

SOCIETÀ ANONIMA INDUSTRIALE E FERROVIARIA
Esercizio della Ferrovia Briano - Agordo

REGOLAMENTO

per la

circolazione dei treni

col sistema del

DIRIGENTE UNICO

SOCIETÀ ANONIMA INDUSTRIALE E FERROVIARIA
Esercizio della Ferrovia Brihano - Agordo

88 ————— 88 88 88 ————— 88

204

REGOLAMENTO
per la
circolazione dei treni
col sistema del
DIRIGENTE UNICO

REGOLAMENTO

per la circolazione dei Treni col sistema del Dirigente Unico

Disposizioni preliminari

Art. 1 — **Dirigente unico.** — 1.º - Coll' approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici, Ispettorato Generale delle Ferrovie, il servizio di movimento sulla linea Sedico Briano - Agordo è fatto col sistema del dirigente unico.

Il.º - Il dirigente unico è un capo stazione o agente di altra qualifica abilitato al servizio di movimento, che dirige dalla stazione di Agordo, a mezzo del telefono, il servizio del movimento della intera linea.

III.º - Pertanto è compito del dirigente unico di tenersi al corrente della marcia di ogni treno dall' inizio al termine della corsa, regolare i distanzamenti dagli altri treni, gli incroci e le precedenza, ordinare i segnali del caso, e quant' altro costituisce materia di servizio del movimento dei treni.

IV.º Dal dirigente unico dipende tutto il personale di scorta ai treni, e cioè tanto il personale di movimento come quello dei locomotori.

V.º - Durante la corsa, il personale dei locomotori, per quanto riflette il servizio di movimento, dipende dal capo treno.

VI.º - Il capo treno dirige la corsa del treno, e risponde della rigorosa applicazione delle norme regolamentari. Al medesimo è

affidato in tutte le stazioni e fermate il servizio di protezione del treno, delle manovre e delle segnalazioni.

Orari di servizio

Art. 2 — **Indicazioni.** — 1.º - Gli orari di servizio che regolano il movimento dei treni, indicano: le distanze chilometriche, le località di servizio, la velocità, il numero e la specie dei treni, le ore di arrivo, partenza o passaggio degli stessi da ciascuna stazione e fermata, gli incroci, le precedenzae e le norme di servizio che sono particolari a ciascuna linea.

Il.º - Tutte le indicazioni esistenti nell'orario, devono assolutamente essere rispettate.

III.º - Sull'orario, le stazioni capotronco sono contraddistinte dal nome incasellato: le stazioni o fermate atte agli incroci sono scritte in carattere comune, le fermate facoltative, in corsivo.

Classificazione dei Treni

Art. 3 — **Numerazione e specie.** — 1.º - I treni sono contraddistinti da un numero, che è pari per tutti quelli diretti in un certo senso, dispari per quelli, diretti in senso opposto.

Il.º - Essi sono: ordinari se si effettuano tutti i giorni o periodicamente e straordinari se si effettuano solo quando se ne presenti il bisogno.

III.º - Gli straordinari, a loro volta, si dividono in: *facoltativi*, il cui orario è compreso in quello di servizio: *bis*, che seguono a distanza non minore di dieci minuti un altro treno di cui assumano il numero, l'orario, gli incroci e le precedenzae: *speciali*, il cui orario viene di volta in volta diramato dal Direttore d'esercizio,

anche in via telefonica: *materiali*, che si effettuano con o senza orario prestabilito per conto del servizio di manutenzione ad orario libero, la cui circolazione viene regolata di volta in volta dal Dirigente unico.

Entrata e passaggio dei treni

Art. 4 — **Binario e ingresso.** — 1.º - Il binario d'ingresso o di passaggio dei treni nelle stazioni o fermate viene stabilito ad ogni cambiamento d'orario dal Direttore d'esercizio.

Il.º - Nei casi d'incrocio, i treni devono di massima entrare nel binario posto alla loro sinistra; e il treno che arriva ultimo all'incrocio deve esser fermato al semaforo fino a che il primo sia fermo, per esser ricevuto a sua volta.

III.º - E severamente proibita l'entrata simultanea, e per tanto se i treni si presentano insieme, è il treno pari che si deve far entrare per il primo.

Servizio Telefonico

Art. 5 — **Sezioni telefoniche.** — 1.º - La linea Sedico Briano - Agordo è divisa in sezioni, corrispondenti alle stazioni e fermate provviste di telefono.

Il.º - **Fonogrammi.** — I dispacci telefonici devono essere trasmessi e ricevuti di persona dal Dirigente unico e controfirmati sul protocollo e devono essere testificati dall'audizione di un terzo agente Capo treno o Guidatore interessato nella marcia del treno. Il capo treno deve ricevere e trasmettere di persona al dirigente unico i dispacci telefonici riguardanti la circolazione del suo treno, e provvedere alla loro trascrizione in ordine cronologico su appo-

sito protocollo, firmando quelli da lui trasmessi e controfirmando quelli ricevuti dal dirigente unico.

III.º - Analoga protocollazione di tutti i fonogrammi trasmessi e ricevuti dal Capo treno dovrà praticare il Dirigente unico.

IV.º - **Trascrizioni dei fonogrammi e comunicazioni al guidatore.** - Il Capo treno deve trascrivere i fonogrammi ricevuti sulla cedola - orario, ed esibire la stessa al guidatore, il quale deve apporvi la sua firma in segno di ricevuta. Trattandosi di spostamenti d'incrocio o di precedenza ordinati con fonogramma, il guidatore, prima di controfirmare la cedola - orario, deve far ripetere l'ordine dal Dirigente unico, e chiudere la comunicazione con le parole « sta bene ».

V.º - **Collazionamento.** - I dispacci telefonici debbono esser ripetuti per intero dal ricevente. Questi deve dare lo « sta bene » senza di che la comunicazione non ha alcun valore.

VI.º - **Dispacci di movimento.** - I fonogrammi di movimento constano di tre parti:

1. - il preambolo: Movimento Il (data di presenza) ore

2. - il testo, che comprende l'indirizzo: Capo treno N. . . . (segue il testo)

3. - la chiusa, costituita dal numero del fonogramma, dalla firma del Dirigente unico e dell'ora di trasmissione.

VII.º - **Interruzioni telefoniche.** - Durante le intemperie, accompagnate da scariche elettriche, il telefono non deve esser fatto funzionare.

VIII.º - Quando, per il detto od altro motivo il telefono non funziona, devono restare invariate le sedi di incrocio e di precedenza, a meno che, per il caso dell'incrocio, non sia intervenuto, prima dell'interruzione, regolare e completo scambio dei fonogrammi di spostamento.

Velocità dei Treni

Art. 6 - **Velocità da rispettarsi** - I.º - La velocità dei treni è quella risultante dall'orario di servizio, e può essere aumentata fino a Km. 40 l'ora soltanto in caso di ritardo, salvo le limitazioni prescritte dall'orario per determinati punti della linea.

II.º - **Velocità ridotta** - Quando per un motivo imprevisto un treno rallenti la corsa per modo da poter esser seguito al passo d'uomo, il guidatore deve arrestarlo e il capo treno deve provvedere alla protezione relativa, facendo seguire il convoglio da un agente a piedi con segnale d'arresto alla distanza di cui all'art. 7 R. S. Dopo di che il treno può proseguire.

III.º - **Rallentamenti prescritti** - I rallentamenti di velocità vengono ordinati dal Direttore d'esercizio con opportune comunicazioni; ma possono essere prescritti direttamente dal dirigente unico quando la loro effettuazione si renda necessaria, o sia richiesta dai sorveglianti o capi squadra cantonieri.

IV.º - Le prescrizioni di rallentamento devono indicare la velocità, la tratta e la lunghezza del rallentamento, se questo debba essere o meno preceduto o seguito da fermata e il perditempo in minuti, come alla formula seguente:

« Rallentare a..... Km. all'ora fra..... e..... (o fra Km..... e Km.) con (o senza) fermata - prima (o dopo). Perditempo minuti..... ».

Servizio di Stazione

Art. 7 - **Libro di consegna** - I.º - Quando il servizio di movimento sia fatto da più dirigenti unici con orario alternato, il Dirigente unico cessante deve, su apposito registro, dar consegna al subentrante di tutte le notizie attinenti al servizio dei treni.

II.º - Tale consegna deve essere fatta seguire dalla data, dall'ora, e dalla firma dei dirigenti.

III.º — **Obblighi del Dirigente unico** — Prima di ordinare la partenza di un treno, indipendentemente dagli altri obblighi stabiliti da questo od altro regolamento, il Dirigente unico è tenuto ad assicurarsi:

- a) che sulla cedola-orario, visto il protocollo telefonico, siano scritte le prescrizioni interessanti il treno;
- b) che le prescrizioni siano state controfirmate dal capo treno e dal guidatore;
- c) che siano stati applicati i segnali necessari;
- d) che il materiale sia in ordine e cogli agganci regolari;
- e) che le vetture siano pulite e chiuse regolarmente;
- f) che il personale di scorta e di macchina sia al suo posto;
- g) che siano giunti completi e si siano ricoverati tutti i treni aventi incrocio nella stazione col treno in partenza;
- h) che l'uscita sia libera;
- i) che nulla osti alla partenza del treno.

IV.º — **Obblighi del Capo Treno** — Gli stessi obblighi di cui al punto precedente ha il Capo treno.

V.º — Il Dirigente unico deve comunicare l'ora dell'orologio di stazione al Capo treno.

VI.º — I ritardi di 10 minuti e quelli successivi di dieci in dieci minuti devono essere dal Capo treno comunicati al Dirigente unico.

Locomotori dei treni

Art. 8 — **Semplice e doppia trazione** — I.º — Il locomotore deve sempre essere posto in testa al treno, a meno che si tratti di manovre in stazione o di treni di soccorso: nei quali ultimi casi, però, la velocità non può oltrepassare i cinque Km. all'ora, e un agente deve tenersi sul primo veicolo in modo da poter fare gli eventuali segnali al guidatore.

II.º — È vietato di attaccare ad un treno più di due locomotori: e tutte le prescrizioni relative al treno devono essere contro-

firmate dal guidatore di testa il quale dirige la corsa e comunica le prescrizioni all'altro guidatore.

III.º — La doppia trazione è ammessa solo nel caso di accidenti, e in tempo di neve e deve essere avvisata ai treni sulla cedola-orario colla formula:

« Doppia trazione da a ».

Manovre stazionamento veicoli

Art. 9 — **Manovre di protezione** — I.º — Nelle fermate provviste di agente agli scambi, le manovre devono essere eseguite dal Capo fermata.

II.º — Le manovre che impegnano i binari di corsa, devono essere protette a mezzo del semaforo e coi segnali a mano alla distanza prescritta e devono cessare dieci minuti prima dell'arrivo dei treni. Solo quando siano terminate, il semaforo può essere aperto, ed i segnali tolti.

III.º — I locomotori ed i veicoli isolati non possono essere lasciati sui binari destinati alla circolazione; quando siano lasciati sugli altri binari devono essere frenati e agganciati, e devono essere assicurati con stanghe o calzatoie.

IV.º — I deviatori delle comunicazioni fra i binari di deposito e quelli di corsa, devono essere chiusi a chiave e disposti in modo da impedire ai carri stazionanti sui binari, secondari di ingombrare in caso di spostamento i binari di corsa.

V.º — La velocità di manovre di stazione non deve eccedere i 5 Km. all'ora.

VI.º — Sono vietate le manovre a spinta.

Partenza dei Treni

Art. 10 — **Obblighi del Capo Treno e del guidatore** — I.º — Prima della partenza dalla stazione iniziale, il Capo treno

deve regolare il proprio orologio con quello del dirigente unico e comunicare l'ora esatta al guidatore.

II.º - Il Capo treno e il guidatore sono tenuti ad eccettarsi dell'arrivo dei treni con cui hanno incrocio prescritto.

III.º - **Cautele per la partenza** — La partenza dei treni deve avvenire con ogni cautela, per modo da evitare qualsiasi strappo negli organi d'attacco.

Pertanto se la partenza ha luogo in forte discesa, i freni devono essere aperti successivamente dalla coda verso la testa del treno e il guidatore non deve partire se non abbia la certezza che tutti i freni siano stati aperti: se la partenza ha luogo in forte salita, i freni devono essere aperti successivamente dalla testa alla coda, ed il guidatore deve iniziare lentamente il movimento in avanti, prima della totale apertura dei freni.

Doveri del personale di scorta

Art. 11 - **Avviamento del Treno** — I.º - Partendo o transitando da una stazione, i Guidatori e i Capi treno sono tenuti ad accertarsi della regolare posizione dei deviatori: devono guardare ripetutamente all'indietro per osservare se il treno sia completo e se dalla stazione vengono fatti segnali d'arresto, e prestare una scrupolosa attenzione ai semafori d'uscita per l'eventualità in cui possano essere manovrati (art. 14 R. S.).

II.º - I doveri di cui la seconda parte di questo articolo sono comuni a tutto il personale di scorta.

III.º - **Treno in corsa** — I.º - Gli Agenti di scorta sono tenuti ad esercitare un'attiva sorveglianza su tutto quanto costituisce regolarità di marcia e sicurezza dell'esercizio: devono osservare la strada percorsa e quella da percorrere, prestare attenzione continua per il caso in cui vengano fatti segnali o dagli altri agenti di scorta o da quelli di vigilanza, e trovarsi sempre pronti a provvedere o contribuire all'arresto del treno, ciascuno nell'ambito delle proprie attribuzioni.

IV.º - **Chiusura a fondo dei Freni** — È fatto obbligo al personale di scorta di non tenere a lungo i freni chiusi, per modo che le ruote abbiano a slittare per lungo tempo sulle rotaie. Occorrendo tenere il freno serrato a fondo per un non breve percorso, l'agente che lo manovra deve di tanto in tanto aprirlo impercettibilmente per poi subito richiuderlo, allo scopo che venga a variarsi il punto di contatto delle ruote colla rotaia.

V.º - **Arrivo del Treno** — Quando il treno si avvicina ad una stazione, tutto il personale di scorta è tenuto a prestare grande attenzione, oltre che alla linea, ai semafori, alla posizione dei deviatori d'entrata, e ai segnali del personale di stazione. Deve tenersi pronto a mettere in opera tutti i mezzi frenanti per conseguire l'immediato arresto e per far sì che il treno non oltrepassi, se debba fermare, il segnale relativo.

VI.º - Approssimandosi ad una fermata facoltativa prescritta dall'orario, la velocità deve essere ridotta per dar modo da conseguire nel punto voluto, se venga esposto il segnale relativo, l'arresto del treno.

VII.º - La responsabilità di cui al punto primo fa capo in primo grado al Capo treno e al Guidatore, indi al restante personale.

VIII.º - **Segnale abbandonato** — L'agente che scorga sulla linea un segnale abbandonato è tenuto ad arrestare il treno. In tal caso, quando non si rilevi la esistenza di un pericolo, la marcia può essere ripresa a passo d'uomo, fino a che s'incontri un agente che possa dare assicurazioni al riguardo. Non incontrando tale agente nel tragitto di un Km. il treno può riprendere la velocità normale.

Imminente pericolo

Art. 12 - Quando un treno sia arrestato per l'imminenza di un pericolo, tutto il personale di scorta è tenuto a concorrere col personale di vigilanza perché il pericolo possibilmente sia tolto: e se anche dopo la rimozione permanga rischio per la circolazione dei treni, il Capo treno deve salire sul locomotore ed esporre il

segnale d'arresto all'ingresso della prima sezione: dove giunto, informa il Dirigente unico a cui incombe di dar gli ordini opportuni.

Divieto di discesa per forza di gravità

Art. 13 — È assolutamente vietato di far discendere lungo la linea per forza di gravità, una colonna di veicoli, o un veicolo isolato valendosi della sola manovra dei freni.

Fermate dei Treni

Art. 14 — **Incroci e precedenza.** — L'effettuazione degli incroci e delle precedenza comprende l'obbligo della fermata.

Fermata non protetta

Art. 15 — Dove non esistono i segnali fissi di protezione e gli stessi non sono sostituiti con disposizione permanente dai segnali a mano, il treno che oltrepassi la durata della sua fermata, deve essere considerato come fermo in piena linea.

Fermate straordinarie

Art. 16 — 1.º - Il Dirigente unico ha facoltà di ordinare fermate straordinarie quante volte esse siano richieste da giustificate esigenze del servizio di movimento.

Il.º - Possono inoltre, e questa facoltà è data anche ai Capi treno, ordinare fermate di treni merci, quando queste si rendano necessarie per servizio merci o per manovre.

III.º - L'ordine di fermata straordinaria deve esser dato al treno colla formula seguente:

« Fermate a . . . per (servizio merci, manovre, ecc.) »

Distanza fra i treni

Art. 17 — **Intervalli minimi.** — 1.º - Il Dirigente unico deve regolare la marcia di due treni viaggianti nella stessa direzione per modo che essi non vengano mai a trovarsi contemporaneamente nel tratto compreso fra due località consecutive munite di telefono (sezioni). Pertanto il Dirigente unico può accordare il suo consenso per la partenza del treno da una data località (art. 18 - III.º B) solo quando il primo treno sia giunto intero alla località successiva, e il capo treno abbia dato la notizia di arrivo (art. 18 - II.º).

Il.º - In mancanza della notizia di arrivo o del consenso, il secondo treno può proseguire solo quando siano trascorsi almeno 30 minuti dall'ora presunta di arrivo del treno precedente alla successiva sezione.

Consenso del dirigente

Art. 18 — **Partenze dei treni.** — 1.º - Se un treno debba iniziare la corsa da una stazione non sede del Dirigente unico, qualche minuto prima della partenza il Capo treno deve chiedere al Dirigente stesso il consenso per la partenza, e l'ora precisa, come alla formula seguente:

a) Treno . . . (o: locomotore ecc.) pronto partire da . . . data ora.

Il.º - Inoltre ad ogni sezione il Capo treno deve portarsi con tutta sollecitudine all'apparato telefonico e trasmettere al Dirigente unico la notizia di arrivo con la formula seguente:

b) Treno . . . (o: locomotore ecc.) giunto a . . .

III.º - Il Dirigente unico, fatte precedere le eventuali comuni-

cazioni di movimento (effettuazioni di treni straordinari segnalamenti ecc.) accorda se nulla osti il consenso colle formule seguenti:

- a) Treno . . . (o: locomotore ecc.) partito - ora . . .
- b) Treno . . . (o: locomotore ecc.) proseguita.

Effettuazione treni straordinari

Art. 19 --- 1.º - Occorrendo effettuare un treno straordinario, il Dirigente unico deve richiedere il benestare al Direttore d'esercizio colla formula seguente:

Pregho autorizzare facoltativo (o speciale ecc.) da . . . a . . . per (oggi o domani) . . . (segue la data).

Il.º - A che il Direttore d'esercizio risponde, se nulla osti come segue:

Autorizzo effettuazione facoltativo da . . . a . . . per . . . (ecc.).

III.º - Ottenuta l'autorizzazione cui sopra, il Dirigente unico deve dare l'annuncio dell'effettuazione del treno straordinario, con un fonogramma diretto al Direttore d'esercizio e al Capo del treno che si trova a precedere o seguire immediatamente, nel termine di due ore (verificandosi tale intervallo di tempo anche in un sol punto della linea) lo straordinario stesso, e che con esso ha incrocio o precedenza, ne deve portare il segnale d'annuncio.

IV.º - Il fonogramma d'annuncio dello straordinario deve darsi colla seguente formula:

Oggi . . . (o: domani) . . . effettuasi fac. . . (o: speciale, materiale, ecc.) da . . . a . . .

V.º - Inoltre, al Capo treno sul punto III.º del presente articolo, il Dirigente unico dovrà dare il fonogramma d'avviso dello straordinario colla seguente formula:

Facoltativo . . . (o: speciale, bis ecc.) da . . . a . . . (coll'aggiunta, a seconda dei capi) che incrociati (o: precedute) (o: che vi precede) a . . . o: che segnalate da . . . a . . .

VI.º - Il Capo treno deve confermare al Dirigente unico come segue:

Inteso oggi . . . (o: domani) . . . facoltativo (o: speciale ecc.) . . . (aggiungendo a seconda dei capi) che incrocia con mio treno (o: è preceduto da mio treno) o: precede mio treno N. . . . a . . . (o: segnalato da mio treno N. . . . da . . . a . . .).

VII.º - Mancando la conferma anche di un solo incrocio, il treno straordinario non può essere messo in circolazione: e nel caso che manchi la conferma di una precedenza, deve essere licenziato con avviso di precauzione, come alla formula seguente:

Precauzione rispetto treno . . . mancando conferma precedenza a . . .

VIII.º --- **Treni straordinari non segnalati.** --- Di massimo i treni straordinari non possono circolare se non siano stati segnalati. Qualora però si presenti la necessità assoluta di far viaggiare un treno straordinario che non sia stato segnalato, il treno deve essere avvertito con la preferenzione seguente:

Vostira corsa non segnalata alla linea da . . . a . . .
Tale preferenzione impone al treno stesso di viaggiare con precauzione.

IX.º --- **Correntali alla linea.** --- Quando si effettua un treno facoltativo che non sia il primo nell'ordine di successione dei treni rispetto al treno segnalante, o si effettui uno speciale o materiale il Dirigente unico provvede ad estenderne l'annuncio a tutte le stazioni le quali a loro volta dovranno staccare la correntale per l'avviso al personale di vigilanza, inviandola a mezzo deviatore nella direzione opposta alla marcia dello straordinario.

Incroci

Art. 20 --- **Indicazione degli incroci.** --- 1.º - Sull'orario sono segnati gli incroci che i treni effettuano durante la fermata nelle stazioni e nelle fermate.

Il.º - Ove si tratti di stazioni terminali della corsa dei treni, gli incroci sono segnalati entro 60 minuti per i treni rispettivamente in arrivo e in partenza.

III.° - È ovvio quindi che in caso di ritardo tali stazioni diventano sede d'incrocio, quante volte i treni vengano ad incontrarsi entro il limite di un'ora. Tali incroci dovranno essere dal Dirigente unico modificati ai capi treni con un fonogramma.

IV.° - **Uscita ingombra.** - Quando un treno occupi coi veicoli di coda l'uscita dell'incrociante (e cioè quando l'ultimo veicolo si trovi al di là della traversa limite verso il cuore del deviatore), il frenatore di coda ed eventualmente il deviatore di servizio da quel lato devono esporre il segnale d'arresto in vista del treno che dovrebbe partire, e procurare di avvisare il capo treno. Questa disposizione vale anche per il caso delle precedenzae.

V.° - **Spostamento degli incroci.** - Quando converga, per ritardo di uno dei treni (o di entrambi i treni, ma in misura diversa) che hanno incrocio d'orario in una stazione, spostarne l'incrocio in altra stazione il Dirigente unico trasmetterà al Capo treno in ritardo (o in maggior ritardo) il fonogramma seguente:

Trattenete a . . . treno . . . per incrociare treno . . .

Tale dispaccio costituisce un ordine assoluto per il Capo treno ricevente, il quale dovrà prontamente rispondere come segue:

Per incrocio col treno . . . tratterò mio treno . . . a . . .

Ottenuta tale conferma, il Dirigente unico trasmette l'ordine al Capo del secondo treno colla formula seguente:

Fate proseguire treno N. fino a per incrociarvi treno N.

A che il Capo treno deve rispondere:

Confermo proseguimento mio treno N. fino a per incrociarvi treno N.

Spostamento delle precedenzae

Art. 21 - **Formule** - 1.° - Sorgendo la necessità di spostare una precedenza interessante treni in viaggio il Dirigente unico trasmette l'ordine relativo al Capo del treno che deve cedere il passo con la formula seguente:

Treno N. . . . cedete passo al treno N. . . . a . . .

II.° - A che il capo treno deve rispondere:

Confermo che a . . . mio treno N. . . . cederà passo a treno N. . . .

III.° - Ottenuta la conferma di cui al punto secondo il Dirigente unico trasmette l'ordine al Capo del treno che deve assumere la precedenza come alla formula seguente:

Treno N. . . . precedete a . . . treno N. . . .

IV.° - A che il capo treno deve rispondere:

Confermo precedenza mio treno N. . . . rispetto treno N. . . . a . . .

V.° - La formula di spostamento di precedenza di cui ai punti I.° e III.°, deve essere completata, quando occorra, cogli avvisi ed ordini relativi ai seguenti casi:

a) effettuazione di un treno straordinario e segnale relativo (art. 19 V.° 1).

b) treno straordinario che venga a precedere, per effetto dello spostamento, il treno segnalante:

segnale verde a destra o a sinistra o da ambo i lati da . . . a . . .

c) cessato bisogno di portare il segnale relativo a un treno straordinario:

Togliete segnale rispetto treno . . .

Treni Bis

Art. 22 - **Orario e annuncio.** - 1.° - Sulle cedole orario dei treni bis deve essere segnato l'orario del rispettivo treno principale.

II.° - I treni bis si effettuano per affluenza viaggiatori, per sdoppiamento di treni, e per invio di locomotiva isolata o di soccorso quando si possa eseguirne la segnalazione come treno bis.

III.° - L'annuncio di effettuazione deve essere comunicato al Direttore d'esercizio, ai capi dei treni interessati e deve essere confermato, come per uno straordinario qualsiasi (Art. 19 VI.°).

IV.° - Mancando una conferma d'incrocio e sempre che resti

tempo al Capo del treno che da il numero al bis deve essere dato
avviso dal Dirigente unico:

Manca conferma incrocio treno . . . con vostro bis N. . . .
a

V.º - In tal caso, il Capo treno deve salire sul locomotore e
presentare all' ingresso della stazione o fermata di incrocio il se-
gnale d' arresto, perchè nessun treno parta in direzione opposta;
e il Capo treno del bis deve esserne avvisato con prescrizione
analoga alla precedente.

VI.º - Quando invece le conferme si siano ottenute, il Capo
del treno principale è tenuto ad esporre dal bagagliaio il segnale
d' arresto all' ingresso nelle stazioni d' incrocio.

VII.º - **Incroci col treno seguito da Bis.** - Un treno che
in una stazione abbia incrocio con altro treno seguito da bis, non
può essere licenziato dalla stazione stessa fino a quando non sia
giunto il bis a meno che il Dirigente unico non ne abbia regola-
mente spostato l' incrocio.

VIII.º - **Precedenze con treno seguito da Bis.** - Le prece-
denze del treno bis sono le stesse del treno principale, a meno
che il dirigente unico non provveda al loro spostamento nella
maniera prescritta.

IX.º - **Fonogrammi relativi ai treni Bis.** - Quando un treno
sia seguito dal bis tutti i fonogrammi che lo riguardano devono
portare un accenno al bis stesso e, in caso che si spostino incroci
o precedenze nei riguardi del treno principale, si deve sempre
dire se il bis effettui tali spostamenti nelle stazioni normali o in
quelle anormali.

Treni ad orario libero e Locomotori isolati

Art. 23 - **Effettuazione e segnalamento.** - I.º - Quando
sia necessario effettuare treni ad orario libero od inviare locomo-
tori isolati (e per questi ultimi non possa adottarsi l' orario di un
treno facoltativo) il Dirigente unico deve, fino a quando sia pos-
sibile, provvedere al loro segnalamento come treno bis o speciale.

II.º - Di quanto riflette il segnalamento il Dirigente unico dovrà
dare avviso colla formula di cui il successivo punto VIII.º

III.º - I treni ad orario libero e i locomotori isolati devono
essere dal Dirigente unico annunciati al Direttore d' esercizio, alle
stazioni e fermate della linea per l' emissione delle correntali
(Art. 19 IX.º) e ai Capi dei treni interessati come se si trattasse
di un treno straordinario qualsiasi.

IV.º - Quando il Dirigente unico abbia annunciato l' effettua-
zione di un treno ad orario libero, non può effettuare un altro
che interessi la marcia del primo a meno che non abbia avuto
tempo di prendere accordi per l' incrocio dei due treni coi rispet-
tivi Capi treno.

V.º - Il Dirigente unico deve stabilire gli incroci e le prece-
denze dei treni ed orario libero e comprenderli nello stesso fon-
gramma di annuncio, attendendo le conferme del Capi treno in-
teressati.

VI.º - Medesimamente se un locomotore di un treno debba
ritornare isolato, il Dirigente unico oltre a provvedere al segna-
mento dell' immediato ritorno, deve comunicare l' orario relativo
anche ai capi dei treni interessati attendendone le conferme.

VII.º - **Impedimenti alla circolazione.** - Non potendosi prov-
vedere all' annuncio telefonico o mancando le prescritte conferme,
i treni ad orario libero ed i locomotori isolati non possono essere
messi in circolazione.

VIII.º - Se però, l' invio sia improrogabile (come nel caso di
treno o locomotore di soccorso), anche quando non funzioni il tele-
fono o manchino le conferme d' incrocio, il Dirigente unico potrà far
licenziare il treno ad orario libero, con ordine di avanzare a passo
d' uomo e facendolo precedere da un agente a piedi con segnale
d' arresto alla distanza di mille metri, come alla formula seguente:

Vostra corsa segnalata (o non segnalata) manca conferma
d' incrocio con treno . . . a . . . avanzate a passo d' uomo fino
a . . . (o al Km. . . .) colla protezione prescritta.

IX.º - **Locomotori isolati senza scorta.** - L' invio, e il ri-
torno, dei locomotori isolati può essere fatto, quando vi sia l' autoriz-
zazione dal Direttore d' esercizio anche senza la scorta di un agente

al movimento. In tal caso la cedola oraria viene affidata al guidatore. Se un locomotore di rinforzo debba ritornare isolato, il Dirigente unico oltre al provvedere al segnalamento dell'immediato ritorno deve comunicare l'orario relativo anche ai treni interessati attendendo le conferme come all' art. 19 VI.º

Treni materiali

Art. 24 --- **Orario e ricovero.** --- I.º - L'orario dei treni che si effettuano per trasporto di materiali da lavoro, ghiata od altro viene diramato dal direttore d'esercizio e deve essere considerato a tutti gli effetti, come un orario di treno speciale.

II.º - Il ricovero dei treni materiali nelle stazioni o nelle fermate deve aver luogo almeno 5 minuti prima della partenza dalla prossima stazione del treno cui devono sgombrare la via.

III.º - Un treno materiale che debba lavorare in una cava o binario allacciato in piena linea, non può retrocedere per riportarsi sulla linea stessa, se non abbia ricevuto dal Dirigente unico il consenso di cui all' articolo 18 III.º

IV.º - Se invece debba lavorare in piena linea senza raggiungere la stazione successiva, quante volte il lavoro da eseguirsi lo permetta, può retrocedere fino alla stazione da cui è partito, anticipando sull' orario fissato.

V.º - Le indicazioni relative al punto o tratta di lavoro, entrata in cava, sosta in linea, ecc. devono essere comunicate ai treni materiali dal Dirigente unico, a mezzo della cedola oraria.

Servizio in tempo e condizioni eccezionali

Art. 35 --- **Provvedimenti.** --- I.º - Se per abbondanti nevicate, forti bufere o cause consimili, la circolazione dei treni diventi difficile, il Dirigente unico deve provvedere perchè i treni ordinari

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

II.º - È anche data facoltà di sopprimere i treni merci, quando il viaggio degli stessi possa recare serio incaglio agli altri treni, e siavi tempo di darne annunzio alla linea.

III.º - Quando la neve abbia raggiunto 10 cm. d'altezza e successivamente per ogni aumento di 5 cm. il Dirigente unico deve darne avviso al Direttore d'esercizio.

IV.º Durante le nevicate il servizio nelle stazioni e fermate deve essere permanente.

Soppressioni dei treni

Art. 26 --- I.º - Il Dirigente unico non può sopprimere i treni viaggiatori, se non in caso di forza maggiore.

II.º - È consentito però di sopprimere i treni merci sia ordinari che straordinari, per dimostrata inutilità, eccessivo ritardo od altro grave motivo (Art. 25 II.º)

III.º --- **Avviso di soppressione.** --- Dovendosi provvedere alla soppressione di un treno, il Dirigente unico informa il Capo treno interessato colla formula seguente:

Vostro treno soppresso da a
Il Capo treno conferma:

Confermo soppressione mio treno da a

IV.º - Della soppressione dei treni il Dirigente unico, ottenuta la conferma di cui al punto III.º avvisa i Capi treno interessati con la formula:

Treno soppresso da a
A che ciascun Capo treno interessato, risponde:

Inteso soppressione treno da a

V.º - L'avviso di soppressione di cui al punto IV.º fa decadere tutte le prescrizioni per incroci, precedenza e segnalamenti relativi treno soppresso.

VI.° - L'avviso di soppressione di un treno verrà dal Dirigente unico esteso anche alle stazioni e fermate che provvederanno all'invio della corrente nella direzione della marcia del treno soppresso.

Retrocessione dei treni

ART. 27 --- Quando possa effettuarsi. --- I.° - È assolutamente vietato di far retrocedere i treni lungo la linea, o fino alla stazione o fermata da cui sono partiti, senza l'ordine telefonico del Dirigente unico.

II.° - La retrocessione di iniziativa del capo treno è ammessa solo nel caso d'imminente pericolo, e deve essere protetto coi segnali a mano a 1000 metri dalla parte anteriore nel senso della marcia e pure a 1000 metri dalla parte posteriore.

III.° --- Avviso al Dirigente unico. --- La retrocessione cui al punto precedente deve alla prima sezione incontrata, essere riferita dal Capo treno al Dirigente unico, perchè questi possa prendere i provvedimenti ed impartire gli ordini ritenuti necessari.

Guasti di locomotori

ART. 28 --- Avviso al Dirigente unico. --- I.° - Se un treno si ferma in piena linea per guasto del locomotore e il guidatore dichiara non esser possibile proseguire, il Capo treno, protetto il convoglio nel modo prescritto (Art. 31 R. S.), deve portarsi con ogni sollecitudine alla più vicina sezione e dare al Dirigente unico un avviso così concepito:

Trenofermo tra e per guasto locomotore. Dimanda locomotore di soccorso (eventualmente) con carro attrezzi o materiale da trasbordo.

Se il locomotore può proseguire senza il treno fino alla prossima sezione, il Capo treno può valersene per portarsi alla sezione stessa e trasmettere da questa l'avviso di cui al punto precedente.

III.° - Fatta la domanda di locomotore di soccorso, il Capo treno non deve abbandonare la sezione finchè non sia giunta la riserva che egli stesso deve accompagnare al treno a meno che non abbia notizia che sia stata rinviata dalla parte opposta, nel qual caso deve far pronto ritorno al treno, a piedi.

IV.° --- Avviso ai treni. --- Se la richiesta di soccorso venga fatta da un treno fermo in piena linea, il Dirigente deve subito informare i treni che si dirigono verso il punto ingombro mediante la formula seguente:

Trenofermo fra e per guasto locomotore.

V.° --- Invio locomotore. --- L'ordine a un treno di inviare il proprio locomotore in soccorso al treno fermo, dovrà darsi colla seguente formula:

Trenofermo a (o fra e) per guasto locomotore attende soccorso locomotore vostro treno.

A che il Capo treno risponde:

Locomotore mio treno pronto portarsi soccorso treno

N. a (o fra e) attendo consenso.

VI.° - Il Dirigente unico, ottenuta la conferma di cui sopra, comunica ai treni interessati l'orario del locomotore di soccorso, fissando gli incroci e le precedenza e ottenendo la conferma dei Capi treno.

VII.° --- Riparazioni del locomotore. --- Quando un treno che aveva chiesto il soccorso, possa riprendere la marcia per avvenuta riparazione del locomotore, può riprendere la corsa normale quando abbia ricevuto avviso che il soccorso gli debba giungere dalla parte della coda; quando invece il soccorso sia atteso dalla parte davanti o vi sia soltanto il dubbio che possa arrivare da questa parte, la marcia può essere ripresa solo al passo d'uomo, preceduta da un agente a piedi con segnali d'arresto alla distanza di 1000 metri, fino alla prossima sezione da dove il Capo treno dovrà dare il seguente avviso telefonico al Dirigente unico:

Treno ripresa marcia attendo consenso.

VIII.º - Il Dirigente unico, avuta notizia che un treno che aveva chiesto il soccorso, ha ripreso la marcia, provvede a che il locomotore di soccorso si arresti alla prima successiva sezione e faccia ritorno isolato al proprio treno o deposito.

IX.º - Il locomotore di soccorso che giungendo sul posto non trovi il treno fermo, deve proseguire a passo d'uomo fino alla prossima sezione per ottenere dal Dirigente unico gli opportuni ordini.

X.º - Della ripresa della marcia di un treno, il Dirigente unico dovrà avvertire il Direttore d'esercizio e i capi dei treni che eventualmente fossero stati avvertiti della fermata in piena linea del treno che si considera.

Dimezzamento dei treni

Art. 29 --- **Dimezzamento disposto dal personale.** --- I.º - Sor-
gendo la necessità di dimezzare un treno in piena linea per insufficiente forza di trazione, il Capo treno, dopo aver assicurato l'arresto della seconda parte e provveduto alla sua protezione (Art. 51 R. S.) si porta con la prima parte e con segnale di immediato ritorno alla prossima sezione presentando all'ingresso segnale di arresto perché nessun treno parta in direzione opposta.

II.º --- **Rottura degli organi d'attacco.** --- Se il dimezzamento avviene per rottura degli organi d'attacco, il personale rimasto sulla seconda parte, deve adoperarsi per conseguire l'immediato arresto. La prima parte invece deve proseguire fino a che non abbia l'assoluta certezza che la seconda parte sia ferma, e retrocedere poi con precauzione per ricongiungersi e proseguire.

III.º - Trattandosi però di linea in salita superiore ai 10 per mille la prima parte non deve arrestarsi ma proseguire fino alla prossima sezione, per chiedere istruzioni al Dirigente unico.

IV.º --- **Retrocessione e avvisi.** --- Il Capo treno, che, dopo provveduto alla protezione della parte rimasta in linea come al

punto primo, giunga in una sezione colla prima parte del treno dimezzato, deve subito darne avviso al Dirigente unico colla seguente formula:

Treno dimezzato fra e Prima parte giunta a ore

A che il Dirigente unico risponde ordinando di recarsi a prendere la seconda parte come segue:

Recatevi fra e per prendere seconda parte vostro treno segnalando immediato ritorno.

V.º - Quando la seconda parte sia stata ricongiunta alla prima, il Capo treno deve annunciare al Dirigente unico che il treno è pronto a partire, e attendere il consenso (Art. 18).

Sviamenti - Interruzioni di linea

Art. 30 --- I.º - Avvenendo uno sviamento in piena linea, il guidatore assume la dirigenza delle operazioni relative, alle quali tanto il personale di scorta ed eventualmente quello di vigilanza, sono tenuti a concorrere.

II.º Tanto in caso di sviamento come in qualsiasi altro caso di interruzione di linea, il Capo treno protetto il convoglio nella maniera prescritta (Art. 56 R. S.) deve portarsi con ogni sollecitudine alla sezione più vicina e dare al Dirigente unico il seguente avviso:

Treno fermo a (o fra e) per sviamento (guasto rotale ecc.) Probabile durata interruzione ore (possibile o impossibile) trasbordo.

III.º --- **Disposizione del Dirigente unico** --- Il Dirigente unico, pervenutogli l'avviso cui il punto precedente deve innanzitutto avvertire telefonicamente il Direttore d'esercizio indicando il luogo, la probabile durata dell'interruzione, la possibilità di trasbordo e le disposizioni prese con la formula seguente:

Linea interrotta a (o fra e) per deviamiento treno (o frana ecc.).

IV.º - Essendo possibile ed opportuno il trasbordo dei viaggiatori e dei bagagli il Dirigente unico deve provvedervi con ogni sollecitudine, mandando un treno verso il tratto interrotto (Art. 23 VIII.) e dando allo stesso, oltre gli eventuali avvisi per i treni ad orario libero, gli ordini del caso, secondo la formula seguente:

Linea interrotta a (o fra e) per deviamiento treno (o frana ecc.) recatevi punto interrotto ed eseguite trasbordo (aggiungendo, a seconda dei casi) retrocedendo con l'orario del treno N.

V.º - Se l'ordine di effettuazione del trasbordo venga dato a un treno in viaggio a mezzo del telefono, il capo treno risponde:

Mio treno N. pronto portarsi a (o fra e) per trasbordo treno effettuando treno attendo consenso (Art. 18).

Avarie, riscaldamento e incendio dei veicoli

Art. 31 — **Verifica dei veicoli sviati** — I.º - I veicoli sviati nelle stazioni, ancor che non presentino apparenti avarie, non devono essere rimessi in circolazione se non dopo verifica ed autorizzazione di un verificatore.

II.º - La stessa norma è da seguirsi nei casi di rottura od allentamento di cerchioni o spostamento di ruote, ed anche in riguardo di veicoli scartati per riscaldamento.

III.º — **Riscaldamento dei veicoli** — Durante le fermate, il personale di scorta è tenuto ad accertare se in composizione dei treni sianvi carri riscaldati.

IV.º - La ricognizione è resa facile dal fumo che esce dalle boccole della materia lubrificante, dall'odore acre che ne è conseguenza e talvolta da un fischio acutissimo, che è prodotto dallo sfregamento dell'asse contro i cuscinetti.

V.º - Esistendo riscaldo, tanto il personale di scorta, come quello delle sezioni sono tenuti a concorrere al suo raffreddamento,

sotto la dirigenza del guidatore sempre quando questi non ritenga più conveniente lo scarto nel carro.

VI.º - Potendo il riscaldamento essere accertato anche in viaggio, il personale ha obbligo di vigilare al riguardo; e in caso che un riscaldamento si determini, deve arrestare il treno e, previa la prescritta protezione concorrere al raffreddamento come è detto al punto III.

VII.º — **Incendio dei veicoli** — Incendiandosi un veicolo, il treno deve essere arrestato e protetto. Il veicolo incendiato deve essere staccato dalla parte posteriore del treno e fatto avanzare colla prima parte a conveniente distanza: poi deve essere staccato anche dalla parte anteriore, la quale a sua volta deve avanzare convenientemente, perchè il veicolo incendiato resti isolato.

VIII.º - Se questo contenga materia esplosiva, le due parti del treno devono essere allontanate per modo da porle al riparo di ogni pericolo.

IX.º - A giudizio del guidatore, se l'incendio possa essere domato sul posto, anche ricorrendo all'opera di estranei, tutto il personale di scorta e di vigilanza è tenuto a concorrervi: se la cosa invece non si presenti possibile, il capo treno deve darne notizia con tutta sollecitudine al dirigente unico per eventuali istruzioni.

X.º - Nei casi d'incendio di vetture, tutto il personale è tenuto ad occuparsi in primo luogo della sorte dei viaggiatori.

Fuga dei veicoli

Art. 32 — **Avvisi e disposizioni** — I.º - Il capo treno che abbia notizia di fuga dei veicoli, deve affrettarsi a darne comunicazione al dirigente unico a mezzo della più vicina sezione, indicando la quantità dei veicoli fuggiti, se siano muniti di freno e se sopra vi siano persone.

II.º - Il Dirigente unico dovrà dare al capo di un treno interrotto l'avviso dei veicoli in fuga come segue:

Fuggiti da... in vostra direzione N.... veicoli (eventualmente: con persone). E occorrendo l'arresto dei veicoli stessi aggraverà:

Provvedete arresto (se sia il caso) mediante sviamiento.

III.° - Gli agenti avvertiti che siano veicoli in fuga, devono provvedere, se occorre, a fare scendere i viaggiatori dalle carrozze, chiudere subito i passaggi a livello rimettere sulle rotaie ghiaia e sabbia o terra per l'altezza di dieci centimetri, e possibilmente manipoli di paglia o fascine.

IV.° - La fermata deve essere ottenuta immettendo i veicoli in un binario libero, e valendosi anche di scarpe ferma ruote, di stanghe od altro, in modo però da evitare finché sia possibile lo sviamiento. Questo deve essere provocato collocando sul binario traverse, travi, massi; e nelle sezioni si deve fare in modo che lo sviamiento non avvenga sui deviatori dei binari di corsa.

V.° - Nel procedere alle operazioni più sopra indicate tanto sulla linea che nelle stazioni, si deve tendere ad evitare per quanto è possibile i danni alle persone ed al materiale.

Accidenti ferroviari e loro partecipazione

Art. 33 - **Avviso al Dirigente unico** - I.° - Degli accidenti occorsi in linea, i Capi treno sono tenuti a darne notizia telefonica al Dirigente unico appena giunti alla più vicina sezione.

II.° - La partecipazione degli accidenti ferroviari deve essere fatta dal dirigente unico con carattere di *urgenza assoluta*

III.° - I fonogrammi relativi devono essere compilati colla massima concezione e chiarezza, e in essi deve essere tralasciato ogni apprezzamento sulle cause dell'accidente e sulle eventuali responsabilità.

IV.° - Trattandosi di attentati contro i viaggiatori o la sicurezza dei treni, il Dirigente unico, tosto informato, deve affrettarsi a darne notizia scritta alla autorità di polizia più vicina, o, in

manca di questa, al Sindaco facente funzione di Delegato di P. S., ai RR. Carabinieri.

V.° - La partecipazione comprende tre gruppi, ai quali corrispondono altrettanti indirizzi:

GRUPPO I.° - Accidenti con morti e feriti. Attentati contro la sicurezza dei treni e l'incolumità dei viaggiatori e del personale. Inondazioni, frane, nevicate od altro, che importino sospensioni di treni e trasbordo:

Indirizzo I.° - Ministero dei Lavori Pubblici, Ispettorato Generale delle ferrovie Roma - R. Circolo d'ispezione Ferroviaria Verona - Regio. Prefetto della Provincia e Sottoprefetto del Circondario - Direttore dell'esercizio.

GRUPPO II.° - Sviamiento ed urti di treni, locomotori e veicoli senza danno alle persone. Guasti alla linea, ai manufatti e ai locomotori. Dimezzamento di treni. Urto dei locomotori e treni in viaggio contro veicoli stradali. Investimento di persone e di animali. Fughe di veicoli. Incendi di veicoli e di fabbricati. Infortuni ai viaggiatori e al personale. Falsi scambi:

Indirizzo II.° - Circolo d'ispezione Ferroviaria di Verona, - Direttore dell'esercizio.

GRUPPO III.° - Treni partiti incompleti. Soppressione di treni. Guasti al treno Westinghouse. Suicidi di viaggiatori. Guasti ai segnali fissi. Perdita delle coincidenze. Ritardo di oltre 30 minuti dei treni viaggiatori.

Indirizzo III.° - Direttore dell'esercizio.

VI.° - I fatti contrari in qualsiasi modo alla sicurezza e alla regolarità dell'esercizio compresi nel gruppo III.°, devono, anche quando non ne sia derivato alcun danno, essere riferiti dal Direttore dell'esercizio prima telegraficamente e poi con lettere, al R. Circolo d'ispezione Ferroviaria Verona.

Circolazione dei carelli

Art. 34 - **Circolazione e protezione.** - I.° - I carrelli del servizio di manutenzione circolano sotto la guida e la responsabilità dei sorveglianti e capi squadra.

II.º - Essi devono essere scortati da un numero di persone sufficienti a proteggerli e toglierli dalla linea nel più breve tempo possibile.

III.º - La protezione deve essere fatta durante le soste in linea con l'esposizione dei segnali a distanza prescritta, art. 7 R. S. e durante la marcia mantenendo esposto il segnale d'arresto sul carrello.

IV.º - I carrelli devono essere tolti dalla linea almeno 20 metri prima dell'ora normale di partenza dalla prossima stazione di un treno che debba percorrere il binario su cui trovansi il carrello.

V.º - I sorveglianti o capo squadra hanno obbligo di tenersi informati presso i Dirigenti sull'effettuazione e sul ritardo dei treni.

VI.º - Di massima i carrelli debbono circolare solo nelle ore diurne e quando le condizioni atmosferiche consentono la perfetta visibilità dei segnali a distanza.