

# SOCIETÀ PER LE FERROVIE ADRIATICO-APPENNINO

ANONIMA - SEDE IN MILANO - CAP. L. 7.500.000 INT. VERS.



**Ferrovia Adriatico = Sangritana**



## REGOLAMENTO PEI MACCHINISTI E FUOCHISTI

1912



LANCIANO

TIPOGRAFIA MASCIANGELO



1912

# SOCIETÀ PER LE FERROVIE ADRIATICO-APPENNINO

ANONIMA - SEDE IN MILANO - CAP. L. 7.500.000 INT. VERS.



**Ferrovia Adriatico = Sangritana**



## REGOLAMENTO

# PEI MACCHINISTI E FUOCHISTI

1912



LANCIANO

TIPOGRAFIA MASCIANGELO



1912

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 pei Macchinisti e Fuochisti

---

## CAPITOLO 1.

### **Disposizioni generali.**

#### Art. 1.

Il personale di macchina di una locomotiva si compone di un Macchinista e di un Fuochista.

Quello di un automotrice comprende un guidatore ed un manovale in aiuto.

Nei regolamenti di esercizio i macchinisti ed i guidatori vengono per brevità chiamati «Macchinisti».

I fuochisti e gli aiuti sono per brevità denominati «Fuochisti».

Le attribuzioni speciali del *Macchinista* sono le seguenti:

Guidare i locomotori che gli sono affidati e mantenerne in buono stato tutte le parti *prevedendone i guasti con frequenti visite al Meccanismo*.

Prestare costante attenzione alla strada che percorre ed obbedire ciecamente e prontamente ai segnali.

Condurre con regolarità e nel tempo prescritto i convogli a lui affidati.

Tenere una condotta esemplare, tanto in servizio, che fuori di servizio.

Il Fuochista è specialmente incaricato di mantenere la pressione voluta in caldaja, di sorvegliare il focolare, e di alimentare la caldaja. Infine deve curare la pulizia generale della macchina.

#### Art. 2.

Il macchinista dovrà essere abilitato regolarmente alle sue funzioni a norma delle Leggi e Regolamenti vigenti.

#### Art. 3.

Il macchinista deve obbedire: nella rimessa, al Capo Officina od a chi ne fa le veci ; nelle Stazioni, al Capo Stazione od al Capo-fermata; per istrada, al Capo Treno per quanto concerne il servizio dei convogli e delle manovre.

Il fuochista in servizio sulla macchina deve obbedienza intera al rispettivo Macchinista. Nella rimessa esso dipende dal suo Macchinista o dal Capo Officina.

#### Art. 4.

Il macchinista è responsabile della condotta della sua Macchina, della sicurezza e della regolarità della corsa del convoglio affidatogli.

Il Fuochista partecipa a tale responsabilità nella sfera delle sue attribuzioni.

In servizio è severamente proibito fumare.

#### Art. 5.

Il Macchinista è tenuto ad istruire il proprio fuochi-

sta nell'arte di condurre i locomotori e di mantenerli in perfetto stato di servizio, e *specialmente* nell'uso e nel funzionamento dei treni.

#### Art. 6.

Un regolamento speciale provvederà ai premi da corrispondersi ai Macchinisti o Fuochisti in proporzione delle economie fatte sul consumo di combustibile e di lubrificante, tenendo conto delle regolarità delle corse e del modo con cui avranno cura delle loro proprie macchine.

#### Art. 7.

Ad eccezione del personale addetto alle macchine e dei funzionari governativi di sorveglianza all'esercizio della linea, nessuno può salire sulle macchine se non è munito di speciale permesso firmato dalla Direzione, salvo quelle altre eccezioni che verranno stabilite in casi speciali di servizio.

È assolutamente proibito ai Macchinisti e Fuochisti di trasportare sulle loro macchine qualsiasi oggetto e persone estranei al servizio.

#### Art. 8.

Ogni Macchinista nell' esercizio delle sue funzioni deve essere munito :

Del Regolamento presente.

Del Regolamento sulla circolazione dei convogli.

Del Regolamento sui segnali.

Di un esemplare dell'orario delle corse dei convogli.

Di un buon orologio, regolato con quello della Stazione Capolinea.

La trasgressione a questa prescrizione sarà severamente punita.

I Macchinisti debbono avere perfetta conoscenza dei Regolamenti suaccennati e della linea che debbono percorrere.

#### Art. 9.

I Macchinisti ed i Fuochisti non debbono in alcuna circostanza abbandonare il loro posto sulla macchina in attività di servizio.

L'art. 312 della Legge sulle opere pubbliche stabilisce: « Qualunque Macchinista, Conduttore o Frenatore « abbia abbandonato il suo posto mentre un convoglio « è in corsa, sarà punito col carcere da mesi 6 a 2 « anni ».

#### Art. 9. bis

Per il carico dei treni, i Macchinisti debbono uniformarsi alla relativa tabella ed alle istruzioni speciali nella medesima contenute.

In questa tabella è segnato, per ciascuna specie di locomotore, il peso massimo che può rimorchiare a seconda della velocità e dei tratti di linea.

## CAPITOLO 2.

### **Servizio di rimessa.**

#### Art. 10.

Il servizio del Macchinista si compone di alcuni giorni di servizio attivo, durante i quali esso conduce i treni, di altri giorni di servizio di rimessa, durante i

quali esso lavora al mantenimento della propria macchina, e di giorni di riposo.

I Macchinisti e i Fuochisti in servizio di rimessa o di riposo, debbono trovarsi al deposito delle ore stabilite dall'orario dell'Officina.

Quelli di riposo non potranno assentarsi senza aver prima conferito col Capo, o con chi ne fa le veci, ed ottenuto il permesso dal medesimo.

Oltre le punizioni che per le mancanze di presenza all'officina possono essere inflitte ai Macchinisti e Fuochisti, sarà dedotto dal loro stipendio il tempo di assenza senza permesso e senza valide ragioni.

#### Art. 11.

Il macchinista in servizio di rimessa deve accuratamente visitare la propria macchina in tutte le parti a seconda del genere di essa.

Porterà specialmente la sua attenzione sui pezzi del movimento, sulle guarnizioni, sugli stantuffi, sui cuscinetti, sulle zeppe, spilli, dadi, molle, cerchioni, freni ecc. ed eseguirà le piccole riparazioni occorrenti alla sua macchina.

Assistito dal proprio Fuochista, il Macchinista effettuerà: il pulimento di tutti i pezzi e parti del movimento sia interno che esterno ed il lavaggio della caldaja.

#### Art. 12.

La Direzione dell'esercizio, ad ogni cambiamento d'orario, pubblicherà il turno di servizio dei Macchinisti e Fuochisti.

Ogni qualvolta il macchinista e fuochista si allontanano dalla rimessa, debbono avvisarne il Capo Officina

o chi per esso, ed esaminare sulla apposita tabella il servizio che debbono prestare in seguito.

#### Art. 13.

I Macchinisti e i Fuochisti di servizio devono trovarsi in macchina almeno **un'ora prima** della partenza del treno che devono condurre salvo il caso di ordini speciali.

Durante questo tempo essi assicureranno:

Che tutte le parti del meccanismo sieno in buono stato e che la macchina possa fare regolarmente il suo servizio.

Che il freno funzioni regolarmente.

Che i fanali siano accuratamente preparati.

Che vi sieno tutti gli utensili che formano la dote della macchina e di cui possano avere bisogno durante il viaggio.

#### Art. 14.

Prima di recarsi al convoglio, il Macchinista dovrà provvedersi di combustibile, acqua e lubrificanti, ed accertarsi che ha a sua disposizione sufficiente quantità di sabbia per ogni occorrenza. Alimenterà il focolare della caldaja, ed ungerà esso stesso tutte le parti della sua macchina.

### CAPITOLO 3.

#### **Servizio sulla linea.**

#### Art. 15.

La locomotiva, montata dal Macchinista e dal Fuochista dovrà portarsi in testa al convoglio 10 minuti prima della partenza.

L'automotrice montata dal Macchinista e Fuochista, si porterà in testa al convoglio o si presenterà dinanzi al fabbricato della stazione (se viaggia sola) mezz'ora prima della partenza.

Il Macchinista deve mettersi alla testa del treno con molta precauzione, evitando gli urti. Prenderà in seguito conoscenza della composizione del treno e si assicurerà personalmente degli agganciamenti.

#### Art. 16.

Prima di partire, il Macchinista regolerà il suo orologio con quello del Capotreno.

Ricevendo il segnali di partenza dal Capotreno, il Macchinista darà un fischio, aprirà gradualmente il regolatore e si metterà in moto lentamente, con la massima precauzione, onde evitare scosse e rotture dei ganci di trazione.

Lo spostamento dei treni pesanti deve farsi in modo speciale con tutte le cautele.

I macchinisti saranno sempre tenuti responsabili dei danni cagionati da mancanza di attenzione.

Appena messo in moto il treno, e durante la corsa il Macchinista ed il Fuochista dovranno oltreché prestare la massima attenzione la linea che debbono percorrere, volgere spesso lo sguardo verso la coda del treno, per assicurarsi che esso sia completo e per trovarsi pronti ad obbedire ai segnali che eventualmente fossero fatti dal personale della stazione o del treno.

In tempo di nebbia che impedisce di vedere da lontano i segnali a disco o i fanali degli scambi di ingresso nelle stazioni, il Macchinista si avvicinerà con precauzione al posto dove sono questi segnali onde poter fermare prontamente all'occorrenza il treno.

## Art. 17.

Nel caso di un treno rimorchiato da 2 locomotori, questi per regola generale, debbono essere collocati in testa al medesimo, - solamente nelle salite eccezionali uno dei locomotori, potrà essere situato in coda al treno.

Il Macchinista del primo locomotore dà il segnale di partenza ed a questo segnale, quello del secondo locomotore apre il regolatore.

Quando il secondo locomotore ha spuntato il treno, il Macchinista del primo apre pure il regolatore.

Spetta sempre al Macchinista del primo locomotore di regolare la corsa del treno, e dare tutti i segnali lungo la linea.

In caso di fermata regolare o straordinaria, spetta al Macchinista del primo locomotore chiudere per primo il regolatore, mentre spetta al secondo Macchinista la manovra del freno ad aria, di chiamare i freni (se manovrati a mano).

## Art. 18.

Durante il viaggio, il Macchinista di locomotiva deve tenersi in piedi sulla piattaforma della macchina a portata della leva del regolatore e di quella del cambiamento di marcia, e del freno ad aria.

Il fuochista si terrà di fianco con la manco sull'asta del freno a mano quando non sia distolto dal servizio di alimentazione del focolare e della caldaia.

Nelle automotrici il guidatore si terrà contro la parete di fronte avendo così sottomano tutte le leve di comando e d'inversione comprese quelle del freno a mano e d'aria.

Il fuochista di automotrici, si terrà dal lato opposto contro la caldaia, ed avrà sottomano i rubinetti per le pompe di alimentazione, sott'occhio uno dei livelli d'acqua e sottomano di che alimentare il focolare e sorvegliarlo.

Le comunicazioni fra Macchinista e Fuochista si faranno con calma e a voce bassa.

Il Macchinista e Fuochista non debbono in nessuno modo, e nemmeno in caso d'imminente pericolo, abbandonare la macchina affidata alle loro cure.

#### Art. 19.

Il Macchinista in viaggio deve pensare unicamente alla sicurezza e regolarità della corsa del suo treno. Deve perciò ad ogni istante assicurarsi:

Che la linea è libera.

Che la macchina è seguita dall'intero convoglio.

Che i diversi meccanismi della macchina funzionino regolarmente ; deve infine raddoppiare l'attenzione nelle curve, nelle trincee, presso le stazioni ecc. nei passaggi a livello con visuale ristretta, ed in generale in tutti i punti più pericolosi – facendo frequente uso in essi della campana a pedale (automotrici-piccole) a vapore (locomotive) ed infine del fischio.

#### Art. 20.

La velocità normale del convoglio deve essere uniforme e regolata a seconda dell'orario prescritto. Il Macchinista deve arrivare alla stazione esattamente all'ora stabilita.

In caso di ritardo, potrà il macchinista recuperare il tempo perduto mediante aumento della velocità, sem-

prechè le condizioni della linea e il tipo delle macchine lo permettano. Simile aumento sarà regolato da apposite istruzioni.

Ogni ritardo non giustificato, ogni avaria alla macchina prodotta da negligenza del Macchinista, sarà punita.

Al passaggio sugli scambi, specialmente sopra a quelli presi di punta, nelle curve a raggio ristretto, ed in generale dove bisogna usare maggior prudenza, il Macchinista deve rallentare la velocità in modo da potere all'occorrenza fermare il treno con facilità e prontezza.

Nelle stazioni d'incrocio il Macchinista dovrà regolare la corsa in modo da non impegnare l'ingresso al treno incrociante e non dovrà quindi con la macchina oltrepassare i segnali di stanziamento. Analogamente nelle stazioni di precedenza.

#### Art. 21.

Arrivando ad una biforcazione, il Macchinista, oltre a rallentare il treno, deve prestare attenzione se la posizione dello scambio trovasi per la linea che deve percorrere.

#### Art. 22.

L'alimentazione della caldaia e del focolare nei locomotori, deve essere fatta in momenti opportuni a seconda delle pendenze e contropendenze della linea, della distanza delle fermate, della composizione del convoglio e della natura del combustibile.

## Art. 23.

La pressione nelle caldaje nelle macchine in moto, deve essere mantenuta costante pressoché eguale a quella corrispondente alle valvole di sicurezza.

Il macchinista sorveglierà onte tale pressione non sia sorpassata. Qualora egli si rendesse colpevole di alterare o di lasciare alterare in qualsiasi modo il regolare funzionamento delle valvole o del manometro per procurarsi una pressione superiore alla normale, verrà immediatamente licenziato dal servizio e denunciato all'Autorità Giudiziaria, per attentato alla pubblica sicurezza

## Art. 24.

In partenza, il Macchinista, nell'aprire i rubinetti di scarico, deve fare attenzione che il pubblico non venga investito dal vapore.

È assolutamente vietato aprire i rubinetti di spurgo in vicinanza degli scambi presenziati dal personale, nell'attraversare i passaggi a livello, i cavalcavia, sottopassaggi e nei tratti di ferrovia paralleli od attigui alle strade ordinarie, quando siavi passaggio di carri e bestiame.

## Art. 25.

Se durante la corsa accade qualche disgrazia al Macchinista, il Fuochista deve chiudere il regolatore, manovrare il freno, arrestando con cautela il treno, e stare agli ordini del Capotreno.

Nelle automotrici esiste un portavoce fra la cabina anteriore ed il bagagliajo e la piattaforma posteriore

a mezzo del quale il Macchinista e il Fuochista può comunicare col Capotreno o con il conduttore.

Quando durante il viaggio il Macchinista dovesse abbandonare il posto per ispezionare qualche parte della macchina, il Fuochista deve nel frattempo sostituirlo presso il regolatore.

#### Art. 26.

Avvicinandosi alla stazione di fermata, il Macchinista deve rallentare gradatamente la velocità del suo convoglio chiudendo il regolatore, manovrando il freno ad aria, o se del caso ordinando al fuochista di serrare il freno a mano, onde giungere dinanzi alla medesima senza urti e senza oltrepassarla.

Se il convoglio è pesante, se le rotaie sono umide, il rallentamento dovrà operarsi prima del punto ordinario in cui si comincia a serrare i freni.

In quest'ultimo caso, specialmente il Macchinista non dovrà fidarsi intermente sui freni del convoglio mentre è sempre più conveniente dover riaprire il regolatore, piuttostochè sformare l'azione dei freni per non oltrepassare il marciapiede della Stazione.

Nel giungere alla stazione terminale, il Macchinista deve regolare la sua velocità in modo da dover riaprire il regolatore, per mettere il treno alla sua dovuta posizione.

#### Art. 27.

Negli intervalli di fermata nelle stazione si approfitterà :

Per alimentare il focolare, per visitare le boccole ed i cuscinetti onde constatare che non si sono riscaldati lungo la corsa.

Per riempire i vasi ad olio e per ungere i pezzi del meccanismo.

Per nettare le griglie del focolare.

Per esaminare i meccanismi.

Per provvedersi, se del caso, di acqua e di combustibile.

#### Art. 28.

Nei treni formati da automotrici (e dove non evvi frenatore), spetta al Macchinista, coadiuvato dal Fuochista, la verifica eventuale delle boccole dei veicoli rimorchiati. Il personale del treno deve coadiuvare il Macchinista segnalandogli le avarie, i riscaldamenti, e qualsiasi altra anormalità.

#### Art. 29.

È assolutamente proibito di gettare le scorie o ceneri provenienti dalla pulizia del fornello, vicino ai marciapiedi delle stazioni o ad oggetti o merci che possono riceverne nocimento, come pure sulle strade ordinarie.

#### Art. 30.

Alla fine della corsa il Macchinista deve far conoscere al Capo-Stazione od al Capo-Officina, o a chi ne fa le veci, tuttocciò che ha potuto osservare sia sullo stato della macchina, sia su quello del treno, della strada, dei fili telefonici, ed infine su tuttocciò che può interessare il servizio.

#### Art. 31.

Quando il Macchinista arriva in una Stazione che sia il termine della sua corsa, deve avere l'acqua alta

nella caldaia e la pressione bassa; terrà poco combustibile sulle griglie, se la macchina vi stazionerà per poche ore, o se ha finito il turno di servizio.

Comunque sia, il Macchinista deve sempre conservare sufficiente pressione nella caldaia, onde poter eseguire le manovre che gli fossero comandate o che per qualsiasi motivo divenissero necessarie.

#### Art. 32.

In caso di avarie al fischio dei locomotori, il Macchinista dovrà fermare il treno, e farsi dare la cornetta dal Capotreno, proseguendo poscia colla massima cautela, facendo uso della cornetta stessa per i consueti segnali in sostituzione del fischio fino alla prossima stazione, ove il Capo Stazione prenderà gli opportuni provvedimenti o per avere un macchinista di riserva.

#### Art. 33.

Le automotrici, (salvo il caso di manovre) debbono sempre circolare con caldaia dinanzi e le locomotive col fumaiuolo innanzi.

A tal uopo esse debbono essere convenientemente girate sortendo dalla rimessa ed alle estremità della linea.

Solo in casi speciali, nei quali le automotrici e le locomotive non possono esser girate, potranno marciare in senso inverso.

Nel caso di automotrici, il Fuochista ed il Macchinista comunicano fra di loro mediante il portavoce.

#### Art. 34.

Il personale del treno indistintamente, i manovali di

stazione e di officina coadiuvati dai Capi di Stazione sono obbligati di aiutare a girare le macchine sulle piattaforme.

#### Art. 35.

I treni che percorrono tratti di ferrovia che non sono in sede propria dovranno marciare a velocità molto moderata; il Macchinista darà ripetuti segnali di campana a pedale o di fischio, specialmente negli attraversamenti onde avvertire il pubblico dell'arrivo del convoglio.

#### Art. 36.

Le locomotive, le automotrici, e le vetture per viaggiatori, sono munite, oltre al freno a mano, anche di freno continuo ad aria compressa. (V. istruz. spec.).

Pei segnali da dare col fischio per la manovra dei freni a mano, vedasi regolamento sui segnali.

Salvo casi di avarie, il freno ad aria deve essere costantemente adoperato per le fermate ordinarie e straordinarie, per i rallentamenti e per moderare la velocità nelle discese.

È obbligo dei Macchinisti di assicurarsi sovente che il freno ad aria trovasi in perfetta regolar, specialmente all'approssimarsi ai segnali fissi, ai luoghi di rallentamento, alle forti discese, ed agli scambi.

### CAPITOLO 4.

#### **Servizio nelle stazioni**

#### Art. 37.

I Macchinisti e Fuochisti dovranno uniformarsi strettamente agli ordini dei Capi Stazione e Capi fermata,

in tuttociò che concerne lo stazionamento, le manovre ed i movimenti da effettuarsi nell'interno delle Stazioni. La responsabilità di detti ordini spetta e questi ultimi.

#### Art. 38.

Le manovre dei treni nelle stazioni, e particolarmente quelle che si eseguono coi passeggeri, debbono esser fatte con la massima prudenza e con una velocità moderata; il regolatore deve essere appena aperto, e nelle locomotive il fuochista deve stare presso il freno a mano, pronto per stringerlo al bisogno.

Il Macchinista curerà di evitare gli urti dei vagoni fra loro.

Fisserà principalmente la sua attenzione sulla posizione degli aghi degli scambi, onde non fare false manovre che sieno di danno al personale ed al materiale.

Sono escluse le manovre a spinta con vetture viaggiatori.

Per le manovre a spinta coi carri merci, vedasi Art. 38 del Regolamento sulla circolazione dei convogli.

#### Art. 39.

Ogni macchina di stazionamento deve avere il regolatore chiuso, la leva di cambiamento si marcia al punto centrale, i robinetti di scarico aperti ed il freno bene stretto.

Quando lo stazionamento ha una durata maggiore di 3 ore e nella stazione vi è rimessa per macchine, il Macchinista e il Fuochista possono assentarsi per andare a cibarsi uno dopo l'altro, in modo che uno di essi rimanga sempre a custodia della macchina. Essi però hanno l'obbligo d'indicare il luogo ove si possono

trovare nel caso si rendesse necessaria la loro presenza in Stazione.

Ad ogni modo, essi dovranno trovarsi presso la macchina mezz'ora prima della partenza ; la visiteranno in ogni sua parte e la prepareranno per servizio che le rimane a fare.

#### Art. 40.

Il Macchinista, giungendo nella rimessa al termine pel suo servizio giornaliero, prenderà tutte le disposizioni necessarie allo scopo di mettere la macchina in stato da poter riprendere regolarmente il suo servizio nel giorno successivo, coadiuverà il Fuochista nel togliere il fuoco, nel ripulire il cinerario, nel vuotare la camera a fumo ecc.

Se fra il suo arrivo alla rimessa e la prossima partenza vi è un intervallo di tempo minore di 8 ore allora deve lasciare il fuoco acceso avendo però cura, nelle locomotive, di raccogliarlo contro la piastra tubolare, ed evitare la circolazione d'aria con la chiusura delle portelle del cinerario nelle automotrici.

Prenderà infine tutte le precauzioni necessarie intorno alla sua macchina, e non si allontanerà dalla rimessa se non dopo aver comunicato al Capo Officina, o chi per esso, le sue osservazioni sulla stato della macchina, ed aver preso gli ordini per il servizio del giorno successivo.

### CAPITOLO 5.

#### **Servizi di riserve e di soccorso**

#### Art. 41.

Il servizio di riserva e di riposo viene fatto da un

macchinista e da un fuochista come porta il loro turno oppure scelti appositamente per questo servizio speciale. Essi dovranno seguire l'orario di servizio che verrà loro prescritto e non potranno assentarsi senza permesso del Capo Officina o chi per esso.

#### Art. 42.

Il locomotore di riserva deve essere sempre in stato da poter partire quando sia richiesto in soccorso di un treno, e per far manovre in stazione. Esso dovrà tenersi provveduto di acqua e di combustibile colla pressione bastantemente alta ed oliato.

Esso deve essere provvisto altresì di tutti gli arnesi, attrezzi od altri oggetti indicati all'Articolo 53. Durante il riposo, il locomotore di riserva dovrà tenere la leva di cambiamento di marcia al punto morto, il freno bene stretto ed i robinetti di spurgo aperti. Il camino sarà chiuso più o meno, secondo lo stato di pressione della caldaja.

#### Art. 43.

La domanda di una macchina di soccorso deve essere fatta adal Capotreno, dopo la dichiarazione avuta col Macchinista che ne assume la responsabilità.

In questo caso si eseguiranno le norme e disposizioni contenuto a questo riguardo nel Regolamento pei segnali ed in quello per la circolazione dei treni.

## CAPITOLO 6.

### **Disposizioni diverse**

#### Art. 44.

##### *Precauzione contro il gelo.*

Durante l'inverno e quando vi è pericolo che l'acqua geli nelle diverse parti del meccanismo, deve, durante la corsa, tener costantemente aperto il rubinetto di prova degli iniettori, e riscaldare di quando in quando l'acqua nei cassoni.

Il Macchinista deve assicurarsi che l'olio scorra sulle superficie che si vogliono lubrificare, ed al bisogno metterà i canaletti onde meglio assicurarsi che la lubrificazione si fa regolarmente.

Nella rimessa, e quando le macchine si trovano in riposo conviene assicurarsi che non vi è acqua nei tubi, nei cilindri e nelle camere di distribuzione onde non sieno danneggiate dai gelo.

Anche se le macchine non debbono riprendere il servizio in breve, è prudente tenere acceso un po' di fuoco nel focolare.

#### Art. 45.

##### *Uso del contro vapore*

Occorrendo, in casi di pericolo, o per qualsiasi altro impellente motivo, di dover rapidamente fermare la macchina, il Macchinista farà uso del contro – vapore, attenendosi alle norme seguenti :

Chiudere il regolatore.

Azionare i freni ad aria, o domandare la chiusura dei freni a seconda dei casi.

Rovesciare completamente la leva di comando.

Aprire il regolatore e le valvole delle casse a sabbia.

Appena il Macchinista avrà ottenuta la fermata del treno, chiuderà di nuovo il regolatore rimettendo la leva di comando nella posizione primitiva, ed aprendo i robinetti di spurgo dei cilindri.

Nel far uso del controvapore, il Macchinista non deve né ingrassare i cilindri, né le valvole di distribuzione, onde evitare l'introduzione in caldaja di materie grasse.

#### Art. 46.

Ogni locomotore deve essere fornito degli attrezzi occorrenti pel servizio e per le riparazioni correnti.

Ciascuno di questi oggetti e quegli altri che saranno necessari, porteranno il numero della macchina e le iniziali del genere di locomotore a cui appartengono e saranno scritti nell'apposito libretto di consegna.

#### Art. 47.

I Macchinisti e Fuochisti sono responsabili degli oggetti loro consegnati. Essi restituiscono al Capo Officina quelli resi inservibili dall'uso e ne ricevono dei nuovi di ricambio, restituiranno a loro spese quelli che venissero danneggiati fuori servizio o perduti.

I Macchinisti e Fuochisti, nella cui macchina saranno rinvenuti oggetti appartenenti ad un'altra macchina, saranno passibili di una multa.

Si rammenta ai Macchinisti e Fuochisti che l'ubriachezza in servizio, la simulazione di malattia, l'infedeltà, come qualunque mancanza o negligenza da compromettere la regolarità del servizio, sono punite severamente.

## Art. 48.

Ogni Macchinista, entrando in servizio, deve sottoscrivere una dichiarazione di aver preso intera conoscenza del presente regolamento e degli altri a lui consegnati.

---

L'Art. 314 del Codice Penale dice:

Chiunque per imprudenza o negligenza, o per imperizia nella propria arte o professione, o per inosservanza di regolamenti, ordini o discipline, fa sorgere il pericolo di un disastro sulla strade ferrate, è punito con la detenzione da 3 a 30 mesi e con la multa da L .50 a 3000; e con la detenzione da 2 a 10 anni e con la multa superiore alle L. 3000, se il disastro avvenga.

---

---

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