

**Società per le Ferrovie Adriatico - Appennino**

ANONIMA - SEDE IN MILANO - CAP. L. 6.200.000 VERSATO

---

**FERROVIA ADRIATICO - SANGRITANA**

---

**REGOLAMENTO**  
**sulla circolazione dei convogli**



**1912**

LANCIANO  
TIPOGRAFIA MANCINI

1958

Il testo originale del Regolamento è disponibile presso la  
Biblioteca della Società di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo di  
Milano.

Trascrizione e digitalizzazione ad opera di I. Di Battista.

Il file è scaricabile dal seguente indirizzo:

<http://www.bardellarotaia.it/viewtopic.php?f=45&t=278>



# Regolamento sulla Circolazione dei Convogli

---

## Art. 1.

### **Norme generali**

Nell'orario di servizio sono indicati per ogni treno, la categoria e la velocità, le ore di partenza, di arrivo, o di passaggio da ciascuna stazione; i luoghi d'incrociamenti cogli altri treni si ordinari che facoltativi e, tutte quelle altre indicazioni speciali che nell'interesse del servizio fossero volute dalla Direzione.

Agli effetti del presente regolamento deve considerarsi convoglio qualunque locomotore rimorchiante ogni specie di vagoni, spazzaneve ecc. ed anche un locomotore sciolto.

## Art. 2.

I treni si distinguono in pari e dispari.

I treni pari circolano in un senso, i treni dispari sono quelli che circolano in senso contrario.

I treni vengono classificati: in treni ordinari, cioè quelli che si effettuano tutti i giorni; ed in treni straordinari, che non si effettuano giornalmente. Questi si distinguono in facoltativi, che sono quelli il cui orario è indicato nell'orario di servizio, ed in treni speciali

quelli pei quali l'orario viene stabilito volta per volta dalla Direzione.

Un treno speciale che segue un altro treno con ritardo di 10 minuti rispetto l'orario di quest' ultimo prende il nome di bis del treno medesimo.

#### Art. 3.

Ogni treno entra di regola negli scambi sul binario di sinistra, ciò è obbligatorio nelle stazioni d'incrocio. Nessun convoglio può partire da una stazione prima dell' ora fissata dall'orario di servizio.

#### Art. 4.

### **Velocità — Ritardi — Ricuperi**

I Macchinisti e Guidatori 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 al segnali di rallentamento che venissero eventualmente spiegati

#### Art. 5.

In caso di ritardo e sempre quando il carico del convoglio e la condizione della strada lo permettono, è soltanto ammesso un aumento di velocità allo scopo di recuperare il tempo perduto. Simile aumento sarà regolato da istruzioni particolari che dalla Direzione saranno comunicate al Personale.

#### Art. 6.

I ritardi saranno recuperati non tanto con l'aumento di velocità nella corsa, ma piuttosto col diminuire pos-

sibilmente le fermate nelle stazioni; per conseguire la qual cosa dovranno agire di pieno accordo fra loro gli impiegati delle stazioni, i Macchinisti e Guidatori ed il personale di scorta dei convogli. Le fermate nelle stazioni prescritte dall'orario non dovranno in nessun caso totalmente sopprimersi; nemmeno se trattasi di treni merci i quali non abbiano né carri né merci da lasciare o prendere nelle stazioni dove è prescritta la fermata.

#### Art. 7.

Nei caso che un treno sia in ritardo più di 10 minuti, l'avviso del ritardo dovrà darsi alla stazione dove si trova o da cui parte il convoglio in ritardo, a tutte le stazioni telefoniche successive fino a quella dove deve avere luogo il più prossimo incrociamiento normale. incomberà poi a questa ultima stazione di prendere l'iniziativa per stabilire, eventualmente, in una delle stazioni vicine, l'incrociamiento anormale del treno in ritardo con altro che viaggi in direzione apposta, come è detto all' Art. 13.

#### Art. 8.

### **Partecipazione di Ordini**

Ogni ordine riflettente il movimento anormale dei convogli deve essere dato in iscritto sul Modulo apposito a madre e due figlie <sup>(1)</sup> delle quali una firmata da chi dà l'ordine, rimane a chi lo riceve; l'altra firmata da questo, rimane a chi lo dà per essere poi aggiunta alla madre. L'uso di questo Modulo è obbligatorio e demarca la responsabilità dei singoli agenti.

(1) Modulo 7.

Dovranno servirsi del Modulo medesimo anche i Capi-treno, quando lungo il viaggio debbono dare ordini riflettenti il movimento dei convogli, segnali, ecc. tanto ai Macchinisti e Guidatori, quanto ai Guardiani, come pure quando hanno bisogno d'inviare a mezzo di propri Agenti degli avvisi ai Capi-Stazioni. Dovranno pure servirsi di detto modulo gli agenti della Manutenzione, per trasmettere ai Capi Stazione gli avvisi di rallentamento da prescriversi ai treni.

Gli ordini ai Capi-treno vengono anche trascritti in cedola.

#### Art. 9.

La stazione che compila il foglio di corsa (cedola) di un treno, deve dargli tutte le prescrizioni che le riguardano e che sono a conoscenza della stazione stessa, salvo l'obbligo delle stazioni intermedie di completare tali prescrizioni con quelle che sopravven- gono durante la corsa.

E' obbligo del Macchinista o Guidatore di avvertire il proprio Fuochista o Manuale delle disposizioni rice- vute, e spetta al Capo-treno di avvisare il personale del treno delle prescrizioni che lo interessano.

#### Art. 10.

### **L a v a g n e**

In ogni stazione sono inoltre collocate le lavagne sulle quali i Capi Stazioni e Capi fermata dovranno annotare col gesso a grossi caratteri, tutte le anorma- lità di una certa importanza nel servizio dei convogli della giornata, come:

Effettuazione di treni straordinari (speciali, facolta- tivi, e supplementari).

Soppressione dei treni ordinari e degli straordinari già annunciati.

Variazione nella marcia dei treni, precedenza (cedere il passo) cambi di incrocio.

Circolazione carrelli, ecc.

Tutto il personale addetto al servizio del Movimento delle stazioni, nonché quello di servizio ai treni, dovrà prendere conoscenza delle annotazioni scritte su tali lavagne.

S'intende che tali iscrizioni fatte per norma del personale che non venga direttamente informato, non dispensano i Capi Stazioni dal dare gli ordini necessari ai Manovratori, ed in iscritto sull'apposito Modulo agli Agenti interessati direttamente nella esecuzione delle variazioni sopravvenute al normale servizio, in relazione al regolamento di esercizio ed alle istruzioni della Direzione.

#### Art. 11.

### **Norme per i Fonogrammi**

I fonogrammi relativi ai cambi d'incrocio, alla circolazione dei convogli, e ad ordini interessanti il servizio, debbono essere dapprima chiaramente compilati e scritti a penna nel relativo protocollo, quindi trasmessi, distinguendoli con numero progressivo, non che con la data ed ora di presentazione o compilazione. Debbono esser firmati di proprio pugno dai Capo Stazione sul protocollo telefonico. La stazione che li riceve dovrà trascriverli e ripeterli per intero, onde assicurarsi che non vi furono mali intelligenze.

La trasmissione del fonogrammi viene fatta col premettere il nome della Stazione o Ufficio mittente e quello della Stazione o Ufficio destinatario, e leggere

lentamente all'apparecchio il testo, compreso il numero e l'ora. Ricevutane ripetizione dall'Ufficio destinatario e riscontratolo esatto, si risponderà: sta bene. Dopo di che il fonogramma si ritiene completo e valido.

Saranno quindi considerati come *non spediti* quei fonogrammi che dalla stazione ricevente non fossero *ripetuti* alla stazione o Ufficio che li trasmette.

Durante i temporali ed uragani con tuoni e lampi, la corrispondenza telefonica viene per disposizioni generali interrotta per tutto il tempo che perdura quello stato dell'atmosfera. In tali casi il personale dovrà considerare come se il telefono non funzionasse.

I Capi Stazioni dovranno avvertire il personale dei Convogli, mediante annotazione in cedola, quando la corrispondenza telefonica fosse interrotta e quando una persistente interruzione fosse cessata.

## Art. 12.

### **Regime di circolazione**

In uno stesso tratto di linea compreso tra due stazioni telefoniche, non deve trovarsi che un solo convoglio, ed i treni debbono viaggiare col regime di via libera, seguendo le modalità qui indicate:

1. – Non deve fare partire un treno da una stazione di seguito ad un altro, se prima non si è ricevuto dalla vicina stazione l'avviso telefonico che il treno precedente è colà giunto integralmente.

Tale avviso deve essere dato con le seguenti frasi con le norme dell'art. 11 e da trasciversi in penna sul protocollo telefonico:

« AI Capostazione di . . . . . Treno . . . . . giunto  
« in questa stazione, via libera al treno seguente »  
(firma).



2. – Ambedue le stazioni adiacenti a quella in cui dovrà aver luogo l'incrocio di due treni, nel far partire uno dei due treni, devono spedire il seguente fonogramma alla stazione d'incrocio con le norme dell'art. 11.

« Capostazione di . . . . .

« speditovi treno . . . . . in orario (o con ritardo minuti . . . . . ) dopo giunto vostra stazione via è libera al treno . . . . . » . (firma)

3. – La circolazione dei treni speciali senza orario viene regolata come è detto all' art. 23.

4. - Le stazioni riceventi i fonogrammi suddetti sono obbligate a confermarli, come è detto all'art 11.

5. – Le fermate facoltative, benché provviste di telefono, non sono da tenersi in considerazione per la circolazione dei treni, e cioè non sono autorizzate a dare validi fonogrammî di via libera e di cambiamenti di incrocio, salvo i casi in cui eccezionalmente vi sia temporaneamente destinato un agente abilitato al movimento con avviso alle due stazioni attigue da parte della Direzione.

Dette fermate devono però essere informale dei ritardi dei treni, e di quando può loro riuscire utile pel servizio.

## Art. 13.

### **Convogli che viaggiano in direzione opposta**

Il convoglio che arriva primo nella stazione d'incrocio, deve attendere l'altro.

Non si potrà mai deviare da tale norma, riguardo all'incrocio normale dei treni, se non nel caso per via telefonica siano state prese, dalla stazione in cui è fissato l'incrocio normale, disposizioni in

forza delle quali venga stabilito un un'altra stazione l'incrocio anormale. In questo caso però deve sempre valere la regola che ambedue i treni debbono aspettarsi l'un l'altro.

I fonogrammi da scambiarsi fra le due stazioni che combinano il cambiamento d'incroci saranno i seguenti:

1. – Fonogrammi da trasmettersi dalla stazione d'incrocio normale all'altra stazione, dal lato del treno in ritardo, dove si vuol fissare l'incrocio anormale;

**Trattenete nella vostra Stazione di . . . . .**  
**Treno . . . . in ritardo di . . . per incrociarvi**  
**Treno . . . . che vi spedisco in orario (oppure)**  
**in ritardo di . . . da questa stazione di . . . (firma)**

2. – Fonogramma di risposta da trasmettersi dalla Stazione dove si fissa l'incrocio anormale:

**Tratterrò nella mia Stazione di . . . . .**  
**Treno . . per incrociarvi Treno . . . che attendo**  
**dalla vostra stazione di . . . . . (firma)**

Il cambiamento d'incrocio non può ritenersi concluso se prima non viene confermato il secondo fonogramma con le formalità indicate nell'art. 11.

#### Art. 14.

I Capi Stazione, quando hanno regolato per mezzo del telefono l'incrocio anormale di due convogli devono scrivere sulla cedole orario dei medesimi gli ordini e le disposizioni relative, acciocché vengano lette e firmate dai Capi-treno, le comunicheranno ancora in iscritto sul Modulo apposito a tutti due i Macchinisti o Guidatori interessati, ritirandone ricevuta.

## Art. 15.

Non al potranno variare incrociamenti se non è possibile di prevenirne i due Macchinisti o Guidatori. Le Stazioni intermedie fra quelle ove doveva aver luogo l'incrocio anormale, dovranno per telefono esserne avvertite dal Capo Stazione che ha dato le disposizioni.

Eguale avviso deve darsi, se in tempo utile, alla stazione che dal lato del treno in ritardo precede la stazione di incrocio anormale.

Conformemente ai prescritto dell'art. 37 del Regolamento sul segnali, in nessun caso due convogli devono entrare simultaneamente in una stazione.

In conseguenza, quando due convogli devono fare incrocio in una stazione, il disco girevole verso quello che si presenta per ultimo, deve rimanere disposto all'arresto, e conservare questa posizione fino a che il treno giunto primo in stazione non sia completamente fermato sul binario ad esso destinato.

Per le stazioni non provviste di disco girevole, o quando i dischi esistenti non funzionassero a dovere, vedasi: Regolamento sui segnali. – Articoli 38,39 e 40.

## Art. 16

Ove la corrispondenza telefonica fosse per qualsiasi causa sospesa od interrotta, e quando gli avvisi per cambiare gli incroci non si potessero in tempo utile trasmettere per mezzo di un Agente ed in altro modo, non si potrà mutare la stazione d'incrocio di due treni qualunque sia il loro ritardo.

Art. 17.

Sotto l'osservanza delle cautele prescritte dall'Art. 13 sarà obbligo dei Capi Stazione di provvedere in caso di ritardo dei treni, al cambiamento della Stazione d'incrociamiento, quando con ciò si possono evitare maggiori ritardi.

Nei disporre pel cambiamento della stazione d'incrociamiento, si procurerà di evitare maggiori ritardi al treno più importante, cioè a quello che ha maggiori coincidenze con altri treni in una prossima stazione, o che deve assicurare la coincidenza coi treni dello Stato.

Art. 18.

Sarà obbligo dei Macchinisti e Guidatori di ridurre la velocità a passo d'uomo (sei chilometri all'ora) 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 menonamente il transito dei convogli sullo scambio estremo opposto.

È però obbligo dei Macchinisti o Guidatori di rispettare sempre i segnali di rallentamento spiegati dai guardiani che trovansi alle biforcazioni e lungo la linea.

Art. 19.

Quando per l'interruzione del telefono non possono applicarsi le disposizioni dell'Art. 12 per due treni che viaggiano nella stessa direzione, si deve lasciare trascorrere fra la partenza del primo treno e la partenza del secondo treno una volta e mezzo il tempo prescritto nell'orario per il percorso fra le due stazioni vicine: e si avviserà il personale del treno con l'apposito Modulo

e con annotazione in cedola della mancanza del fonogramma di giunto. In questo caso il treno marcia con la massima precauzione.

Art. 20.

Se il ritardo di un treno merci, seguito da treno viaggiatori, sia tale da cagionare la perdita della coincidenza od un ritardo notevole a quest'ultimo, il treno merci deve cedere la precedenza al treno viaggiatori. Se il treno in ritardo fosse pure un treno viaggiatori, Il Capo Stazione può fare proseguire tutti i viaggiatori ed i bagagli con un sol treno, e successivamente spedire l'altro treno con le norme del presente regolamento.

Art. 21.

**Effettuazione dei treni straordinari**

*(facoltativi, speciali)*

L'effettuazione di un treno straordinario deve essere sempre notificata in tempo utile:

- a) – all' Ufficio d' Ispezione delle Ferrovie, quando si tratta di treni speciali cioè di quelli il cui itinerario non è compreso nell'orario di servizio;
- b) – agli Ispettori della Trazione e della Manutenzione;
- c) – alle stazioni interessate;
- d) – al personale della linea;
- e) – al personale dei treni che si muovono sulla stessa linea pei limiti di due ore prima e due ore dopo degli estremi dell'orario del treno straordinario.

Questo avviso verrà dato nel modo seguente:

Per l' avviso di cui alla lettera a) con telegramma o

lettera, per quelli di cui alla lettera *b*) e *c*) con regolare fonogramma, e preferibilmente con foglio di avviso.

Al personale della linea *d*) con l'applicazione dei segnali prescritti sui treni, ed anche con correntale, qualora ciò si ritenga opportuno.

Al personale di cui alla lettera *e*) con annotazione sulla cedola per il Capo-treno, e coll'apposito Modulo per Macchinista o Guidatori. L'avviso dovrà sempre indicare da quali treni precedenti il treno straordinario verrà segnalato, nonché le stazioni dove esso effettuerà l'incrocio con gli altri treni e le precedenza. Si faranno le opportune indicazioni sulle lavagne.

#### Art. 22.

Prima dell'effettuazione di un treno straordinario, dovrà pervenire all'Ispettore del Movimento, dalle stazioni interessate, la conferma dell'avviso ricevuto con la indicazione degli eventuali incroci.

#### Art. 23.

Un convoglio speciale che eccezionalmente, ed in caso di assoluta urgenza, potesse venire attivato senza prestabilito orario, viaggerà sotto la dirigenza e responsabilità di un Agente incaricato dalla Direzione di accompagnarlo. Egli deve personalmente richiedere la via libera alla stazione successiva, ed averne il benestare prima di passare al capotreno l'ordine della partenza del treno di concerto col Capo stazione.

#### Art. 24.

Qualunque treno straordinario regolarmente annunziato, deve, come nei treni ordinari, essere atteso dal personale fino al suo passaggio, o fino all'avviso di soppressione.

Art. 25

Nessun treno straordinario può avere luogo senza l'autorizzazione del Direttore o Ispettore del Movimento.

Art. 26.

I treni *bis* conservano gli stessi incroci e precedenza del treno di cui sono la ripetizione, e sono regolati dallo stesso orario, viaggiando in ritardo. Quindi i treni che incrociano o danno una precedenza ad un treno seguito dal *bis* non devono muoversi fino a che non sia passato il *bis*, a meno che non abbiano ricevuti ordini in contrario. Ciò nonostante quando un treno è seguito da *bis*, tutti i fonogrammi che lo riguardano dovranno portare un accenno al *bis* stesso, ed in caso che per il treno originario avvengano spostamenti d'incroci o di precedenza, si dovrà sempre dire se il *bis* effettua tali incrociamenti o precedenza nelle stazioni normali od in quella anormale.

Art. 27.

**Soppressione di treni**

I treni Viaggiatori ordinari non si possono sopprimere che in caso di forza maggiore. I treni merci ordinari si possono sopprimere ogni qualvolta non vi fosse il carico per utilizzarli. I treni viaggiatori straordinari annunciati al pubblico, non si potranno sopprimere che quando sarà possibile avvisare il pubblico in tempo utile, cioè due ore prima.

I treni merci straordinari si potranno sempre sopprimere.

Art. 28.

La soppressione di treni dovrà essere notificata:

a) – Ufficio d' ispezione delle Ferrovie, in caso di treno straordinario del quale ha ricevuto l'avviso di attivazione od in caso di soppressione di treno ordinario per causa di forza maggiore;

b) – agli ispettori della trazione ed a quello della manutenzione;

c) – alle stazioni interessate;

d) – al personale della linea;

e) – al personale dei treni che si muovono sulla stessa linea.

Gli avvisi di soppressione saranno dati in modo analogo a quelli indicati all'art. 21.

Art. 29.

Tulle le stazioni dove in seguito a soppressioni di treni straordinari, viene soppresso l'incrociamiento, devono confermare l' avviso ricevuto. Per norma nessun treno può essere soppresso senza l'autorizzazione del Direttore o dell' Ispettore del Movimento.

Art. 30.

**Correntali.** – Le correntali servono ad informare il personale lungo la linea, della effettuazione o soppressione del treni. Esse vengono compilate e spedite dalle singole stazioni ai guardiani dei passaggi a livello presenziati, nel senso stesso della marcia del treno, a mezzo di un Agente spedito sulla linea subito dopo ricevuto il fonogramma circolare e limitatamente al tratto interessato dal treno che si vuol effettuare o sopprimere.

Se il treno da effettuare fosse un facoltativo gior-



naliero per un certo periodo di tempo, basta mandare il foglio di avviso sulla linea e le rispettive correntali ai guardiani per la prima volta ed avvisare a tempo opportuno il personale della cessazione del facoltativo giornaliero.

Art. 31.

**Circolazione dei Treni materiali in servizio  
della manutenzione della linea**

Sulla linea, la circolazione dei convogli o locomotori sciolti in servizio dei trasporti per la Manutenzione non possono avere luogo se non dietro autorizzazione del Direttore e sotto la scorta di un Capo-treno appositamente 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 il locomotore in servizio ai trasporti suddetti, si trovi in una stazione od in un binario di ricovero almeno 20 minuti dall'ora normale prescritta pel treno che deve transitare; non dovrà poi sortire dal binario di ricovero prima che siano trascorsi 10 minuti dal passaggio del treno.

La circolazione dei treni materiali è soggetta al regime dell'art. 12. Le fermate provviste di sufficiente binario di ricovero possono eccezionalmente considerarsi come stazione di incrocio normale se il tratto di lavoro è limitato ad una di siffatte fermate. Questa deve quindi in ogni caso trattenere tutti i treni che fossero per giungere, per eseguire l'incrocio normale. In simili circostanze non può farsi cambiamento di incrocio se nella fermata non è presente un agente autorizzato al movimento.

Art. 32.

I treni materiali in servizio della Manutenzione senza orario, dovranno essere notificati alle stazioni estreme del tronco di linea sulla quale devono aver luogo (art. 21). Queste stazioni dovranno indicare, sulle cedole orario dei treni in partenza, l'attivazione di tali trasporti e le tratte della linea che devono percorrere. I treni in discorso dovranno essere annunciati con l'applicare ai convogli che li precedono immediatamente, i segnali prescritti pei treni straordinari.

Art. 33.

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

Art. 34.

Il servizio della Manutenzione è autorizzato a far circolare i propri carrelli lungo la linea pei trasporti a piccole distanze, di materiali e attrezzi.

La della circolazione di questi carrelli spetta intieramente al personale della manutenzione, e deve essere regolato come all'art. 48 del Regolamento sulla Sorveglianza e Manutenzione della Linea.

Art. 35.

**Circolazione di locomotori di soccorso e di altri treni speciali ad orario libero**

Nessun treno speciale ad orario libero può essere

messo in circolazione senza l'autorizzazione della Direzione. Si fa eccezione pel caso di chiamata della locomotiva di riserva in soccorso ad un treno rimasto fermo per guasto di locomotiva.

Per l'invio di questa provvede li Capostazione ove trovasi la locomotiva di riserva, dandone avviso telefonico alla Direzione.

Quando il telefono non funziona, nessun treno speciale ad orario libero si dovrà effettuare, e se richiesto da assoluta necessità (locomotore di soccorso), si dovrà procedere con la massima precauzione e regolare in modo il treno stesso che partendo da una stazione, possa giungere alla successiva d'incrocio almeno 10 minuti prima della partenza dell'incrociante. Se poi per imprevedibile ritardo nelle corse da una stazione alla seguente di incrocio, tale condizione non potesse mantenersi, il Capo treno dovrà fermare il convoglio e proseguire soltanto dopo aver mandato innanzi un Agente che precedendo il treno alla prescritta distanza, lo protegga col segnale a mano.

Inoltre un treno speciale che viaggia quando il telefono non funziona, deve procedere a velocità moderata, fischando sovente od usando della campana a vapore ( locomotive ) come nei giorni di nebbia o di difettosa visualità.

## Art. 36.

### **Circolazione in tempo di neve**

In circostanze di nevicata, il servizio di vigilanza delle linee e delle stazioni, deve essere continuo. Quando la neve ha raggiunto l'altezza di 5 centimetri sulle rotaie, la stazione deve darne avviso per telefono alla Direzione, ed ogni due ore almeno tenerla al corrente

detta nevicata, come pure nel caso che abbia cessato di nevicare.

La Direzione darà le opportune istruzioni per mettere in circolazione la locomotiva collo spartineve.

Ove mai il telefono non funzionasse, un treno non dovrà mai seguire il treno spartineve a meno di 20 minuti di distanza, viaggiando sempre con la massima precauzione e pronto a fermarsi agli eventuali segnali di arresto.

Lo spartineve, se per causa imprevista si dovesse trovare ancora sulla linea 10 minuti prima che secondo l'orario normale parta un treno da una delle stazioni limitrofe, dovrà farsi proteggere alla distanza prescritta dalla parte da cui dovrebbe sopraggiungere il treno.

Il Capo di un treno preceduto da treno spartineve prima di partire da una stazione o fermata deve prendere visione del fonogramma di arrivo dello spartineve alla stazione seguente e controfirmarlo sul relativo registro.

Quando la circolazione dei treni, si rendesse difficile a cagione di lunghe neviccate, di forte bufere ed altre cause consimili, i capi stazioni dovranno ridurre il carico dei treni, quali essi sieno, per ottenere che viaggino in orario e per evitare ritardi agli altri convogli.

La Direzione può sospendere treni merci ordinari quando ritiene che la loro effettuazione potrebbe incagliare l'andamento degli altri treni ; se il telefono fosse interrotto può provvedere il capo della stazione da cui il treno merci deve avere origine.

Art. 37.

### **Stazionamento veicoli in Stazione**

Il binario di corsa nella termale prive di dischi gire-

voli deve sempre essere mantenuto libero per il servizio dei treni. (V. art. 38).

Gli scambi per i binari morti debbono restare normalmente disposti per il transito sul binario di corsa e quindi assicurati mediante ferma-scambi le cui chiavi restano in custodia dei Capi Stazione delle fermate.

Simili chiavi vengono consegnati ai Capotreno per le eventuali manovre.

I veicoli stazionanti sui binari morti debbono avere i freni chiusi, essere agganciati fra loro ed assicurati con stanghe o scarpe in modo da impedire loro ogni movimento e lasciar libera la circolazione sul binario di corsa.

#### Art. 38.

### **Manovre nelle stazioni**

Le manovre in stazione che interessano il binario destinato a ricevere un treno debbono essere sospese 10 minuti prima dell'arrivo del treno. Se ciò non si potesse effettuare, si devono proteggere le manovre mettendo il segnale a disco a via impedita, ed esponendo il segnale rosso al di là dello scambio.

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

#### Art. 39.

### **Protezioni dei Treni nelle Stazioni**

I segnali di proiezione in una stazione debbono essere manovrati sotto la diretta responsabilità del Capo

Stazione, e debbono essere disposti a via impedita appena oltrepassati da un treno in arrivo.

La manovra a via libera di un disco girevole non può essere data se non dopo aver predisposto il binario per ricevere il treno e controllata la posizione degli scambi.

Quando in una fermata priva di dischi girevoli un treno per motivo qualsiasi deve prolungare la sosta per oltre 5 minuti in più del tempo stabilito nell'orario, il Capo-treno deve fare esporre il segnale rosso di protezione in coda al treno di là dello scambio.

Art. 40.

### **Protezione dei treni a velocità ridotta o fermi lungo la linea**

Un treno che si fermi lungo la linea per un motivo qualsiasi, dovrà essere immediatamente protetto dalla parte posteriore come è detto all' Art. 19 sul regolamento per il personale dei treni, e quando fosse preveduto un arresto superiore a 10 minuti, il Capo-treno dovrà provvedere anche per la protezione dalla parte anteriore: ciò indipendentemente dalla circostanza che i treni viaggino col regime del giunto (art. 12).

L'arresto di un treno in piena linea, fatto in condizioni da poter scegliere il punto di fermata, dovrà possibilmente farsi in prossimità di un Guardiano che provveda alla protezione del treno.

Quando per un motivo imprevisto, un treno rallenti la corsa in modo da essere seguito al passo di un uomo, il Capo-treno dovrà proteggerlo facendolo seguire a distanza di 500 metri da un Agente di scorta con segnale d'arresto, sino a che non si incontri un guardiano

che possa esporre detti segnali pel tempo presumibilmente necessario al treno per raggiungere il successivo guardiano e mai meno di 10 minuti.

Art. 41.

### **Dimezzamento treni**

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

Il Capo-treno prenderà posto sul locomotore della prima parte esponendo il segnale rosso all' arrivo in stazione verso qualsiasi treno che fosse in partenza.

Il locomotore isolato sarà quindi mandato col segnale di ritorno e con la scorta dello stesso Capo-treno a prendere la seconda parte adottando nel congiungersi (massimamente sulle tratte a forte pendenza) tutte le precauzioni necessarie per evitare la retrocessione della parte ferma; il Capo-treno avrà quindi cura di far togliere tutti i segnali di protezione spiegati prima.

Art. 42.

Quando un treno per qualche accidentalità si dimezzi in piena linea, la seconda parte dovrà essere fermata con la maggiore prontezza, e la prima parte dovrà proseguire fino a che non abbia l'assoluta certezza che la seconda sia ben ferma. Se gli organi di attacco sono rotti in modo da rendere impossibile un aggancio tra i due veicoli staccativi si adotteranno le disposizioni di cui all'articolo precedente. Negli altri casi si procederà con tutte le cautele al ricongiungimento per poscia proseguire con tutto il treno.

Art. 43.

Il Capo della stazione nella quale si ricovera il treno dimezzato, dovrà al giungere della prima parte di esso informare col telefono immediatamente la stazione precedente e prendere accordi, perché stano trattenuti in essa i treni che sopraggiungessero ed informarla pure appena avvenuto lo sgombro della linea.

Art. 44.

Se il dimezzamento avviene all'atto della partenza dalla stazione, senza potere arrestare la prima paria, il Capo-stazione deve provvedere a farla ritornare o ad inoltrare la seconda qualora fosse possibile, prendendo con la stazione successiva i necessari accordi per assicurarne la Circolazione.

Art. 45.

**Locomotive di soccorso**

Nelle stazioni ove trovasi un locomotore di riserva questo deve trovarsi sempre in condizioni di poter partire ad ogni richiesta per soccorso; e cioè dalla partenza dei primi treni al mattino, al rientrare dell'ultimo treno a fine di servizio nella giornata. Il Capo della stazione in cui detto Locomotore è destinato, dovrà sorvegliare perché questo sia mantenuto nelle condizioni di pronti alla partenza e dovrà accompagnarlo, nel caso che venisse richiesto per soccorso. Eccezionalmente, il locomotore di soccorso potrà essere accompagnato da un Capo-treno.

Art. 46.

Quando un convoglio si ferma lungo la via per gua-



sto di locomotore, o per altri motivi che gli impediscano di proseguire la corsa, il Capo-treno dopo aver provveduto alla tutela del Convoglio, invierà Il Macchinista o Guidatore ad esaminare il Locomotore e farsi dichiarare se è in grado di proseguire, o se occorre chiamare il locomotore di riserva.

La risposta sarà trascritta sulla cedola orario, e fatta firmare dallo stesso Macchinista o Guidatore. Se ad un treno, per qualsiasi causa, si rende necessario un locomotore di soccorso, si invierà un Agente alla più vicina stazione munita di telefono, con domanda scritta indicando in essa il luogo e la causa dell'arresto cd i provvedimenti del caso.

La stazione telefonica così informata deve a mezzo del telefono chiamare il locomotore di soccorso.

Pero i Capi Stazione, potranno valersi dei locomotori di quei treni che fossero nella propria stazione, o che vi dovessero arrivare tra poco, per andare in soccorso ad altri treni, o per fare continuare un treno di maggiore importanza, che si fosse fermato per difetto dei locomotore.

#### Art. 47.

Il Locomotore di soccorso deve avanzare con velocità moderatissima qualora, a mezzo telefonico, e con le norme prescritte all'art. 19 non possa assicurarsi della strada libera.

Giunto alla stazione che precede il convoglio che ha domandato soccorso, si fermerà per assumere le occorrenti informazioni e per conoscere la località ove il treno è fermo.

Riprendendo quindi la corsa, il macchinista o Guidatore procederà colla massima precauzione, fischiando sovente e portando tutta l'attenzione ai segnali.

Può accadere che un convoglio fermo lungo la via in attesa del locomotore di soccorso, già chiamato si trovi poscia in condizione di poter riprendere la sua corsa senza l'aiuto di esso.

In tal caso, se il locomotore di soccorso è atteso da una stazione verso la quale il treno è diretto, questo non potrà riprendere la corsa, ma dovrà attendere l'arrivo del locomotore e partire con esso. Se il locomotore di soccorso è atteso dalla stazione dalla quale il treno si allontana, questo potrà riprendere la corsa ; avvertendo però il prossimo guardiano, od altro Agente della Manutenzione che si trovi sul luogo di trattenervisi per informare dell' avvenuto, al suo giungere, il Macchinista o Guidatore del locomotore di soccorso. Questo poi proseguirà fino alla prossima stazione alla quale disporrà, se del caso, pel suo ritorno al Deposito da cui venne. Qualora però il Capo treno non fosse sicuro da qual parte giungerà il locomotore, farà muovere il Convoglio solamente dopo giunto il locomotore di soccorso col quale partirà in doppio attacco (o in coda al treno) fino alla prossima stazione.

#### Art. 48.

Qualora un treno subisca per via un ritardo causato da avarie tali che gli permettano di raggiungere la prossima stazione, giunto in essa si inoltrerà a mezzo del telefono la domanda di locomotore di soccorso.

#### Art. 49.

In caso di improvvisa mancanza o malore del Macchinista o del Guidatore, deve considerarsi come guasto al locomotore. il treno può però essere condotto sino alla prossima stazione, qualora il fuochista si dichiari

capace di farlo, ben inteso coadiuvato da un Agente del treno.

Art. 50.

E' assolutamente vietato di servirsi di un locomotore, per recarsi in perlustrazione lungo la linea in caso di ritardo di un Convoglio. Le notizie a tale scopo saranno invece richieste a mezzo dei Guardiani mandati in esplorazione da Casello a Casello, o con altro mezzo ordinario che si ritenga più conveniente.

Art. 51.

**Composizione dei Convogli**

Nella composizione dei treni non si debbono oltrepassare i limiti massimi del numero di assi e di carico indicati dalla Direzione. (\*)

Art. 52.

I treni merci avranno sempre un carro bagaglio che può essere situato in qualunque punto del treno (preferibilmente nel centro).

I carri contenenti materie esplodenti o infiammabili debbono essere collocati il più lontano possibile dalla locomotiva pur tenendo conto della regolare composizione dal treno nei riguardi della destinazione dei singoli veicoli.

Dai treni viaggiatori (misti) debbono escludersi i trasporti di 3 carri accoppiati carichi di lunghe travi o feramenta, di colli indivisibili di peso superiore a 5 tonn.,

---

(\*) Per i treni la cui composizione non supera i 12 assi esclusi quelli della locomotiva, non è obbligatorio il bagagliaio fra la macchina e le vetture viaggiatori

di bestie feroci, di mezzi infettanti, infiammabili ed esplodenti e dei carri grue.

Mancando la effettuazione giornaliera di treni merci, si ammettono eccezioni, usando opportune precauzioni.

### Art. 53.

*a* ) Per quanto concerne il numero dei freni e la loro distribuzione nel treno, bisogna tener presente che le carrozze viaggiatori sono tutte munite di freno continuo ad aria e di freno a mano ; i carri merci, quando hanno la condotta del freno continuo ad aria, possono essere collocati fra il locomotore e le carrozze; i veicoli senza detta condotta e con condotta guasta, si collocheranno verso coda; l' ultimo veicolo del treno deve avere sempre freno attivo, cioè in buone condizioni di funzionamento e presenziato dal frenatore relativo.

I carrelli trasbordatori, essendo muniti solamente di freno ad aria, devono collocarsi di regola subito dopo il locomotore.

*b* ) La proporzione dei freni attivi sarà indicato con apposite istruzioni di servizio. Queste sono basate sui seguenti criteri, fissati per treni nei quali non funziona il freno ad aria automatico, e per tratti di linea in pendenza dal 25 ai 30 per mille.

Di ogni due veicoli carichi, uno deve essere con freno attivo; il bagagliaio si computa per veicolo con freno attivo, ed il Capo-treno è considerato come suo frenatore; due carri vuoti si considerano equivalenti ad un veicolo carico agli effetti del computo dei freni.

*c* ) Quando nel treno funziona il freno continuo ad aria, il numero dei frenatori si può diminuire di un terzo (trascurandosi le frazioni), se il numero dei freni attivi

necessari è coperto da altrettanti veicoli a freno automatico.

*d )* Nei treni i veicoli con freni attivi saranno distribuiti in modo che se il treno si spezzasse in due, ogni parte, e specialmente quella verso coda, abbia sufficiente numero di freni.

#### Art. 54.

##### **Accidenti che possono verificarsi nelle stazioni o sulla linea, durante la corsa di un convoglio, e misure da adottarsi.**

Accaduto lo sviamento di un locomotore o di un veicolo, si lascerà ai Macchinisti la direzione dei lavori per rimetterli sulle rotaie.

I Capi stazione e i Capi-treni in simili casi, metteranno i propri Agenti a disposizione per il sollecito sgombrò dei binari e per rimettere prontamente in circolazione i locomotori ed i veicoli.

Di ogni sviamento pel quale non si potesse provvedere coi mezzi a disposizione suol luogo, ne verrà data partecipazione telefonica alla Direzione.

#### Art. 55.

In caso di accidente sopravvenuto, si domanderà tosto soccorso uniformandosi alle prescrizioni contenute nel regolamento sui segnali.

Se vi sono Viaggiatori che ebbero a riportare delle lesioni si dovranno usare tutti i mezzi per prodigare loro senza indugio i debiti soccorsi, chiedendo alle stazioni vicine la cassetta di medicinali di primo soccorso.

In caso d'accidente di qualche rilievo, in una stazione o, lungo linea, il Capo della Stazione o quello più vicino al luogo del disastro ne darà immediatamente

avviso telefonico alla Direzione. la quale dovrà informarne immediatamente a mezzo del telegrafo l'Ufficio d'ispezione delle Ferrovie, ed anche il Prefetto della Provincia, se l'infortunio sia di natura da ingenerare inquietitudine al pubblico.

Tutti i dispacci dovranno essere uguali fra loro e limitarsi alla sommaria esposizione dei fatti, senza accennare alle cause e alle persone presumibilmente imputabili.

Tali avvisi dovranno essere dati anche in casi in cui non vi fosse persona ferita o morta.

#### Art. 57.

Se per accidentalità il telefono non funzionasse si dovrà spedire un fonogramma col mezzo più sollecito servendosi eventualmente anche di corriere per strada ordinaria (a cavallo, con bicicletta) e se possibile con telegramma a pagamento.

#### Art. 58.

Il Capo della stazione ove si verificò l'infortunio, dovrà oltre il fonogramma di avviso ed i processi verbali di cui all'art. seguente, inviare alla Direzione un rapporto particolareggiato nel quale dovranno essere indicate le cause probabili del sinistro, le conseguenze prodotte, i danni cagionati, le misure prese per sgombrare la via, per soccorrere i feriti ecc. ecc.

#### Art. 59.

In caso di sinistro, i Capi-treno inviteranno i viaggiatori, di non smontare dal convoglio, a meno che la loro sicurezza non lo esiga. Se conviene far discendere i viaggiatori, il Capo-treno deve invigilare alla conservazione dell'ordine e della quiete impedendo che alcuno di essi resti sui binari principali.

Art. 60.

Nel caso d'infortuni qualsiasi nei quali ne sia derivata grave lesione o la morte di una persona, il Capo Stazione dovrà assumere egli stesso senza dilazione in esame separatamente il personale addetto alla ferrovia (Macchinisti, Guidatori, Fuochisti, Impiegati, Conduttori, Guardiani, Manuali ecc.). Pel personale residente in stazione compilerà dichiarazioni scritte, e pel personale dei treni farà un rapporto.

Saranno notate con la maggior possibile esattezza tutte le indicazioni che testimoni presenti al fatto sapranno dare, onde fornire le basi ad ulteriori investigazioni da parte della Direzione.

Detti documenti dovranno trasmettersi col mezzo il più pronto al Direttore.

Art. 61

**Incendi** – Se durante il viaggio si appiccasse il fuoco ad un veicolo, il Capo-treno 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, avvalendosi dell'opera di tutti gli agenti presenti.

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

Se nel partire lascia la strada libera toglierà o darà avviso ai guardiani perché siano tolti i segnali di fermata, fatti spiegare durante la sosta del convoglio.

Art. 62.

**Attentati al treno.**

Se venissero lanciati contro il convoglio sassi, pietre o proiettili con arma da fuoco, ossia vi fosse un attentato in qualunque altro modo alla sicurezza del convoglio il Capo-treno ne farà tosto rapporto alla prossima stazione, perché ne venga informata subito l'Autorità di Pubblica Sicurezza o l'arma dei Carabinieri, e redatto verbale di denuncia.

Art. 63.

**Anormalità ed irregolarità nelle corse dei Treni.**

Il personale di un treno deve prestare costante attenzione al treno stesso ed alla via per rilevare appena si manifestano, le anomalie che possono compromettere la sicurezza del treno.

Quando il personale di macchina e di scorta ad un treno noti qualche anomalia suddetta nei veicoli o nella strada, dovrà arrestare il treno. Poscia, se il pericolo che causato la fermata può essere rimosso, il Capo-treno dovrà ordinare di riprendere senz' altro la corsa. Diversamente si regolerà a seconda delle circostanze, proseguendo la corsa con precauzione, ovvero avvisando col modulo la più vicina stazione o fermata che il treno è fermo.

Art. 64.

**Norme per i casi imprevisti**

Ogni agente nei limiti delle sue attribuzioni ha l'obbligo di osservare letteralmente le disposizioni riguardanti la circolazione dei treni che gli sono comunicate per provvedere nei casi previsti in conformità alle stesse.

Nei casi imprevisti ogni Agente ha pur l'obbligo di



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

Art. 65.

### **Disposizioni generali**

Ogni agente addetto al servizio deve sottoscrivere la ricevuta di un esemplare del presente regolamento e la dichiarazione di avere presa piena ed intera conoscenza di tutte le disposizioni contenutevi.

I Capi Stazione, I Capi-treno, I Capi-squadra di Manutenzione, ecc. sono tenuti ad istruire il personale di servizio da loro dipendente sulle disposizioni contenute nel presente regolamento, e si accerteranno con ripetuti esami che ogni Agente se ne sia perfettamente impossessato.

Non potrà affidarsi la dirigenza di una stazione ad un impiegato né la scorta di un treno ad un Macchinista, Capo-treno o frenatore che non abbia apprese le presenti istruzioni, e che non le sappia francamente applicare.

I Macchinisti e i Capi-treno dovranno in servizio avere sempre su di loro una copia del presente regolamento onde consultarlo in caso di bisogno.

---

*Approvato dal Ministero dei Lavori pubblici – Ufficio Speciale delle Ferrovie.*