n.);

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

Si avvertiranno dei treni facoltativi effettuanti, i Capi-Conduuttori ed i Macchinisti dei convogli che si muovono sulla stessa linea e che interessa ne conoscano l'effettuazione.

L'avviso ai Capi-Conduuttori verrà

dato dal Capo-Stazione mediante annotazione sulla cedola oraria; l'avviso ai Macchinisti mediante la modula N. 364 n. n.

Quando dei convogli facoltativi non è avvisata l'effettuazione, non si avrà per essi alcun riguardo nella circolazione degli altri treni.

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

Sul tratto Genova-Spezia i treni facoltativi dovranno essere annunciati ai Guardiani anche mediante l'invio della Correntale mod. 134 n. n.

I treni facoltativi in ore notturne (dalle 7 pom. alle 5 ant.) quando

non siano segnalati dal treno immediatamente precedente, saranno annunciati ai Guardiani anche colla Correntale Mod. 134 n. n., come praticasi pei treni speciali.

ART. 22.

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

a) al Servizio della Trazione ed a quello *del Mantenimento* :

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

c) ai Guardiani della linea con *Correntale* da Stazione a Stazione (Mod. 134 n. n.) e coll' *applicazione dei prescritti*

segnati ai convogli che lo precedono immediatamente nella stessa direzione, od, in via eccezionale, a quelli che lo precedono immediatamente in direzione opposta;

d) al Circolo di Ispezione Governativa.

L'attivazione di un treno speciale col relativo orario dovrà pure essere comunicata a ciascun Capo-Conducente e Macchinista dei treni moventisi sulla linea da percorrersi dal convoglio speciale ed alle ore per questo stabilite. Tale comunicazione dovrà farsi con annotazione in cedola oraria e colla consegna della modula N. 364 n. n. ai Macchinisti.

ART. 23.

Nessun convoglio speciale può aver luogo senza l'autorizzazione del

Direttore Generale, o del Direttore dell'Esercizio, o del Capo Servizio del Movimento e Traffico e dell'Ispettorato Principale del Servizio stesso.

I convogli speciali che, in casi d'urgenza affatto straordinari (come quelli richiesti per gravi eventualità), potessero venire attivati senza le pratiche di avviso e di segnalamento prescritte, viaggeranno sotto la dirigenza e responsabilità dell'agente superiore incaricato di accompagnarli.

ART. 24.

Quando ad un convoglio ordinario, facoltativo o speciale, di cui si conosca l'orario, ne deve tener dietro un altro a piccolo intervallo di tempo, che non potrà mai essere minore di 10 minuti, dicesi che il

primo convoglio è raddoppiato, ed il secondo **convoglio** si distingue coll'aggiungere la parola **bis** al numero o lettera che distingue il primo. I convogli **bis** dovranno sempre mantenere la medesima velocità dei treni che raddoppiano.

Per annunciare un **convoglio bis**, basta applicare i segnali prescritti al convoglio precedente che viene ad essere raddoppiato, facendone annotazione sulla cedola oraria dello stesso. Potendolo, se ne avviseranno le Stazioni col foglio di avviso (Mod. 133 n. n.).

Dovrà altresì darsi avviso, a mezzo del telegrafo, dell'attivazione d'un treno **bis** da Stazione a Stazione. L'avviso per telegramma alla Stazione fissata per l'incrociamiento dovrà essere dato e ripetuto a ter-

mine dell'art. 10, colle norme prescritte pel caso di incrociamiento irregolare di due treni.

Quando abbia luogo un treno **bis** saranno poi avvertiti nei modi prescritti i Capi-Conduitori e Macchinisti dei treni che muovono sulla stessa linea e che interessa ne conoscano l'effettuazione.

Aggiunta.

*Sulle Linee o tratte di Linea esercite col sistema di blocco, non occorre mantenere la distanza di 10 minuti fra il convoglio **bis** ed il precedente.*

ART. 25.

Un convoglio **bis** deve viaggiare con velocità così moderata da man-

tenersi sempre in ritardo di 10 minuti almeno sull'orario del convoglio che esso raddoppia.

Deve ancora osservare tutte le fermate prescritte a quest'ultimo convoglio, od almeno passare nelle Stazioni in cui le fermate stesse sono ordinate, così adagio che si possa chiaramente parlare dal convoglio al Capo-Stazione, e quindi anche arrestarsi prontamente se venisse da questi ordinato.

Aggiunta.

Sulle Linee o tratte di Linea esercite col sistema di blocco, non occorre mantenere la distanza di 10 minuti fra il convoglio bis ed il precedente.

ART. 26.

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

Il Capo-Conducente di un treno (sopra una linea a semplice binario) seguito da un treno **bis** dovrà viag-

giare nel primo veicolo dopo la locomotiva, affine di presentare nelle Stazioni di incrociamiento il segnale di fermata al Macchinista del convoglio che viaggia in direzione opposta, per avvertirlo che deve ancora attendere l'incontro del treno **bis**.

Art. 27.

E vietata l'attivazione dei treni *bis* fra :

Bricherasio e Torre Pellice,

Bussoleno e Modane,

B. S. Dalmazzo e Limone,

Savona e Ceva,

Chiasso e Camerlata,

Busalla e Pontedecimo,

Mignanego e Ronco,

Mignanego e Genova (pei soli treni discendenti).

S. Limbania e Genova
P. B.,
Sampierdarena e Santa
Limbania,
S. Giorgio Casale e Oz-
zano,
Montepescali e Follo-
nica,
Montalto e Corneto,
Rosignano e Fauglia,
Poggibonsi e Asciano,
Ovada e doppio bivio Tor-
bella,
Porto Ceresio e Bisu-
schio Viggiù,
Borgotaro e Pontre-
moli.

Albano Laziale e Cec-
china,
Avellino e Taurasi,
Auletta e Polla,

Baragiano e Tito,
Bivio Sicignano e Galdo,
Castellamare e Gra-
gnano,
Catanzaro Marina e Ca-
tanzaro Sala,
Cecchina e Nettuno,
Ciampino e Frascati,
Cosenza e Pietrafitta,
Cotrone e Isola Capo
Rizzuto,
Formia e Gaeta,
Marcellinara e Corace,
Montoro e Solofra,
Nocera e Salerno,
Paternopoli e Morra,
Roccavindola e Isernia,
Roma Termini e Bivio
Mandrione,
Ciampino e Segni (via
Velletri),
Roma e Albano Laziale,
S. Marco Roggiano e
Mongrassano,

**S. Eufemia Biforcazione e
Feroletto,
Sparanise e Cellole Fa-
sani,
Velletri e Piperno.**

Art. 28.

Qualunque treno facoltativo, *bis* o speciale regolarmente avvisato deve ritenersi quale treno ordinario. Così dovendo ad esempio un facoltativo ritardare la sua marcia per cedere il passo ad un treno di maggior importanza, non si dovrà mai ripetere il segnalamento, ma, come per i treni ordinarii ritardati, il personale dovrà sempre attenderne il passaggio in base al primo segnalamento.

ART. 29.

Non si può effettuare alcun treno facoltativo o treno ordinario *bis* senza l'autorizzazione di un Ispettore del Servizio del Movimento.

Soppressione dei treni ordinari.

ART. 30.

I treni ordinari viaggiatori non potranno sopprimersi che dietro un ordine del Direttore Generale, o del Direttore dell'Esercizio, o del Capo Servizio del Movimento e Traffico o di un Ispettore Principale del Servizio stesso.

Quando la sospensione di un treno viaggiatori dovesse aver luogo per causa di forza maggiore, avviso imme-

diato per telegramma e con rapporto ne dovrà essere dato al Direttore Generale, al Direttore dell'Esercizio ed all'Ispettorato Principale che ha giurisdizione sulla linea alla quale appartiene il convoglio soppresso.

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

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

a) al **Servizio della Trazione** ;

b) alle **Stazioni interessate** con foglio d'avviso manoscritto o con avviso a stampa ;

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

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

Ogni treno regolarmente segnalato alla linea va soggetto per la sua soppressione alle stesse norme prescritte per i treni ordinari, vale a dire che se un facoltativo, speciale o *bis* già segnalato deve poi sopprimersi, sarà necessario dare gli avvisi prescritti, sia nei modi indicati sotto *a*, *b* e *c*, sia, in casi di urgenza, a mezzo del telegrafo.

In quest'ultimo caso tanto per i treni ordinari che pei treni facoltativi,

speciali e *bis* già avvisati, le Stazioni che diramano l'avviso devono richiedere la conferma del ricevuto avviso dalle Stazioni d'incrociamiento.

Con annotazione in cedola oraria si avvertiranno dei treni soppressi i Capi-Conduttori dei convogli che viaggiano sulla stessa linea e che sono interessati a conoscerne la soppressione, ed i Macchinisti colla modula N. 364 n. n.

Lavagne.

Art. 31.

In ogni Stazione sono collocate le lavagne sulle quali i Capi-Stazione dovranno annotare col gesso a grossi

caratteri tutte le anormalità di una certa importanza nel servizio dei convogli, come:

Effettuazione di treni speciali, facoltativi, *bis*, ecc.;

Soppressione dei treni ordinari o straordinari già annunciati;

Percorsi sui binari illegali delle linee a doppio binario;

Variazioni nella marcia dei treni, precedenza (cedere il passo), cambi d'incroci, ecc. ecc.

Tutto il personale addetto al servizio del movimento nelle Stazioni, nonchè quello di servizio ai treni, dovrà prendere conoscenza ogni giorno delle annotazioni scritte su tali lavagne.

S'intende che tali iscrizioni, fatte a norma del personale che non viene direttamente informato, non dispen-

sano i Capi-Stazione dal dare gli ordini necessari ai manovratori ed in iscritto sulla modula 364 n. n. ai Guarda-eccentriche ed agli altri agenti o Servizi interessati direttamente nella esecuzione delle variazioni sopravvenute al normale servizio.

Circolazione dei convogli pei trasporti in servizio del Mantenimento della linea.

ART. 32.

Sulle linee aperte all'esercizio non possono circolare convogli o locomotive sciolte in servizio dei trasporti pel Mantonimento se non dietro autorizzazione dell'Ispettorato Principale cui appartiene la linea da percorrersi e sotto la scorta di un

Capo-Conduttore da esso incaricato.

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

Aggiunta.

Sulle Linee o tratte di Linea esercite col sistema di blocco,

l'intervallo di 20 minuti sarà ridotto a 5 minuti e la partenza della locomotiva o del convoglio in servizio del Mantenimento non avrà luogo che coi segnali del blocco senza riguardo all'intervallo di 10 minuti di cui sopra.

ART. 33.

I trasporti in servizio del Mantenimento, senza orario, dovranno essere notificati alle Stazioni estreme della linea sulla quale devono aver luogo. Queste Stazioni dovranno indicare, sulle cedole orarie dei treni in partenza, l'attivazione di tali trasporti ed i tratti della linea che devono percorrere. Oltre l'avviso al

Capo-Sezione del Mantenimento, i treni in discorso dovranno essere annunciati coll' applicare ai convogli che li precedono immediatamente i segnali prescritti pei treni straordinari.

ART. 34.

Sulla cedola oraria dei treni viaggianti senza orario, la Stazione di partenza dovrà sempre fare annotazione da qual treno e per qual tratto sia stato segnalato. Il Capo-Conducente che accompagna il treno viaggiante senza orario, giunto alla stazione fino alla quale fu segnalato, dovrà fermarsi per aver l'annotazione che constati il segnalamento fino al tratto seguente, e così di seguito.

ART. 35.

Il Servizio del Mantenimento e dei Lavori è autorizzato a far circolare i proprii carrelli lungo la linea pei trasporti a piccole distanze dei materiali ed attrezzi.

La responsabilità della circolazione di questi carrelli spetta intieramente al personale del Mantenimento.

Le norme per il loro uso sono stabilite dal Regolamento per il personale del Mantenimento lungo le linee.

Locomotive di soccorso.

ART. 36.

La locomotiva di soccorso deve sempre essere accompagnata dal Capo



o dal Sotto-Capo della Stazione in cui è di deposito, ed in via eccezionale, anche da un Capo-Conduuttore.

Aggiunta.

Sulle Linee o tratte di Linea esercite col sistema di blocco basta che la locomotiva sia accompagnata da un Capo Conduuttore.

ART. 37.

Nelle Stazioni dove trovansi locomotiva di riserva, che in base all'orario non è chiamata a prestare servizio nelle ore di notte, dovrà il Capo-Stazione assicurarsi che gli ultimi treni della giornata siano arrivati a destinazione od abbiano rag-

giunto altra stazione, dove trovasi una locomotiva di riserva, avanti di permettere che la locomotiva di riserva cessi dall'esser pronta a partire, sia per abbassamento di pressione, sia per assenza del personale che la deve guidare.

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

ART. 38.

Quando un convoglio si ferma lungo la via per guasto alla locomotiva o per altri motivi che impediscano a questi di proseguire la corsa, il Capo-Conduuttore, dopo date le disposizioni per coprire il convoglio, si recherà immediatamente dal

Macchinista e lo inviterà ad esaminare la locomotiva e dichiarare se è in grado di proseguire o se occorre chiamare la locomotiva di riserva. La risposta del Macchinista sarà riportata sulla cedola oraria e fatta firmare dal Macchinista medesimo.

Se ad un treno per qualsiasi causa si rende necessaria una locomotiva di soccorso, deve darsi il prescritto segnale sino alla prossima Stazione di locomotiva, sia questa davanti o dietro al treno fermo. La prima Stazione telegrafica, la quale venga raggiunta dal segnale di soccorso, deve chiamare la locomotiva in aiuto a mezzo del telegrafo.

I Capi-Stazione potranno valersi delle locomotive dei treni che fossero nella propria Stazione o che vi dovessero arrivare fra poco, per

andare in soccorso ad altri treni o per far continuare il viaggio ad un treno di maggior importanza che si fosse fermato per difetto della locomotiva o che per l'istesso motivo non potesse progredire colla debita velocità.

Aggiunta.

Sulle Linee o tratte di Linea esercite col sistema di blocco la domanda di soccorso verrà fatta al più vicino posto di blocco.

In questo caso non è necessario che il personale del convoglio provveda alla sua protezione allorchè esso si arresta in piena Linea. Se però il

convoglio viene a fermarsi dopo di aver oltrepassato un posto di blocco dal quale fossero stati esposti i segnali a mano non funzionando regolarmente quelli di blocco il Capo Conduttore dovrà provvedere alla protezione del convoglio nel modo ordinario e regolarsi in tutto secondo quanto è prescritto per le linee prive di blocco.

ART. 39.

Verificandosi il caso che un Macchinista non trovisi presente per qualsiasi causa o si trovi per fisica indisposizione impossibilitato a continuare nella condotta e nel ma-

neggio della propria locomotiva, il Capo-Stazione applicherà le disposizioni per la chiamata della locomotiva di soccorso, qualora il fuochista non sia abilitato a guidare la locomotiva.

ART. 40.

Sulle linee a binario semplice la locomotiva di soccorso deve avanzare con velocità moderatissima qualora, a mezzo telegrafico e colle norme prescritte dall'art. 10, non possa assicurarsi della strada libera.

Può accadere che un convoglio fermo lungo la via in attesa della locomotiva di soccorso **già chiamata** si trovi poscia in condizione di poter riprendere la sua corsa senza l'aiuto di essa.

In tal caso se il treno si trova

‘sopra una linea a **semplice binario**, e la locomotiva di soccorso è attesa da una Stazione verso la quale il treno è diretto, questo non potrà riprendere la corsa, ma dovrà attendere l’arrivo della riserva e partire con essa. Se la locomotiva di soccorso è attesa dalla Stazione dalla quale il treno si allontana, il convoglio potrà riprendere la corsa, ma prima di mettersi in moto il Capo-Conduuttore dovrà lasciare ordine scritto (Mod. 364 n. n.) al prossimo Guardiano di arrestare al suo arrivo la locomotiva di riserva e di farla retrocedere al proprio deposito.

Qualora il Capo-Conduuttore non fosse assolutamente sicuro da qual parte giungerà la locomotiva ed avesse il menomo dubbio che essa potesse arrivare dal lato verso il

quale è diretto il treno, non farà muovere il convoglio che dopo giunta la locomotiva di soccorso, e disporrà allora o per rimandare questa al deposito o per partire con essa in doppio attacco.

Se il convoglio invece è fermo sopra un tronco di linea a **doppio binario**, e dopo aver chiamata la locomotiva di soccorso, si trova in grado di riprendere la corsa, lo dovrà fare senza ritardo, lasciando al prossimo Guardiano l'avviso per iscritto di arrestare la locomotiva di soccorso ed avvertire l'agente che l'accompagna che il treno ha potuto riprendere la corsa. Questo agente dovrà in ogni caso avanzare fino alla prossima Stazione munita di scambio, per retrocedere quindi alla propria, sul binario legale.

Aggiunta.

Sulle Linee o tratte di Linea esercite col sistema di blocco il Capo Conduttore di un convoglio dovrà informarsi dal più vicino posto di blocco della direzione dalla quale arriva la locomotiva di soccorso.

Se il convoglio che si è fermato lungo la linea a semplice binario può riprendere la corsa senza aiuti si potrà farlo quando il Capo Conduttore sia certo che la locomotiva di soccorso non viene inviata in direzione opposta alla marcia del suo treno e quando i segnali lo permettano.

Le stesse precauzioni si debbono prendere se la linea è a doppio binario qualora la locomotiva venga inviata sul binario illegale, secondo la facoltà concessa nell'aggiunta all'Art. 41.

ART. 41.

Sulle linee a doppio binario, la locomotiva di soccorso deve percorrere sempre il binario di sinistra secondo la sua direzione e con velocità moderata. Allorchè essa sarà giunta al treno da soccorrere, e nel supposto che questo si trovasse sull'altro binario, l'agente che la accompagna deciderà se gli convenga per portarsi sul binario occupato dal convoglio, tornare indietro oppure

continuare fino alla prossima Stazione per avere la comunicazione fra i due binari principali.

Se il treno da soccorrere si trova sullo stesso binario percorso dalla locomotiva di soccorso, l'agente suddetto deciderà se, per attaccarvi in testa la locomotiva, convenga spingere il treno fino alla prossima Stazione, ovvero rimorchiarlo alla Stazione che trovasi indietro.

Il Capo della Stazione telegrafica più vicina al luogo di fermata del treno soccorso, non lascerà partire nè treni, nè locomotive nella direzione di quelle, sinchè esso non sia ritornato od abbia avuto avviso sicuro che la strada è libera mediante telegramma trasmesso e ricevuto sotto l'osservanza di quanto è prescritto all'art. 10.

Aggiunta.

Sulle Linee o tratte di Linea esercite col sistema di blocco si può mandare la locomotiva di soccorso anche sul binario illegale semprechè i convogli precedenti quello che abbisogna di soccorso siano giunti alla stazione dalla quale parte la locomotiva. Questa potrà anche fare parte del percorso sul binario legale e passare poi su quello illegale a seconda delle circostanze. La circolazione dei convogli che seguono quello arrestato può essere ripresa allorchè giunge l'avviso alla stazione che l'ingombro è tolto.

Art. 42.

Sulle linee a semplice ed a doppio binario, qualora un treno da viaggiatori subisca per via un ritardo di 10 minuti o più, la prima Stazione telegrafica che ne sarà informata ne darà avviso telegrafico alla Stazione ove trovasi la locomotiva di riserva, che in caso di bisogno dovrebbe soccorrerlo, onde questa si tenga pronta a partire appena se ne faccia richiesta. Il Capo della Stazione, da dove parte la locomotiva di riserva, farà speciale raccomandazione tanto all'agente che la scorta, quanto al Macchinista, per le precauzioni da usarsi a norma delle circostanze

ART. 43.

Sulle linee a doppio binario. Se un treno da viaggiatori in ritardo non arriva alla Stazione ove trovasi la riserva neppure col ritardo annunciato, oppure quando un treno partito in orario dall'ultima Stazione telegrafica non arriva all'ora normale, dovrà il Capo-Stazione attendere 20 minuti, e se il convoglio non arriva ancora, dovrà spedire la riserva a riconoscerlo (percorrendo sempre il binario normale) anche se non fossero giunti segnali di chiamata pella locomotiva. Raggiunto il treno in ritardo, l'agente che accompagna la riserva giudicherà dei provvedimenti da dare, come all'art. 41.

ART. 44.

Sulle linee a semplice binario è assolutamente vietato di servirsi di una locomotiva per recarsi in perlustrazione lungo la linea in caso di ritardo di un convoglio. Per procurarsi notizie di un treno in ritardo i Capi-Stazione dovranno invece mandare i Guardiani in esplorazione da casello a casello, oppure far uso di qualunque altro mezzo ordinario che più si ritenga conveniente.

ART. 45.

Le disposizioni dell'art. 43 si applicano soltanto nei casi di treni da viaggiatori.

Pei convogli da merce in ritardo, tanto sulle linee a semplice binario

come a doppio binario, si attenderà la chiamata della locomotiva di riserva a mezzo dei guardiani o delle Stazioni telegrafiche più prossime al convoglio da merci che la domanda.

È obbligo del personale dei treni fermi lungo la linea per attendere la riserva, di coprire il convoglio coi prescritti segnali.

Aggiunta.

Sulle Linee o tratte di Linea esercite col sistema di blocco la protezione del treno fermo non è necessaria che nelle circostanze previste dall'aggiunta praticata all'Articolo 38.

ART. 46.

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

ART. 47.

In tempo di notte, salvo ordini speciali, tutti i treni e locomotive sciolte dovranno fermarsi alla Stazione nella quale si deve passare dal semplice al doppio binario e viceversa per cambiare le luci dei fanali della locomotiva.

Disposizioni speciali sulle Sezioni :

Alba-Nelve,
 Bricherasio-Torre Pellice,
 Bussoleno-Modane,
 B. S. Dalmazzo-Limone,
 Savona-Ceva,
 Chiasso-Camerlata,
 Valmadonna-Valenza,
 Busalla-Pontedecimo,
 Mignanego-Ronco,
 Mignanego-Genova (poi soli treni discendenti),
 S. Llubiana-Genova P. B.,
 Sampierdarena-S. Llubiana,
 Ovada-doppio bivio Torbella,
 Porto CERESIO-Bisuschio Viggiù,
 Bergotaro-Pontremoli,
 S. Giorgio Casale-Ozzano,
 Montepescali-Follonica,
 Montalto-Corneto,
 Rosignano-Fauglia,
 Poggibonsi-Asciano,
 Albano-Laziale e Cecchina,
 Avellino e Taurasi,

Anletta e Polla,
Baragiano-Tito,
Bivio Steignano-Galdo,
Castellamare-Graguano,
Catanzaro Marina-Catanzaro Sala,
Cecchina-Nettuno,
Ciampino-Frascati,
Cosenza-Pietrafitta,
Cotrone-Isola Capo Rizzuto,
Formia-Gaeta,
Marcellinara-Corace,
Montoro-Solofra,
Nocera-Salerno,
Paternopoli-Morra,
Roccaravindola-Isernia,
Roma Termini-Bivio Mandrione,
Ciampino-Segni (via Velletri),
Roma-Albano Laziale,
S. Marco Roggiano-Montegrassano,
S. Eufemia Biforcazione-Feroletto,
Sparanise-Cellole Fusani,
Velletri-Piperno.

Treni che viaggiano nella stessa direzione.

ART. 48.

Non si lascerà partire un convoglio da una Stazione se la seguente, verso la quale il convoglio si dirige, non avrà avvertito a mezzo del telegrafo, quella d'onde il medesimo è partito, che il treno antecedente nella medesima direzione vi è arrivato, o vi è transitato.

ART. 49.

Per l'osservanza di tale prescrizione le Stazioni dovranno per ogni convoglio:

- 1.º Dare l'avviso telegrafico della sua partenza o passaggio alla prossima Stazione verso la quale è diretto;
- 2.º Dare l'avviso telegrafico del

suo arrivo o passaggio alla vicina Stazione dalla quale il convoglio procede.

In conseguenza di tale disposizione è **proibita su queste sezioni l'attivazione dei treni bis.**

ART. 50.

Pei casi d'interruzione telegrafica vale quanto è disposto all'art. 69 dell'appendice alla presente Istruzione.

La distanza regolamentare da treno a treno viaggiante nella stessa direzione, sarà quella del tempo di percorrenza prescritto dall'orario per ciascun convoglio da Stazione a Stazione sulle sezioni sopraindicate, per le quali, in conseguenza, non hanno applicazione le disposizioni portate dagli articoli 15 e 17 della presente

Istruzione, nè quelle dell'art. 35 dell'Istruzione sui segnali, a meno che siavi interruzione telegrafica, nel qual caso si applicherà senz'altro il disposto dei detti articoli 15, 17 e 35.

Treni che viaggiano in direzione opposta.

ART. 51.

Gl'incrociamenti normali ed anormali sui tratti a semplice binario di dette sezioni a forti pendenze, vanno regolati in modo che il **treno discendente** arrivi qualche minuto dopo dell'**ascendente** alla Stazione di incontro.

A questa disposizione si farà eccezione pei soli treni diretti o speciali.

Binari di sicurezza.

ART. 52.

In alcune Stazioni delle linee a forti pendenze sono costruiti dei binari a contro-pendenza allo scopo di premunirsi contro l'eventualità della discesa d'un treno impossibilitato a fermarsi.

Le eccentriche degli scambi che conducono a questi binari saranno normalmente disposte per l'entrata sui binari stessi. Finchè un treno, in discesa od in salita, si trova sulla linea fra la Stazione col binario di sicurezza e la prossima più elevata, gli accessi al binario di sicurezza dovranno mantenersi liberi. I binari stessi dovranno mantenersi sempre sgombri

da ogni ostacolo in tutta la loro lunghezza.

Le eccentriche dei binari di sicurezza saranno manovrate per il transito sulla linea principale soltanto quando il treno è fermo. I Macchinisti si fermeranno alcuni metri prima di tali eccentriche, e dovendo portarsi innanzi riprenderanno la marcia.

Non sarà derogato alla massima di mantenere le eccentriche nella posizione che guida al binario di sicurezza, se non nel caso in cui il treno discendente debba soltanto transitare dalla Stazione munita di binario di sicurezza, senza fermarvisi essenza incrociarvi con altri treni. In tal caso le eccentriche saranno manovrate per il transito sulla linea principale dietro ordine del Capo-

Stazione, a cui incombe di assicurarsi personalmente che il suo ordine sia stato eseguito.

Dopo il passaggio del treno le eccentriche saranno da rimettersi nella posizione normale.

Se tuttavia il treno discendente, che non ha fermata, nell'avvicinarsi alla Stazione con binario di sicurezza dasse il segnale di allarme, si aprirà la via al binario stesso perchè il treno possa entrarvi.

APPENDICE
all'Istruzione per la circolazione
dei convogli.

**Infortuni che possono verificarsi
nelle stazioni, sulla linea, durante la
corsa di un convoglio e misure da
adottarsi**

ART. 53.

In caso di grave infortunio sopravvenuto si domanderà tosto soccorso uniformandosi alle prescrizioni speciali contenute nell'Istruzione sui segnali.

Se qualche viaggiatore ebbe a riportarne qualche lesione si dovranno usare tutti i mezzi per prodigargli senza indugio i debiti soccorsi.

ART. 54.

In caso di infortunio di qualche rilievo in una Stazione o lungo la linea il Capo della Stazione o quello più vicino al luogo del disastro ne darà avviso immediatamente a mezzo telegrafico :

Al Regio Ispettorato Generale delle
Strade Ferrate;

Al Regio Prefetto della Provincia ;

Al Circolo di Ispezione Governativa;

Al Direttore Generale ;

Al Direttore dell'Esercizio (Servizio
del Movimento e Traffico);

Al Direttore del Servizio del Mante-
nimento, Sorveglianza e Lavori ;

All'Ispettore Principale del Movi-
mento e Traffico.

Tutti questi dispacci dovranno es-

sere perfettamente eguali fra di loro e limitarsi alla sommaria esposizione dei fatti, senza accennare le cause e le persone presumibilmente imputabili.

Tali avvisi per telegramma che si estendono anche a tutti i fuorvia-menti in genere che potessero aver luogo sui binari principali, dovranno venire trasmessi anche se non vi fosse stata nessuna persona ferita o morta, bastando solo che l'infortunio abbia prodotto un rilevante ritardo od originate altre conseguenze atte a generare inquietudine nel pubblico.

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

ART. 55.

Tali avvisi non esimono il Capo della Stazione, ove si verificò l'infortunio, dall'indirizzare al più presto possibile al Direttore Generale, al Direttore dell'Esercizio (Servizio del Movimento e Traffico) ed al proprio Ispettorato Principale oltre ai processi verbali di cui all'articolo seguente, un particolareggiato rapporto nel quale dovranno essere indicate le cause probabili dell'accidente, le conseguenze prodotte, i danni cagionati, le misure prese per sgombrare la strada, soccorrere feriti, ecc.

ART. 56.

Nel caso di infortunj qualsiasi, pei quali ne sia derivata grave lesione o la morte di una persona, il

Capo-Stazione dovrà assumere egli stesso o disporre perchè sia assunto senza dilazione in esame separatamente, mediante processo verbale scritto, il personale addetto al servizio della ferrovia (macchinisti, fuochisti, impiegati, conduttori, guardiani, cantonieri, manovali, ecc.) che presenti o testimoni del fatto possano dare quelle indicazioni necessarie a constatarlo colla maggior possibile esattezza ed a servire di base ad ulteriori investigazioni quando ne fosse del caso. Tali processi verbali stesi in doppio esemplare, dovranno trasmettersi col mezzo il più pronto al proprio Ispettorato Principale.

ART. 57.

Se durante il viaggio si appiccasse il fuoco ad un veicolo, il Capo-Con-

duttore farà arrestare il convoglio al più presto possibile ed isolare dagli altri il veicolo incendiato. Egli ricorrerà a tutti i mezzi possibili per diminuire la gravità del danno, e soprattutto per preservare dal pericolo gli altri veicoli del convoglio.

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

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

ART. 58.

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

Aggiunta.

Sulle Linee o tratte di Linea csercite col sistema di

blocco la protezione del convoglio che rallenta la corsa ed avanza al passo d'uomo non è necessaria che nelle sole circostanze previste dall'aggiunta praticata all'Articolo 38.

ART. 59.

Quando un treno si arresta lungo la linea e il Macchinista dichiara di non poter proseguire coll'intero convoglio, il Capo-Conduttore, fatti spiegare i segnali di fermata alla coda del treno a norma delle Istruzioni pei segnali, dimezzerà il convoglio ed ordinerà al Macchinista di portare una parte alla prossima Stazione, facendolo scortare da un Con-

duttore colle istruzioni a questi perchè ritorni a prendere l'altra parte.

La locomotiva che prosegue colla prima parte del treno deve esporre il segnale del ritorno, ed il Capo-Conduuttore salirà sul primo veicolo ed esporrà il segnale di fermata entrando in Stazione, qualora il treno si trovasse su di una linea a semplice binario e dovesse incrociare con altri treni nella stazione stessa.

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

La locomotiva ritornando dovrà avanzarsi con precauzione, per con-

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

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

Aggiunta.

Sulle Linee o tratte di Linea esercite col sistema di blocco non è necessario che il Capo Conduttore faccia esporre i segnali di fermata alla coda del treno, ma basta

che l'Agente che scorta la prima parte del convoglio avverta il guardiablocco del posto successivo di non ammettere altri convogli sulla sezione occupata.

ART. 60. *

Se un treno, per qualunque ragione, dovesse fermarsi sotto qualche galleria, si dovrà, onde evitare i pericoli derivanti dalla formazione di gas non respirabili prodotti dal fumo della locomotiva, far uscire questa dalla galleria. Quando ciò fosse assolutamente impossibile, i Macchinisti dovranno astenersi dal caricare il focolaio, onde non produrre uno straordinario sviluppo di fumo.

ART. 61.

Quando sulle linee tanto a semplice che a doppio binario, per la rottura degli attrezzi d'attacco dei veicoli, un convoglio rimanesse dimezzato lungo la linea, od alla partenza da Stazioni non munite di scambio, si seguiranno le norme quì appresso indicate:

Linee orizzontali. — Nel caso che un convoglio si dimezzasse sopra una linea orizzontale (piana) il Macchinista dovrà proseguire la corsa rallentando e si fermerà solo quando sarà certo che la parte staccata sia completamente ferma. Prese allora le opportune intelligenze col Capo-Conduttore o col l'agente di scorta di maggior rango rimasto nella parte anteriore del treno, con precauzione, marciando alla velocità delle manovre, ritornerà in

dietro a prendere la parte staccata, rispettando i segnali che venissero fatti dal personale che la scorta. In qualunque caso in cui o per le condizioni della linea, o per quelle atmosferiche, il Macchinista non potesse vedere la parte staccata, oppure non fosse assolutamente sicuro che essa è completamente ferma, dovrà proseguire fino alla prossima Stazione dove riceverà istruzioni sul da farsi.

La parte rimasta staccata dovrà essere fermata colla maggiore prontezza e tenuta ferma, coperta dei prescritti segnali, finchè giungano soccorsi.

Linee in salita. — Quando avvenisse la rottura di un convoglio durante una marcia in salita, il Macchinista tosto accortosene fermerà la locomotiva, assicurandosi tuttavia che la parte staccatasi sia ferma.

Sulle linee in salita, escluse quelle a forti pendenze:

se il Macchinista si crede sicuro di poter riprendere la corsa dopo aver retrocesso ed aver ricongiunta al treno la parte staccata, presa le intelligenze, come è detto più sopra, potrà retrocedere con precauzione per riprendere la parte staccata e proseguire con essa, salvo che questa fosse in moto, o non potesse raggiungerla senza pericolo di urtarla o di imprimerle troppa velocità, nel qual caso il Macchinista dovrà proseguire la sua corsa fino alla prossima Stazione, alla quale spetterà provvedere;

se invece il Macchinista non si crede in grado di poter riprendere la sua corsa in ascesa dopo di aver riattaccata la parte del treno stacca-

tasi, allora continuerà la sua marcia sino alla prossima Stazione.

Sulle linee a forti pendenze il Macchinista non potrà mai retrocedere.

Il personale di scorta ai freni della parte staccatasi dovrà con tutta sollecitudine fermarla, ed assicurare con cunei le ruote dei carri onde non retroceda.

È assolutamente proibito di retrocedere alla vicina Stazione, facendo uso dei freni senza locomotiva.

Linee in discesa. — Quando lo spezzamento d'un treno avviene durante il viaggio in discesa, generalmente non ne consegue la divisione del treno in due, tuttavia, se ciò succedesse, il Macchinista dovrà proseguire la sua corsa fino alla prossima Stazione.

Esso non potrà fermarsi se non

nel caso in cui abbia la certezza assoluta che la parte staccata, completamente ferma, e non v'ha pericolo che possa, discendendo, venire ad urtare la prima parte del treno, o quando, dopo passata una contro-pendenza, cioè un tratto di linea in salita, si trovi sull'orizzontale.

In questi casi, assicurato che la parte posteriore è ferma, il Macchinista dopo aver preso le opportune intelligenze col Capo-Conducente o col l'agente di scorta di maggior rango rimasto nella parte anteriore del treno, retrocederà a prenderla con precauzione.

La parte rimasta staccata dovrà essere fermata colla maggiore prontezza, ed assicurata con tappi alle ruote dei carri.

È proibito di discendere col solo sussidio dei freni senza locomotiva.

Le Stazioni dovranno regolarsi secondo i casi in modo da sgombrare il più presto possibile la linea ed impedire collisioni.

Nel mandare a prendere dei carri rimasti sulla linea prescriveranno le più minute precauzioni, e si serviranno della sola locomotiva. Essi preferiranno d'agganciare questa ai carri nel senso della salita, e cioè, quando i carri fermi appartengono ad un treno viaggiante in salita li faranno spingere dalla locomotiva che eventualmente si trovasse nella Stazione antecedente, piuttosto che andarli a prendere con quella del treno.

Tosto informata una Stazione dello spezzamento di un convoglio, dovrà darne avviso telegrafico a quella an-

tecedente, prendere immediatamente le necessarie disposizioni per impedire collisioni nel caso che la parte staccatasi non potesse reggersi ferma coi freni, ed arrestare la circolazione dei treni sul binario impedito.

Quando la rottura si verificasse all'atto della partenza da una Stazione munita di scambio e la parte anteriore per qualsiasi motivo non potesse essere fermata, la Stazione prenderà con quella prossima a mezzo telegrafico, le necessarie misure per assicurare il servizio, e, secondo riconoscerà più conveniente al suo buon andamento, farà retrocedere la parte anteriore per prendere quella staccata o la lascerà proseguire trattando la parte distaccata che potrà far proseguire, occorrendo, come treno suppletorio.

Il Capo-Conduttore od altro agente di un treno dimezzato, quando arriva colla prima parte di esso attaccata alla locomotiva in una Stazione d'incrociamiento con altro treno, dovrà presentare al Macchinista di questo ultimo, il segnale di fermata come è prescritto pei treni seguiti da un *bis*.

Ogniquilvolta avvenisse durante il viaggio su di una linea a forte pendenza lo spezzamento di un treno avente una locomotiva in testa ed un'altra in coda, il personale di scorta al medesimo dovrà agire come se il treno fosse rimorchiato dalla sola locomotiva di testa. Quando lo spezzamento avvenisse in una galleria, la sezione di coda potrà essere spinta fino all'imbocco della mede-

sima ed attendere quivi l'arrivo della macchina di soccorso.

Aggiunta.

Sulle Linee o tratte di Linea esercite col sistema di blocco il personale della prima parte del convoglio dovrà possibilmente avvisare il primo posto di blocco che incontra dell'avvenuto spezzamento perchè provveda a proteggere la seconda parte del treno ed a trasmettere gli avvisi del caso.

Il personale che resta sulla seconda parte del convoglio dovrà proteggerla a mezzo di segnali a mano secondo le pre-

scrizioni regolamentari, avvertendo il posto di blocco che incontrasse nel portare i segnali alla prescritta distanza.

ART. 62.

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

gere il convoglio fermo nella prossima Stazione, o se debbasi attendere la locomotiva di soccorso nel caso fosse stata domandata coi segnali prescritti.

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

ART. 63.

È proibito, in via di massima, al personale dei convogli di fare retrocedere i treni lungo la linea.

Un treno fermo per impossibilità

di avanzarsi deve sempre attendere la locomotiva di riserva o l'ordine della Stazione da cui è partito per retrocedere.

La retrocessione di un treno è permessa soltanto, nel caso di spezzamento, per ricongiungere le parti staccate, e ciò secondo le norme speciali contenute nell'art. 61 della presente Istruzione.

È pure permesso al Capo-Conduuttore di un treno fermatosi lungo la linea, per qualsiasi cagione, di retrocedere fino alla Stazione da cui è partito, quando abbia fondati motivi di ritenere pericoloso, per la condizione stradale, il fermarsi sulla linea, ma in questo caso si dovrà far precedere il treno retrocedente da un uomo a piedi, munito di segnali di fermata, alla distanza di un chilome-

tro, distanza che dovrà sempre mantenersi sino alla Stazione.

È finalmente prescritto di retrocedere con un treno, quando sulle linee provviste di segnali a campana, viene fatto il segnale N. 3, il quale viene impiegato nei casi seguenti:

1.° Quando un Capo-Stazione abbia erroneamente data la partenza ad un treno o ad una macchina sciolta in tale direzione sopra un binario, mentre un altro treno o macchina sciolta si muove dalla prossima stazione in direzione contraria sul medesimo binario;

2.° Quando un treno od una macchina sciolta abbiano oltrepassata una Stazione ove dovevano far fermata regolare o straordinaria, e ciò, sia perchè non furono fatti a tempo i segnali di fermata, sia perchè il Mac-

chinista non vi abbia prestata attenzione;

3.° Nel caso in cui altri gravi motivi rendessero necessario arrestare un treno, una locomotiva sciolta od un treno spezzato.

I treni così fermati dovranno rigorosamente uniformarsi alle prescrizioni quì appresso indicate:

1.° Se un treno viene fermato lungo un tronco **in pianura** e non abbia oltrepassata la metà circa della distanza fra le due Stazioni, dovrà, **preceduto dai voluti segnali**, retrocedere **a passo d'uomo** fino alla prossima Stazione munita di telegrafo. — Se invece il treno avrà oltrepassata la metà circa della distanza fra le due Stazioni, dovrà, **preceduto dai voluti segnali**, continuare il viaggio **a passo**

d'uomo fino alla prossima Stazione munita di telegrafo;

2.^o Se un treno viene fermato in un punto qualunque di un tronco **in pendenza**, dovrà continuare il viaggio o retrocedere a seconda della direzione in cui viaggierà, rispetto alla pendenza della linea, cioè: se discendente continuerà il viaggio, e se ascendente retrocederà, in ambedue i casi, fino alla prossima Stazione munita di telegrafo, **a passo d'uomo e preceduto dai voluti segnali.**

In tempo di notte si dovrà levare il terzo fanale a luce rossa dall'ultimo veicolo in modo che questo porti i segnali di un convoglio che avanza verso la direzione della marcia, e non quelli che indicano che il convoglio si allontana.

Quando un treno viene fermato da un Guardiano su linea a semplice binario perchè ha udite, l'uno dopo l'altro, i due segnali N. 1 e 2 prima del passaggio di uno dei convogli annunciati da detti segnali (Art. 94 Istruzione segnali secondo alinea) il Capo Conduttore si atterrà alle prescrizioni indicate per i convogli fermati da un Guardiano che avesse udito il segnale N. 3.

Quando invece un treno viene fermato perchè il Guardiano, dopo di avere udito il segnale a campana annunciante un treno che viaggia in una direzione, lo vede invece giungere dalla direzione opposta (Art. 94 Istruzione segnali terzo alinea) dovrà il Capo Conduttore informarsi dal Guardiano stesso o da quello vicino, per accertarsi se

proseguendo prima di giungere alla prossima stazione non possa scontrarsi con un treno viaggiante in direzione opposta.

Il Capo-Conduuttore preso posto sulla locomotiva, dovrà poi al passaggio di ogni Casello, agitare la bandiera chiusa, se è di giorno, ed il fanaletto colla luce bianca, se di notte onde far comprendere ai Guardiani lungo la linea, i quali per aver udito il segnale a campana erroneo tenessero esposto il segnale di fermata, essere egli edotto che il proprio treno viaggia irregolarmente segnalato.

I Guardiani in tal caso se hanno esposto il segnale di fermata per le indicazioni date dalla campana dovranno ritirarlo appena vedranno il Capo-Conduuttore colla bandiera chiusa od il fanaletto a luce bianca.

Se invece tenessero esposto il segnale di fermata per qualche altra ragione che non sia quella del segnale a campana, dovranno mantenere esposto il loro segnale di fermata onde il convoglio venga arrestato.

Aggiunta.

Sulle Linee o tratte di Linea esercite col sistema di blocco la retrocessione del treno può essere fatta da posto di blocco a posto di blocco mediante intelligenze in ciascuna cabina fra il Capo Conduttore ed il guardablocco.

In questi casi non occorre che il treno sia preceduto dai segnali a mano.

Art. 64.

Quando accade lo sviamento di una locomotiva si lascerà ai Macchinisti ed agli agenti della Trazione la dirigenza dei lavori per riporla sulle rotaie. — Lo stesso si farà anche per lo sviamento di veicoli. — I Capi-Stazione ed i Capi-Conduttori in casi simili metteranno i proprii agenti a disposizione degli incaricati della Trazione per il sollecito sgombrò dei binari e per rimettere prontamente in circolazione le locomotive ed i veicoli.

Di ogni sviamento di locomotive

e veicoli, cui non si potesse provvedere coi mezzi a disposizione in luogo, ne verrà data partecipazione telegrafica al Servizio della Trazione.

ART. 65.

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

Qualora il Capo-Conduttore rilevasse sulla strada percorsa dei guasti che potessero compromettere la sicurezza della circolazione, ne renderà

avvertito il Capo della prima Stazione di arrivo, onde questi possa prendere in proposito le necessarie precauzioni e prevenirne gli agenti del Mantenimento.

ART. 66.

Se venissero lanciati contro i convogli sassi, pietre o proiettili con arma da fuoco, o sia attentato in qualunque altro modo alla sicurezza dei convogli, il Capo-Conduttore ne farà tosto rapporto alla prossima Stazione, perchè ne venga informata subito l'Autorità di pubblica sicurezza, e redatto regolare verbale di contravvenzione (Modulo N. 779).

ART. 67.

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

Se conviene far discendere i viag-giatori, il Capo-Conduttore deve in-vigilare alla conservazione dell'ordine e della quiete, impedendo che alcuno di essi resti sui binari principali.

ART. 68.

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

ART. 69.

Quando la circolazione dei treni su di una linea a semplice binario si rendesse difficile a cagione di luanche nevicatae, di forti bufere o di altre cause consimili e la corrispondenza telegrafica venisse interrotta o sospesa, i Capi-Stazione dovranno provvedere perchè su di essa i convogli ordinari, che devono incrociare nel loro viaggio con altri convogli, siano ridotti nella loro composizione e partano in orario senza attendere i treni della corrispondenza.

I Capi-Stazione potranno ridurre anche il carico dei treni merci, per assicurare che viaggino in orario e per evitare ritardi agli altri convogli. — Potranno altresì sospendere treni merci quando ritengano che la loro

effettuazione potrebbe seriamente incagliare l'andamento degli altri treni e quando della loro sospensione se ne possano rendere avvisate in tempo le stazioni.

ART. 70.

Si rammenta al personale che la corrispondenza telegrafica, durante i temporali ed uragani, accompagnati da tuoni e lampi, viene, per disposizione generale, interrotta per tutto il tempo che perdura quello stato dell'atmosfera. — In tali occasioni il personale dovrà quindi considerare come se il telegrafo non esistesse.

I Capi-Stazione devono, ciò non di meno, avvertire il personale dei convogli, mediante annotazione in


cedola, quando la corrispondenza telegrafica è interrotta, o quando una preesistente interruzione è cessata.

Aggiunta.

Sulle Linee o tratte di Linea esercite col sistema di blocco elettrico quando si avverino le circostanze atmosferiche di cui sopra, il guarda-blocco dovrà isolare l'istrumento di blocco venendo quindi a sospendersi sulle sezioni adiacenti l'esercizio di blocco

Qualunque sia poi il sistema di blocco quando per una cagione qualsiasi i segnali di un posto di blocco non fun-

zionino regolarmente il Guardablocco dovrà provvedere alla regolarità e sicurezza della marcia dei convogli coi segnali a mano e colle norme stabilite pei Guardiani sulle linee non servite con sistema di blocco.



INDICE.

Disposizioni Generali.	Pag. 3
Circolazione sulle linee a semplice binario.	" 10
Circolazione sulle linee a doppio binario	" 19
Spazzaneve.	" 23
Intervalli a mantenersi fra i convogli.	" 24
Treni facoltativi, Treni speciali e Treni bis o supplementari.	" 27
Soppressione dei treni ordinari.	" 41
Lavagne	" 44
Circolazione dei convogli pei trasporti in ser- vizio del Mantenimento della linea.	" 46
Locomotive di soccorso.	" 50
Disposizioni speciali su alcune Sezioni	" 68
APPENDICE.	" 76



