

INDICE DELLE PARTI

- PARTE I. — Servizio dei deviatori.
- PARTE II. — Formazione dei treni - Manovre.
- PARTE III. — Frenatura dei treni.
- PARTE IV. — Servizio del personale di scorta ai treni.
- PARTE V. — Servizio del personale di macchina.
- PARTE VI. — Servizio del personale di vigilanza
- PARTE VII. — Circolazione dei carrelli.
-

INDICE DELLE ISTRUZIONI

PARTE I. - Servizio dei deviatori.

ART. 1. - Generalità	pag. 9
» 2. - Attrezzi in consegna agli agenti che fanno il servizio dei deviatori	» 10
» 3. - Manutenzione dei deviatori	» 10
» 4. - Visita dei deviatori	» 11
» 5. - Tenuta dei deviatori	» 12
» 6. - Presenziamento dei deviatori	» 13
» 7. - Manovra dei deviatori	» 14
» 8. - Segnali a distanza	» 16

PARTE II. - Formazione dei treni. - Manovre.

ART. 1. - Composizione dei treni	pag. 17
» 2. - Manovre	» 18
» 3. - Manovre a spinta	» 19
» 4. - Agganciamenti	» 20
» 5. - Veicoli in stazionamento	» 21

PARTE III. - Frenatura dei treni.

ART. 1. - Nozioni generali	pag. 23
» 2. - Funzionamento del freno	» 25
» 3. - Prova del freno	» 26

ART. 4. - Veicoli non frenati durante la prova o rimasti frenati dopo di essa	pag. 28
> 5. - Prova ordinata dal capo treno	> 29
> 6. - Soppressione parziale o totale del freno continuo	> 30
> 7. - Risultato delle prove	> 31
> 8. - Agenti di scorta e manovra dei freni a mano	> 32
> 9. - Fermata d'urgenza provocata dal personale del treno	> 33
> 10. - Fermata d'urgenza provocata da un viaggiatore	> 34
> 11. - Fermata del treno per guasto del freno	> 35
> 12. - Fermata del treno per spezzamento	> 37

PARTE IV. - Servizio del personale di scorta ai treni.

ART. 1. - Presenza in servizio	pag. 39
> 2. - Prima della partenza	> 40
> 3. - Durante il viaggio	> 43
> 4. - Corrispondenza, bagagli e valori	> 43
> 5. - Biglietti o controlleria	> 44

PARTE V. - Servizio del personale di macchina.

ART. 1. - Presenza in servizio	pag. 45
> 2. - Dipendenza e responsabilità dei macchinisti e dei fochisti	> 46
> 3. - Preparazione delle locomotive	> 47
> 4. - Manovre	> 47
> 5. - Stazionamenti	> 48
> 6. - Partenza dei treni	> 48
> 7. - Durante il viaggio	> 49
> 8. - Ingresso nelle stazioni	> 50
> 9. - Termine di viaggio	> 51

ART. 10. - Treni rimorchiati da più locomotive	pag. 52
> 11. - Locomotive di coda	> 52
> 12. - Valvole di sicurezza	> 54
> 13. - Fanali e piastre per segnali di coda dei treni	> 54
> 14. - Obblighi diversi	> 55
> 15. - Rapporti	> 56

PARTE VI. - Servizio del personale di vigilanza.

ART. 1. - Generalità	pag. 57
> 2. - Vigilanza	> 58
> 3. - Circolazione dei treni	> 59
> 4. - Treni speciali materiali	> 60
> 5. - Presentamento dei treni ai passaggi a livello	> 60
> 6. - Servizio in caso di accidenti	> 61
> 7. - Servizio in caso d'intemperie	> 62
> 8. - Guasti alle linee telefoniche	> 62
> 9. - Consegna di oggetti rinvenuti	> 63
> 10. - Dotazione dei guardiani cantonieri	> 63
> 11. - Dotazione delle guardabarriere	> 64

PARTE VII. - Circolazione dei carrelli.

ART. 1. - Impiego dei carrelli	pag. 65
> 2. - Modo di usare il carrello	> 66
> 3. - Consegna e custodia dei carrelli	> 66
> 4. - Disposizioni per la circolazione	> 67
> 5. - Scorta dei carrelli	> 67
> 6. - Velocità dei carrelli	> 68
> 7. - Precauzioni nell'uso dei carrelli	> 68
> 8. - Ingresso nelle stazioni	> 69
> 9. - Rispetto ai treni	> 70
> 10. - Protezione dei carrelli	> 70
> 11. - Rimorchio dei carrelli in coda ai treni	> 71

PARTE I.
SERVIZIO DEI DEVIATOI

Art. 1.
Generalità.

1. Il servizio dei deviatoi, altrimenti detti scambi, comprende la pulizia, untura, custodia e manovra dei medesimi e dei relativi accessori.

2. Nelle stazioni di comando e nelle stazioni non di comando ma di speciale importanza, tale servizio viene disimpegnato da agenti che abbiano conseguita l'idoneità alla manovra degli scambi, e che vengono denominati *manovali-deviatori*; nelle altre stazioni e fermate viene disimpegnato da semplici manovali, abilitati però alla manovra degli scambi.

3. Agli agenti incaricati del servizio dei deviatoi può anche essere affidata la sorveglianza e la manutenzione corrente di altri apparecchi fissi delle stazioni quali le piattaforme girevoli.

4. Il servizio dei deviatoi situati in piena linea viene disimpegnato da agenti dei Lavori a norma delle istru-

zioni che loro vengono date dal sorvegliante. Anche questi agenti debbono essere abilitati alla manovra degli scambi.

Art. 2.

**Attrezzi in consegna agli agenti
che fanno il servizio dei deviatoi.**

1. Ogni agente incaricato del servizio dei deviatoi riceve in consegna e deve mantenere in buono stato, gli attrezzi necessari per eseguire la pulizia e la piccola manutenzione ai deviatoi che gli sono assegnati.

2. L'elenco di tali attrezzi deve risultare da apposito libretto intestato al relativo consegnatario. In caso di sostituzione fra agenti, il libretto deve essere consegnato al surrogante.

Art. 3.

Manutenzione dei deviatoi.

1. Gli agenti incaricati del servizio dei deviatoi devono curare che i deviatoi loro affidati siano conservati costantemente in buono stato e funzionino sempre regolarmente.

2. Nell'interno dei deviatoi i detti agenti debbono mantenere la ghiaia sempre a livello delle traverse, provvedere allo scolo delle acque, all'estirpamento del-

l'erba, allo sgombro della neve, alla raschiatura del ghiaccio, alla ripulitura dell'unto vecchio e delle incrostazioni dei cuscinetti sui quali posano gli aghi, nonché all'untura di essi e delle chiavarde di tempo in tempo. Debbono inoltre accertarsi che nessun oggetto si introduca nel vano fra aghi e contraghi e che gli intervalli fra la punta del cuore e le zampe di lepree, e fra le rotaie e controrotaie corrispondenti, rimangano completamente netti e liberi.

3. Rilevando guasti od alterazioni al regolare funzionamento dei deviatoi ed agli altri meccanismi in consegna, i detti agenti, se non possono ripararli, debbono subito darne avviso al capo stazione, il quale ne informerà il sorvegliante cui spetta provvedere.

Art. 4.

Visita dei deviatoi.

1. Gli agenti incaricati del servizio dei deviatoi debbono, nell'assumere servizio, assicurarsi del buono stato e del regolare funzionamento dei deviatoi e di tutti i meccanismi affidati alla loro custodia. Essi debbono inoltre almeno dieci minuti prima della partenza, dell'arrivo o del passaggio di un treno, visitare gli aghi di tutti i deviatoi sui quali deve transitare il treno, per accertarsi che siano ben assicurati nella posizione voluta.

4. In tempo di nebbia o nelle notti burrascose, e quando per guasti agli apparecchi destinati a fare i segnali, o non siano accesi i lumi, o si dubiti per un qualsiasi motivo che i segnali non possano essere veduti dal personale dei treni, gli agenti stessi devono essere provvisti di petardi per sussidiare i segnali.

Art. 7.

Manovra dei deviatoi.

1. La manovra dei deviatoi deve essere eseguita dagli agenti a ciò designati, i quali agiscono nelle stazioni di comando sotto la responsabilità dei dirigenti della stazione, e nelle altre stazioni e nelle fermate sotto la responsabilità dei capi-treno.

2. Quando occorra manovrare nelle stazioni di comando un deviatoio chiuso a chiave, questa verrà richiesta al dirigente da chi deve eseguire tale manovra.

3. Nelle stazioni non di comando, la manovra dei deviatoi chiusi a chiave non può essere eseguita che sotto la sorveglianza del capo-treno, il quale ha in consegna la chiave dell'armadietto di cui all'art. 5. Dopo ultimata la manovra, il capo-treno si assicurerà che i deviatoi manovrati vengano nuovamente disposti nella posizione normale e chiusi con la chiave, la quale dovrà essere rimessa nell'apposito armadietto.

4. Quando occorre manovrare un deviatoio è necessario fare attenzione che la locomotiva od i veicoli che vi debbono transitare sopra siano ancora a sufficiente distanza, per avere tempo non solo di effettuare la manovra del deviatoio, ma eziandio di assicurarsi che questa sia riuscita regolare e completa.

5. È proibito di cambiare la posizione degli aghi di un deviatoio quando la locomotiva ed i veicoli sono troppo vicini, o peggio, quando essi stanno passando sul medesimo.

6. Quando l'agente che fa servizio ad un deviatoio si accorge, durante il passaggio di un treno o durante una manovra, di aver dato una falsa posizione al deviatoio stesso, egli non deve in alcun modo tentare di modificare la posizione, ciò che cagionerebbe uno sviamento o guasto al materiale, ma deve presentare subito il segnale di fermata.

7. L'agente che fa servizio a un deviatoio deve presentare il segnale di arresto ad ogni manovra che si eseguisca senza che siano state prese le misure di sicurezza prescritte dai regolamenti e dalle consegne particolari, o prima che le medesime abbiano avuto il loro pieno effetto.

8. Ove accadesse che una colonna in manovra venisse ad arrestarsi sopra un deviatoio incontrato di calcio ed in falsa posizione, il detto agente dovrà accorrere per impedire ogni movimento, finchè non sia provveduto per evitare uno sviamento in caso di retrocessione.

Art. 8.

Segnali a distanza.

1. I manovali-deviatori che prestano servizio nelle stazioni munite di segnali di protezione a distanza e gli agenti dei Lavori che hanno in consegna i deviatori situati in piena linea e pure muniti di segnali di protezione a distanza, sono di regola incaricati anche della manovra di tali segnali. Per tali manovre essi devono uniformarsi al Regolamento sui segnali ed alle istruzioni speciali che vengono loro date.

2. Gli agenti che manovrano segnali a distanza devono avere cura di regolare convenientemente la tensione dei fili di trasmissione a seconda delle istruzioni che vengono loro impartite dagli agenti dei Lavori, ai quali spetta la sorveglianza di tali apparecchi.

PARTIE II.

FORMAZIONE DEI TRENI - MANOVRE

Art. 1.

Composizione dei treni.

1. Di massima, il bagagliaio deve mettersi in coda alle carrozze: quando vi siano carri vuoti o carichi, devono essere riuniti e posti in testa subito dopo la locomotiva, o in coda dopo le carrozze. Nei tratti a dentiera, quando la locomotiva è in testa, il bagagliaio (che ha la ruota dentata) deve essere sempre in coda. Quando la locomotiva è in coda, il veicolo anteriore deve essere orientato in modo da avere all'avanti un terrazzino o una garetta dove deve prendere posto un agente del treno per vigilare la linea.

2. Fra le carrozze con viaggiatori e la locomotiva, sia essa in testa o in coda, non occorre l'interposizione di alcun altro veicolo.

2.

ART. 2.

Manovre.

1. Le manovre all'infuori dei binari annessi ai depositi ed alle rimesse, compresi i movimenti per il passaggio delle locomotive dai binari del deposito a quelli di stazione o viceversa, devono essere comandate coi prescritti segnali.

2. Le manovre con locomotive di stazionamento o con le locomotive dei treni nelle stazioni di comando, vengono ordinate dal dirigente e dirette ed eseguite dagli agenti a ciò designati.

3. Nelle stazioni non di comando, quando occorra eseguire manovre per prendere o per lasciare veicoli, il capo treno, presi i necessari accordi coll'agente preposto alla stazione, deve ritirare dall'armadietto — che aprirà con la chiave di cui ogni capo treno è munito — le chiavi occorrenti dei deviatoi, e le consegna all'agente funzionante da manovratore. Ultimata la manovra, il capo treno si assicura della regolare chiusura dei deviatoi e ripone le chiavi nell'armadietto, richiudendolo, previo accertamento che anche le altre chiavi siano al loro posto.

4. Il capo treno, prima di ordinare una manovra, deve indicare al macchinista ed all'agente incaricato degli agganci i movimenti da eseguire. Egli deve sorvegliare poi i diversi movimenti e fare i prescritti segnali acustici ed ottici.

ART. 2.

5. Le manovre devono essere eseguite con prontezza, ma con prudenza, specialmente quando interessano carrozze occupate da viaggiatori.

6. Nel forzare di calcio i deviatoi, e specialmente quelli a posizione obbligata, è necessario assicurarsi di averli oltrepassati con tutta la colonna manovrante prima di retrocedere, per evitare deviamenti.

7. Durante le manovre, gli accoppiamenti flessibili della condotta del freno non devono essere lasciati penzoloni, ma devono essere uniti fra loro, ovvero applicati ai falsi accoppiamenti.

ART. 3.

Manovre a spinta.

1. Le manovre a spinta possono eseguirsi soltanto là dove sono autorizzate e con la massima circospezione. Il macchinista non deve iniziare il movimento senza essere informato del numero dei veicoli staccati e del punto approssimativo dove devono essere spinti. Un agente deve prendere posto sopra uno dei veicoli spinti per fermarli col freno a mano.

2. In qualsiasi località è vietato manovrare a spinta od a gravità: i carri contenenti merci fragili od esplosivi; le carrozze con viaggiatori; i veicoli da accostare per l'attacco alle carrozze con viaggiatori; i veicoli in genere in caso di nebbia, forte vento od intemperie.

Agganciamenti.

1. I veicoli componenti i treni devono essere agganciati con la necessaria tensione per modo da serrare i tenditori sino a far combaciare i respingenti l'uno con l'altro, con leggera pressione; indi si devono unire gli accoppiamenti flessibili, calzando, inoltre, quello della testata posteriore dell'ultimo veicolo sul relativo falso accoppiamento.
2. Per eseguire l'unione od il distacco degli accoppiamenti flessibili, gli agenti di stazione e dei treni devono regolarli nel modo che sarà loro insegnato dal personale della Trazione.
3. Chi eseguisce gli agganciamenti ha l'obbligo di verificare che le guarniture di gomma degli accoppiamenti del freno siano in buono stato, ricorrendo, in caso di bisogno, al personale di verifica o al macchinista perchè quelle guaste o troppo dure siano sostituite.
4. Nello sganciamento, prima di distaccare gli accoppiamenti flessibili, occorre domandare che il macchinista eseguisca una frenatura a fondo, in guisa che l'aria entri nella condotta principale. Eseguito il distacco, le teste si devono calzare sui falsi accoppiamenti; si staccano quindi gli organi di trazione. Occorre poi allentare i freni, introducendo l'aria atmosfere-

rica, e perciò bisogna sollevare *le valvole di rientrata d'aria* e le relative *cappe di protezione* per ciascun veicolo distaccato, tenendole sollevate finchè non si senta più entrare aria.

Veicoli in stazionamento.

1. I veicoli in stazionamento sui binari devono essere riuniti in gruppi o colonne ed agganciati fra loro; quelli muniti di freno devono averlo chiuso e quelli estremi devono essere fermati con scarpe fermacarri. Gli accoppiamenti flessibili del freno devono essere applicati sui rispettivi falsi accoppiamenti, o riuniti fra loro, se trattasi di veicoli contigui. Le valvole di fermata nelle garette devono essere chiuse e le maniglie del segnale di allarme rialzate.
2. Spetta ai capi treno, dopo eseguite le manovre da essi comandate o sorvegliate, di assicurarsi che le prescrizioni del precedente capoverso vengano osservate nei rapporti coi veicoli manovrati.

PARTE III.

FRENATURA DEI TRENI

Freno continuo sistema Hardy

ART. 1.

Nozioni generali.

1. Il materiale rotabile per le linee a scartamento ridotto delle Ferrovie dello Stato è tutto dotato del freno continuo a vuoto, automatico, moderabile e ad azione rapida sistema Hardy.

2. Un tubo, che costituisce la *condotta principale*, è fissato al disotto del telaio di ogni veicolo e lo attraversa in tutta la sua lunghezza, terminando a ciascuna estremità con un tubo di gomma speciale, detto *accoppiamento flessibile*, munito di una *bocchetta di accoppiamento* e che serve ad ottenere il collegamento della condotta principale fra i veicoli contigui: le bocchette d'accoppiamento s'inseriscono su *falsi accoppiamenti* o sulle *bocchette-tappo* per avere, ai due estremi del treno, la chiusura ermetica della condotta.

3. I veicoli da frenare sono poi muniti:

dei *cilindri del freno*, i quali sono in comunicazione con la condotta principale;

di *valvola per l'azione rapida*, (1) destinata ad accelerare la chiusura dei freni del treno, quando si voglia fermarlo d'urgenza. Le valvole per l'azione rapida dei bagagliai CDUT sono dotate di *robinetti isolatori*, che servono ad isolare il cilindro dalla condotta principale;

di *valvola di fermata* pei carri o di *valvola d'allarme* colla relativa *cassetta d'allarme* per le carrozze e pei bagagliai (gli ultimi tipi hanno inoltre anche una valvola di fermata) per mettere in grado rispettivamente il frenatore nella cui cabina trovasi la valvola, o il capocorduttore od anche un viaggiatore qualsiasi, di provocare l'immediato e simultaneo funzionamento dei freni, alzando la valvola di fermata o tirando la maniglia di una cassetta d'allarme: la valvola d'allarme è chiusa in una apposita scatola metallica, la cui parete frontale ha un foro, da cui si vede un dischetto, che è di color *bianco*, quando la valvola d'allarme è *chiusa*, cioè quando è in posizione normale, che è invece di color *rosso*, quando essa valvola è aperta, cioè quando essa ha funzionato. Aprendo la cassetta si chiude a mano la valvola che è stata aperta;

(1) Nei veicoli la posizione della valvola per l'azione rapida è indicata sul longherone corrispondente, mediante un segno convenzionale.

di *valvole di rientrata d'aria*, applicate ad una o ad entrambe le testate, mediante le quali valvole si può introdurre l'aria esterna nella camera superiore dei cilindri del freno, determinando la sfrenatura. Il coperchio o cappa di protezione di queste valvole è dipinto in rosso.

ART. 2.

Funzionamento del freno.

1. Il funzionamento dei freni è simultaneo su tutti i veicoli del treno. In via normale i freni vengono manovrati dal solo macchinista; però, in caso di bisogno, possono essere serrati non soltanto dal macchinista, ma anche da un altro agente qualunque del treno, mediante le valvole di fermata o l'apparecchio d'allarme, come pure da un viaggiatore qualsiasi, in caso di imminente pericolo, servendosi dei detti apparecchi d'allarme.

2. Eccettuati i casi di bisogno improvviso ed assoluto, il freno di tutto il treno deve essere manovrato dal macchinista della locomotiva di testa, tanto se si tratti di doppia trazione in testa, quanto di rinforzo in coda.

3. Quando il treno accidentalmente si dimezzi oppure quando avvenga un guasto in qualche parte es-

senziale dell'apparecchio, il freno entra in azione automaticamente, cioè si chiude senza l'intervento del macchinista o di altra persona.

ART. 3.

Prova del freno.

1. Nella stazione di origine: di regola spetta al verificatore o ad altro agente di Trazione all'uopo designato di eseguire la prova del freno e vi provvede nel modo seguente:

constatata anzitutto la regolare esecuzione degli agganciamenti e degli accoppiamenti, si informa dal macchinista se l'apparecchiatura del freno è a tenuta per i provvedimenti necessari qualora vi fossero guasti. Dopo di che:

a) dà al macchinista l'ordine di stringere i freni con *frenatura moderata*, e camminando lungo il treno dalla testa alla coda, si assicura che tutti i freni dei veicoli funzionino regolarmente, che gli zoccoli siano accostati e premano i cerchioni e che le valvole per l'azione rapida siano aperte, e, trovandone qualcuna indebitamente chiusa, l'aprirà: nelle linee con tratti a dentiera esaminerà con speciale cura il funzionamento degli zoccoli delle ruote dentate dei bagagliai CDUT;

b) giunto alla coda del treno ed accertato il regolare innesto dell'ultimo accoppiamento flessibile sul

rispettivo falso accoppiamento, dà al macchinista l'ordine di fare una *frenatura rapida*, e verifica che la valvola per l'azione rapida del veicolo di coda funzioni regolarmente: ciò che si rileva dal ronzio dell'aria che penetra nella valvola stessa;

c) quindi dà al macchinista l'ordine per l'*allentamento dei freni*, e, percorrendo di nuovo il treno nella direzione verso la locomotiva, si accerta che tutti gli zoccoli si siano allontanati dai cerchioni;

2. Nelle stazioni intermedie o dopo fermate in linea, nel caso di aggiunta o di distacco di veicoli, e dove il treno viene semplicemente dimezzato e poi ricongiunto, la prova si limita alla verifica della chiusura e dell'apertura del freno sui veicoli aggiunti e sul veicolo di coda; di conseguenza, l'agente incaricato, dopo verificate le disunioni ed unioni degli accoppiamenti, dà il segnale al macchinista per la frenatura rapida; e, assicuratosi che gli zoccoli dei veicoli siano tirati prontamente contro i cerchioni, dà il segnale per l'apertura dei freni, accertandosi poi che gli zoccoli dei veicoli da verificare si scostino dai cerchioni.

Nel caso in cui il cambiamento di composizione del treno, o il cambiamento della locomotiva, avvenga in una stazione dove comincia un tronco di linea con tratto armato a dentiera, la verifica dovrà estendersi a tutti i veicoli, accertando anche il *funzionamento degli zoccoli delle ruote dentate*.

ART. 4.

**Veicoli non frenati durante la prova
o rimasti frenati dopo di essa.**

1. Quando nella prova, dopo la chiusura dei freni, si trovi qualche veicolo con gli zoccoli ancora discosti dalle ruote, si deve verificare anzitutto se lo stantuffo si è sollevato o no.

a) Se lo stantuffo si è sollevato, ma i ceppi non premono i cerchioni, vi è un guasto nella timoneria o per lo meno un difetto di registrazione degli zoccoli: il personale della Trazione deve provvedere a quanto del caso.

b) Se lo stantuffo non ha funzionato, allora o è rimasto disgiunto l'accoppiamento antecedente al veicolo in cui si presenta il guasto, oppure, se il veicolo è dotato di robinetto isolatore, esso è chiuso. Fatto l'accoppiamento mancato o rispettivamente aperto il robinetto chiuso, occorre rifare la prova: se il difetto persistesse, oppure se esso non fosse imputabile a nessuna delle cause ora accennate, provvederà il personale della Trazione.

2. Qualora, invece, gli zoccoli di qualche veicolo siano rimasti aderenti alle ruote, si verificherà che non sia chiuso il freno a mano, oppure se il gambo dello stantuffo del cilindro a freno non sia completamente fuori, cioè in posizione di allentamento. Nel primo caso, ba-

ART. 4.

sta evidentemente l'apertura del freno a mano; nell'altro, occorre l'intervento del personale di Trazione.

3. Dopo eliminate le perdite eventualmente riscontrate, o fatte altre riparazioni al freno, si dovrà ripetere la prova per controllare, in particolar modo, che il funzionamento del freno sia regolare nei veicoli riparati.

4. Spetta al capo treno, in seguito a parere dell'apposito incaricato o del macchinista o d'altro agente della Trazione, di provvedere perchè, in caso di guasto non riparabile, il veicolo sia passato in coda (senza però fare l'accoppiamento del freno col veicolo antecedente) o che venga soppresso il freno continuo su tutto il treno, o parte del treno ricorrendo ai freni a mano. Nelle stazioni di comando, tale incarico compete al dirigente.

ART. 5.

Prova ordinata dal capo treno.

Quando non vi sia il verificatore e manchi altro agente incaricato per eseguire la prova dei freni, vi provvederà il capo treno, che potrà valersi dell'opera del fochista, per far controllare la chiusura e quindi l'allentamento dei ceppi. In questo caso il capo treno fa il segnale N. 26, per ordinare al macchinista la frenatura *moderata* o *rapida*, o l'apertura dei freni.

treno non deve dare l'ordine di partenza prima di aver preso cognizione di tale annotazione. Mancando l'agente di Trazione, l'annotazione sarà fatta e firmata dallo stesso capo treno.

ART. 8.

Agenti di scorta e manovra dei freni a mano.

1. Il numero minimo di agenti di scorta ai treni serviti dal freno *Hardy* è stabilito dalle norme sulla frenatura relative a ciascuna linea.

2. Il personale del treno non deve, in via normale, manovrare i freni a mano, eccettuati i frenatori che prendessero posto sui veicoli isolati o sprovvisti dell'apparecchio del freno a vuoto i quali dovranno regolarsi come nei treni col solo freno a mano.

3. Nel caso però che venisse dato dal macchinista il segnale d'allarme, ogni agente del treno deve subito stringere i freni a mano che gli sono accessibili, come se il freno continuo non esistesse.

4. Dopo l'uso dei freni a mano dei veicoli nei quali funziona il freno continuo, è necessario riaprire completamente i primi, per non incagliare il successivo funzionamento del freno continuo.

ART. 9.

Fermata d'urgenza provocata dal personale del treno.

1. Quando il freno continuo *Hardy* funziona regolarmente, qualunque agente del treno può all'occorrenza provocare l'arresto sollevando la valvola di fermata più vicina e tenendola aperta finchè il treno sia fermo; ovvero, tirando una delle maniglie dell'apparecchio d'allarme.

2. Qualora ciò nonostante il treno non si fermasse, l'agente dovrà ricorrere anche ai freni a mano ed all'esposizione del segnale d'arresto.

3. Solo a treno fermo si dovrà chiudere la valvola d'allarme aprendo all'uopo la relativa cassetta di protezione.

4. È assolutamente vietato di servirsi del segnale di allarme, o di sollevare anche per un solo momento la valvola di fermata, salvo in casi d'assoluta necessità, e cioè quando l'agente s'accorgesse di un imminente pericolo, o d'un segnale d'arresto oltrepassato dal macchinista invece di rispettarlo, o di qualsiasi altra grave anomalia.

Fermata d'urgenza provocata da un viaggiatore.

1. Se il treno si ferma in seguito al funzionamento dell'apparecchio del segnale d'allarme, il capo treno, dopo aver provveduto alla protezione del treno, ricercherà su quale veicolo abbia funzionato, e da chi e per qual motivo fu messo in azione l'apparecchio. Per determinare la carrozza (1) il capo treno deve osservare quale valvola d'allarme ha funzionato (art. 1 capoverso 3° della presente Istruzione); in tal modo avrà la prova che fu abbassata qualche maniglia e per individuarla non avrà che da entrare nei singoli compartimenti.

2. Soltanto dopo di ciò, il capo treno deve provvedere alla chiusura della valvola d'allarme e cioè deve aprire con la chiave da carrozza lo sportellino della cassetta, e chiudere a mano la valvola, ottenendosi in tal modo la rimozione della maniglia della cassetta d'allarme che ritornerà in posizione normale.

3. In caso d'ingiustificato uso dell'apparecchio, il capo treno eleverà contravvenzione a carico dei responsabili, a termini del R. Decreto 22 maggio 1892, N. 354.

4. Qualora un agente del treno s'accorgesse che nonostante la manovra del segnale d'allarme il treno non accenna a fermarsi, egli deve subito intervenire

(1) Nei primi momenti si sente anche il ronzio dell'aria che affluisce nella condotta.

per ottenere la fermata, tirando la maniglia di un altro apparecchio d'allarme o aprendo una valvola di fermata; se pur questo non giovasse chiuderà il freno a mano e si servirà dei segnali ordinari.

Fermata del treno per guasto del freno.

1. Fermandosi il treno senza che se ne rilevi la ragione, il capo treno, dopo aver provveduto alla protezione del treno, dovrà interrogare il macchinista per accertarsi che la fermata non sia stata provocata da lui o da qualche anomalia dell'apparecchio sulla locomotiva. In caso negativo, si concerterà con esso per cercare il guasto.

2. Bisogna, anzitutto, osservare se tutti i veicoli hanno i freni chiusi, o se ciò si verifica per qualche veicolo soltanto. Nel primo caso si cerchi in qual punto della condotta esiste la perdita: nel secondo caso bisogna regolarsi come nella verifica dell'allentamento dei freni durante la prova (art. 4, cap. 2 della presente Istruzione).

3. Se si è rotto un accoppiamento flessibile bisogna sostituirlo mediante un accoppiamento di scorta, a meno che non si possa rimediare all'inconveniente, lasciando il tubo, nella parte ove si verifica la perdita, mediante nastro isolante.

4. Qualunque sia il guasto, se questo si può prontamente riconoscere e riparare, ovvero se si può pel

momento rimediare isolando il freno del veicolo guasto, si proseguirà la corsa dopo aver riaperti i freni e dopo aver fatte le prove prescritte. In caso contrario non resterà che annullare il freno continuo su tutto il treno o su parte di esso. A tale uopo bisogna interrompere la condotta posteriormente alla locomotiva od all'ultimo veicolo in cui il freno continuo può ancora funzionare, ed introdurre l'aria nei serbatoi e nei cilindri sollevando le valvole di rientrata d'aria, dei veicoli in cui il freno non funziona più.

5. Se il freno continuo rimane in funzione su parte del treno, si farà per essa la prova del freno e tanto il macchinista quanto il capo treno dovranno attenersi alle norme dell'art. 11.

6. Alla prima stazione in cui sia possibile, si procurerà di rimediare, togliendo i veicoli avariati o collocandoli in coda in modo da ristabilire il funzionamento del freno continuo sulla maggior lunghezza possibile del treno.

7. In generale, se il punto dove il treno si è fermato, come ad esempio in galleria, rende molto malagevole l'eseguire verifiche sul posto, si potrà rimandare alla prossima stazione di fermata l'esecuzione delle verifiche e delle prove, per i provvedimenti del caso atti a riattivare, possibilmente in modo regolare, il freno continuo su tutto o su parte del treno. In ogni caso si dovrà procurare di portare fuori della galleria le carrozze coi viaggiatori.

Fermata del treno per spezzamento.

1. In caso di spezzamento del treno, entrambe le parti si fermano automaticamente, di solito un po' discoste l'una dall'altra; gli accoppiamenti della condotta del freno, corrispondenti all'aggancio spezzato, in generale, si separano senza guastarsi.

2. Dopo provveduto alla protezione del treno, si dovrà innestare la bocchetta dell'accoppiamento flessibile estremo della condotta alla coda della parte anteriore sul corrispondente falso accoppiamento: nella parte posteriore si chiudono subito i freni a mano ed eventualmente si assicurano le ruote nel miglior modo possibile, come se il freno a vuoto non esistesse, ricongiungendo quindi le due parti staccate. Per ultimo, si ristabilirà il funzionamento del freno continuo sull'intero treno, e su parte di esso, a seconda del caso e si proseguirà la corsa, dopo di aver provveduto alla prova del freno, tenendo presenti le norme di cui al precedente articolo.

PARTE IV.

SERVIZIO DEL PERSONALE DI SCORTA AI TRENI

ART. 1.

Presenza in servizio.

1. Gli agenti di servizio ai treni devono presentarsi in stazione all'ora stabilita ed in tempo utile per compiere le operazioni che loro incombono, firmando subito il prescritto foglio di presenza; dopo di che non possono più assentarsi senza autorizzazione del dirigente del deposito, o del capo stazione o del capo treno.

2. Nelle stazioni non di comando il capo treno non deve allontanarsi dalla stazione tranne che nei periodi di interruzione di servizio previsti dal relativo turno; in quelle di comando potrà allontanarsi col permesso del dirigente. Gli altri agenti di scorta ai treni devono richiedere sempre il permesso al capo treno, il quale stabilirà, ove occorra, l'ora di ritorno in stazione. Tanto il capo treno come gli altri agenti devono indicare all'agente preposto alla stazione dove potranno essere reperibili in caso di bisogno.

ART. 2.

Prima della partenza.

1. Ogni treno in viaggio è scortato, di regola, dal capo treno coadiuvato da un agente che, in via normale, deve sorvegliare la coda del treno, o prendere posto nel primo veicolo in testa nel caso di treno spinto da locomotiva, per esporre i segnali occorrenti.

2. Quando, pel treno, siano prescritti i fanali da segnalamento accesi, gli agenti del treno devono avere la propria lanterna accesa.

3. Gli agenti del treno devono occupare il proprio posto, designato o dal capo stazione o dal capo treno, prima che il treno si metta in corsa.

4. Il capo treno, prima di partire dalla stazione di origine, o da altra dove sia stata eseguita manovra, deve assicurarsi:

a) della regolarità degli agganciamenti (art. 4 dell'Istruzione sulla Formazione dei treni);

b) dei mezzi di chiusura delle porte o sponde dei carri, accertandosi che quelle che debbono essere chiuse od assicurate a posto lo siano a dovere;

c) dello stato generale delle carrozze (pulizia, specialmente delle latrine) e dei carri, ed accertarsi che esistano i vetri della garetta e della vedetta e che non

vi siano avarie, riscaldi di assi, mancanze, spostamenti che possano recare danno al personale di servizio od ai viaggiatori, o compromettere comunque la regolare corsa del treno;

d) che non vi siano veicoli in composizione al treno con etichette che vietino la circolazione dei medesimi;

e) della regolare composizione del treno, anche in confronto coi documenti di trasporto.

5. Quando sia il caso, dovrà accertarsi anche della regolare accensione del fanale di coda e dell'illuminazione.

6. A seconda delle constatazioni fatte e del luogo in cui avvengono, queste debbono far oggetto o di provvedimento immediato, richiedendo, se del caso, l'intervento del personale di macchina e di stazione; o di denuncia al dirigente della stazione di comando; o di annotazione nel foglio di corsa.

7. Prima di ordinare la partenza nei modi prescritti (segnale N. 21) il capo treno deve assicurarsi che tutti i servizi e le cautele inerenti al treno, da ambe le parti, siano compiute e che ciascun agente in servizio al treno si trovi in condizioni fisiche normali ed occupi il posto assegnatogli.

8. Il capo treno deve ritirare, regolarmente compilati, dalla stazione di origine del treno, il foglio di corsa, il foglio veicoli, il foglio di accompagnamento, il bollettino di trazione e gli altri moduli inerenti al servizio

bagagli, valori e merci insieme ai documenti di trasporto.

Quando la stazione di origine del treno è stazione di comando, il foglio di corsa che viene ritirato dal capo treno deve essere completo in ogni sua parte: in caso diverso la stazione di comando provvede per la compilazione del foglio di corsa iscrivendovi essa stessa direttamente, quando sia possibile, le prescrizioni di movimento, e altrimenti comunicandole per mezzo del telefono, prima della partenza del treno dalla stazione non di comando, al capo treno che le iscriverà nel foglio di corsa. — Il capo treno deve sempre assicurarsi prima della partenza del treno che la stazione di comando non abbia eventualmente da comunicargli altre prescrizioni di movimento. — Tutte le altre indicazioni devono essere iscritte sul detto foglio dal capo della stazione di origine del treno.

9. La corsa dei treni viene regolata in base all'orologio del capo treno, il quale ha l'obbligo di regolarlo con quello della stazione di origine del treno, e quindi di piombarlo con l'apposita tenaglia della stazione. Ove l'orologio si guasti durante il viaggio, in una fermata o in una stazione dove non vi fosse orologio regolato, il capo treno deve richiedere per telefono, nella prima località dove il treno si ferma, l'ora alla prossima stazione.

Durante il viaggio.

1. Durante la corsa il capo treno deve aver sott'occhio l'orario di servizio, e rendersi esatto conto della posizione del suo treno rispetto a quella degli altri ordinari, facoltativi, speciali e supplementari in corsa, precedenti, susseguenti ed incrocianti.

2. Deve osservare con frequenza all'esterno per rilevare le condizioni della via, l'andamento del treno ed i segnali del personale di vigilanza e delle stazioni.

3. Avvicinandosi alle stazioni, il capo treno deve accertarsi in tempo utile che il treno sia ricevuto regolarmente, e tenersi pronto ad arrestare il treno qualora fosse necessario.

4. Il capo treno deve poi sorvegliare i carri carichi, accertandosi che il carico non si scomponga e che non vi sia pericolo che cadano per via merci od attrezzi.

5. È proibito, tanto al capo treno quanto agli altri agenti di scorta, quando sono in servizio, di dormire, fumare, sdraiarsi o leggere, e di abbandonare o cambiare — tranne che nei casi ammessi — il posto loro assegnato.

Corrispondenza, bagagli e valori.

1. Il capo treno è pure incaricato del trasporto della corrispondenza di servizio, curandone la custodia e la consegna alle stazioni destinatarie. Deve rifiutare la corrispondenza che non porti il timbro dell'Ufficio mittente.

2. Per il servizio dei bagagli il capo treno si serve all'occorrenza dell'opera dell'agente o degli agenti di scorta per il carico e lo scarico in aiuto del personale delle fermate e delle stazioni.

3. I valori sono ricevuti in consegna personalmente dal capo treno e da lui racchiusi nella cassaforte del bagagliaio. La riconsegna a destinazione deve pure essere fatta in persona dal capo treno secondo le modalità prescritte al riguardo.

ART. 5.

Biglietti e controlleria.

Di regola, il capo treno provvederà alla controlleria dei biglietti dei viaggiatori durante la sosta dei treni nelle stazioni ed anche lungo il viaggio se ciò fosse necessario.

In questo caso però non dovrà lasciare il suo posto scoperto, ma si farà sostituire dall'agente di scorta quando il bagagliaio sia l'ultimo veicolo ed il treno non abbia la locomotiva in coda, oppure quando il bagagliaio sia in testa in quei tratti a dentiera in cui la locomotiva è in coda e spinge il treno: ciò agli effetti degli art. 2 e 3 della presente Istruzione.

PARTE V.

SERVIZIO DEL PERSONALE DI MACCHINA

ART. 1.

Presenza in servizio.

1. Le locomotive in viaggio, e quelle manovranti fuori dei binari annessi ai depositi ed alle rimesse, debbono essere scortate da un agente rispettivamente abilitato alle funzioni di macchinista per i treni o per le manovre, sussidiato da altro agente con le funzioni di fochista.

2. Con apposite disposizioni, potrà tuttavia essere ammessa, per determinati casi, la facoltà di adibire al servizio della locomotiva un solo agente, sotto l'osservanza delle modalità che saranno fissate.

3. I macchinisti possono permettere ai rispettivi fochisti di condurre le locomotive a titolo di istruzione; ma devono sorvegliare attivamente il loro servizio, rimanendo sempre personalmente responsabili in primo grado degli inconvenienti che si verificassero.

4. Il macchinista ed il fochista non devono in alcuna circostanza abbandonare il loro posto presso la locomotiva in attività di servizio.

5. Quando la locomotiva trovasi in stazionamento fuori dei binari annessi ai depositi ed alle rimesse, non

però sui binari di corsa, il macchinista ed il fochista si possono allontanare, ma non contemporaneamente, a meno che la custodia non sia affidata, con superiore autorizzazione, ad un agente della stazione.

6. Quando la locomotiva trovasi sui binari annessi ai depositi ed alle rimesse, il macchinista ed il fochista si possono allontanare, dopo averla lasciata in custodia ad altro agente autorizzato, od altrimenti dopo aver provveduto a ricoverarla in rimessa chiusa ovvero a toglierne il manubrio del regolatore, oltre a disporla come è prescritto per gli stazionamenti.

7. Sui binari annessi ai depositi ed alle rimesse la locomotiva può essere manovrata dal solo macchinista, o dal solo fochista, o da altro agente abilitato.

8. Il macchinista ed il fochista in servizio di riserva non possono allontanarsi senza consenso del capo deposito, ovvero, in sua mancanza, senza accordi col capo stazione.

ART. 2.

Dipendenza e responsabilità dei macchinisti e dei fochisti.

1. I fochisti debbono obbedienza intera ai loro macchinisti per quanto si riferisce al servizio della locomotiva, subordinatamente alle prescrizioni regolamentari. È obbligo dei macchinisti di istruire accuratamente i fochisti nell'arte di condurre le locomotive,

nonchè sui regolamenti e sulle altre disposizioni concernenti il loro servizio.

2. I fochisti sono corresponsabili coi macchinisti degli inconvenienti attribuiti ad inosservanza o disattenzione rispetto alle disposizioni che riguardano i segnali e la loro applicazione ed a quelle che si riferiscono al loro servizio di macchina, e dei danni che possono avvenire al materiale in seguito a loro negligenza.

ART. 3.

Preparazione delle locomotive.

Ogni macchinista deve assicurarsi, mediante accurata visita, che la locomotiva sia in perfetto ordine, munita degli attrezzi, utensili e segnali necessari; che si trovi completamente rifornita d'acqua, di carbone e di sabbia, e che la pressione abbia raggiunto i $\frac{3}{4}$ di quella normale di lavoro almeno 20 minuti prima della partenza del treno.

ART. 4.

Manovre.

1. Nelle manovre, il macchinista deve stare a portata del regolatore e dell'apparecchio d'inversione. Tanto esso quanto il fochista devono prestare attenzione ai segnali fatti, ed ai binari e deviatori verso cui si dirige la locomotiva, per fermarla prontamente in caso di bisogno.

2. È vietato gettare rosticci ed usare la sabbia sui deviatoi, sulle piattaforme, e nelle altre località dove ciò potrebbe dar luogo ad inconvenienti.

ART. 5.

Stazionamenti.

1. Di regola ogni locomotiva, con o senza treno, accesa o ferma in qualsiasi località, deve avere il regolatore chiuso, l'apparecchio d'inversione nella posizione centrale, il freno chiuso, ed i rubinetti di scarico dei cilindri aperti.

2. Qualora la locomotiva, con o senza treno, sia in un binario di corsa di una stazione, ed in attesa di un treno, il macchinista ed il fochista debbono occupare il rispettivo posto come durante la corsa; il freno deve essere allentato e l'apparecchio d'inversione disposto per il movimento nello stesso senso del treno atteso.

ART. 6.

Partenza dei treni.

1. Il fochista è tenuto ad eseguire l'agganciamento della locomotiva al treno, compresa l'unione della condotta del freno continuo, ed il macchinista deve assicurarsi della regolare esecuzione.

2. Il macchinista, prima della partenza dalla stazione d'origine della sua corsa, deve regolare il suo orologio con quello del capo treno. Non deve mettere in moto il treno da una stazione prima di aver eseguita la prova del freno, dove è prescritta, nè prima di essersi accertato che il segnale di partenza sia stato dato dal suo capo treno.

3. L'incamminamento deve essere eseguito con cautela, per evitare rotture degli organi d'attacco.

ART. 7.

Durante il viaggio.

1. Durante il viaggio il macchinista ed il fochista debbono rimanere in piedi sulla piattaforma della locomotiva; il primo vicino alla vite d'inversione ed al regolatore; il secondo dall'altro lato, quando non sia occupato nell'alimentazione del fuoco od in altri lavori.

2. Quando il macchinista dovesse abbandonare il suo posto per ispezionare qualche parte della locomotiva, il fochista deve nel frattempo sostituirlo presso il regolatore.

3. Essi debbono osservare attentamente la linea, e volgersi di quando in quando indietro, per osservare se il treno non presenta anomalie, e se nessun segnale vien fatto. Avvicinandosi alle biforcazioni, debbono assicurarsi che il deviatoio sia disposto pel binario assegnato.

4. La pressione normale in caldaia deve essere mantenuta nell'intero percorso, eccettuati i tratti dove è richiesto un piccolo lavoro e quelli in discesa, nei quali non dovrà per altro lasciarsi discendere al disotto di 8 kg. per cm^2 . Si dovrà procurare, nell'avvicinarsi a questi tratti, di non avere nel forno un fuoco troppo intenso.

5. La velocità deve essere regolata in base alle percorrenze stabilite dall'orario, ed uniforme per quanto possibile. In caso di ritardo, può essere aumentata, subordinatamente ai limiti prescritti nell'orario o con altre disposizioni.

6. All'apparire di un segnale di fermata o di rallentamento non preavvisato, il macchinista deve mettere in azione immediatamente i mezzi di arresto di cui dispone, in modo da rendersi subito padrone della velocità del treno, per regolarsi poi secondo la distanza dal segnale.

ART. 8.

Ingresso nelle stazioni.

1. Avvicinandosi ad un semaforo, il macchinista ed il fochista debbono regolare in tempo la velocità in modo da rispettare rigorosamente il segnale, se a via impedita. Se il segnale è a via libera, non debbono cessare dal prestarvi attenzione sinchè non lo abbiano oltrepassato, per trovarsi pronti a fermare nel caso che esso venisse d'improvviso disposto a via impedita.

2. Avvicinandosi ad una stazione o ad una fermata, essi devono regolarsi in modo da fermare il treno al punto stabilito; i treni viaggiatori devono fermarsi con le carrozze in corrispondenza del fabbricato viaggiatori (o del marciapiede dove esiste).

3. Maggiore attenzione il macchinista deve usare nell'avvicinarsi ai semafori od alle stazioni e fermate che per condizioni locali o per intemperie non fossero visibili che a breve distanza, ed in genere alle stazioni di diramazione e di estremità, in quelle dove sono stabiliti incroci o precedenza, ed in quelle dove vedano giacenti veicoli.

4. La velocità deve in ogni caso essere regolata in modo da non impegnare mai, neppure quando il binario sia libero, il deviatore d'uscita. Qualora per inavvertenza questo venisse impegnato, non deve retrocedere prima di aver presi i provvedimenti necessari ad evitare uno sviamento per falso scambio.

ART. 9.

Termine di viaggio.

1. Si deve avere cura di giungere alla stazione termine di corsa con acqua alta nella caldaia, lasciando abbassare la pressione a 8 kg. per cm^2 , e con poco combustibile sulla griglia, specialmente se la locomotiva deve essere spenta.

2. Prima di lasciare il servizio il macchinista ed il fochista devono pulire la locomotiva ed il macchinista deve eseguire una accurata visita.

ART. 10.

Treni rimorchiati da più locomotive.

1. La trazione multipla è di massima da evitarsi. Nel caso tuttavia in cui per eccezione un treno avesse in testa più di una locomotiva, spetta al macchinista di testa di regolare la corsa, dare i fischi regolamentari, e partecipare agli altri macchinisti tutte le comunicazioni che egli riceve concernenti la circolazione del treno. Egli non deve mettere in moto il treno prima di essersi accertato che nelle altre locomotive il personale sia a suo posto.

2. Se un treno con più d'una locomotiva in testa eseguisce manovre, spetta al macchinista della prima locomotiva di regolare i movimenti.

ART. 11.

Locomotive in coda.

1. La locomotiva può essere collocata in coda invece che in testa nei treni materiali e negli altri casi previsti dall'orario od altrimenti autorizzati, e la velocità non deve in tali casi essere superiore a 18 km. l'ora.

2. Nell'orario sono indicati i tratti di linea ed i casi in cui un treno può essere rinforzato da una locomotiva in coda, agganciata o non agganciata.

3. Il macchinista della locomotiva di rinforzo in coda deve provvedere perchè il segnale di coda sia portato, oltrechè dall'ultimo veicolo, anche dalla sua locomotiva. Qualora il distacco di questa avvenga in piena linea, il macchinista prima di retrocedere deve fermarsi per sistemare i segnali.

4. Nei treni rinforzati in coda, il macchinista di testa, ricevuto l'ordine di partenza dal capo treno e dato il segnale N. 17 col fischio, deve aspettare a mettere in moto la propria locomotiva sinchè il macchinista di coda non risponda a sua volta mediante lo stesso segnale col fischio, ciò che questi non deve fare prima di avere spinti leggermente i veicoli del treno.

5. Durante la corsa, il macchinista di coda deve attenersi ai segnali del macchinista di testa e deve in ogni caso far lavorare la sua locomotiva tanto da mantenerla bene aderente al treno. Il macchinista di testa deve regolare in tempo debito l'azione della sua locomotiva nei punti dove cambia la pendenza, per evitare urti o strappi, e distacchi della locomotiva di spinta.

6. Qualora la locomotiva di rinforzo in coda si separasse dal treno, il macchinista ricorre al segnale d'allarme per avvisare il macchinista di testa, il quale deve fermare. Solo dopo la fermata la locomotiva di spinta sarà ricongiunta al treno.

caricato; e si presta coi mezzi di cui dispone per assicurare la circolazione dei veicoli nei casi di riscaldi o di altre avarie.

2. Il fochista è tenuto ad aiutare il personale del treno, in caso di necessità, per carico e scarico di bagagli e merci.

ART. 15.

Rapporti.

1. È obbligo del macchinista di informare il capo treno di tutte le anormalità rilevate concernenti la sicurezza dell'esercizio, dandogli le necessarie indicazioni di tempo e luogo alla prima fermata, od anche all'occorrenza fermando appositamente il treno, in posizione opportuna.

2. Al termine del viaggio il macchinista deve riferire ogni anormalità riscontrata sul bollettino concernente la corsa del treno.

PARTE VI.

SERVIZIO DEL PERSONALE DI VIGILANZA

ART. 1.

Generalità.

1. La polizia, la sorveglianza e la manutenzione della via sono affidate ai guardiani cantonieri organizzati in squadre, ad ognuna delle quali spetta il servizio di un tronco, chiamato cantone, sotto la dipendenza di capi squadra e di sorveglianti.

2. Alla sorveglianza di alcuni passaggi a livello sono addette le guardabarriere, pure sotto la dipendenza dei capi squadra e dei sorveglianti.

ART. 2.

Vigilanza.

1. Ogni guardiano cantoniere prima di andare al lavoro e nel ritornarne deve visitare il tratto di linea affidatogli e quando si avveda di guasti o di ingombri nel corpo stradale, o nei manufatti, o di difetti nell'armamento, che non fosse in grado di riparare o di rimuovere, deve esporre segnale di fermata ai treni nel modo indicato all'art. 10, capoverso 4 del regolamento segnali, e darne quindi subito avviso al capo squadra dal quale dipende.

2. I capi squadra debbono visitare giornalmente il cantone ad essi affidato, assicurarsi che i guardiani cantonieri abbiano praticato le visite prescritte, che le guarda-barriere custodiscano con diligenza i passaggi a livello e che tanto le guardabarriere come i guardiani cantonieri abbiano quanto occorre per fare i segnali necessari. Debbono possedere l'orologio che deve essere controllato con quello del sorvegliante.

3. I sorveglianti debbono fare le visite al tronco ordinate dai loro superiori; debbono assicurarsi che i loro dipendenti conoscano ed interpretino esattamente le disposizioni regolamentari e tutte le altre prescrizioni sul mantenimento e sorveglianza delle linee e vigilarne l'adempimento. Debbono avere l'orologio ben regolato e controllare quello dei capi squadra e delle guardabarriere.

ART. 3.

Circolazione dei treni.

1. I lavori di manutenzione del binario debbono essere regolati in modo da non interrompere la circolazione dei treni e, per quanto è possibile, da non ritardarne la corsa. Prima di incominciare alcun lavoro, pel quale occorra interrompere il binario, debbono essere spiegati i segnali d'arresto alle distanze prescritte.

2. Qualora al passaggio del treno accadesse qualche fatto anormale o pericoloso, gli agenti dei Lavori debbono, ove occorra, segnalare l'arresto al treno o ripetere i segnali che dal personale del treno medesimo vedessero esposti. Perciò ogni squadra di cantonieri deve sempre essere munita di trombe, bandiere, fanali e, dove è prescritto, anche di petardi, per poter fare, occorrendo, le necessarie segnalazioni.

3. Gli agenti dei Lavori debbono fare attenzione ai segnali sul veicolo di coda o sulla locomotiva per regolarsi, nel caso che indichino la effettuazione di treni speciali, facoltativi e supplementari o di locomotive di ritorno.

4. Nel caso di veicoli in fuga, gli agenti dei Lavori, correndo nella direzione dei medesimi, debbono fare il segnale N. 28, cercando di attirare l'attenzione dell'altro personale; se in tempo, debbono porre sulle rotaie ghiaia o sabbia, per ritardare la corsa dei veicoli.

ART. 4.

Treni speciali materiali.

1. Quando vengono effettuati appositi treni per trasporto di materiali, i sorveglianti debbono scortarli, qualora tale incarico non venga affidato ai capi squadra.

2. I sorveglianti debbono provvedere alla distribuzione degli orari di detti treni, come di tutti gli altri treni speciali, al personale dipendente, dando opportune istruzioni tanto alle guardabarriere per lo speciale servizio dei passaggi a livello, come ai capi squadra in dipendenza degli eventuali lavori da eseguirsi sul tratto interessato dai treni stessi.

3. Il capo squadra od il sorvegliante che scorta un treno materiali deve invigilare e regolare il carico e lo scarico.

ART. 5.

Preenziamento dei treni ai passaggi a livello.

1. Durante l'orario di servizio le guardabarriere non possono assentarsi dalla linea.

2. I passaggi a livello debbono essere tenuti abitualmente aperti nell'intervallo fra un treno e l'altro; le guardabarriere che li hanno in consegna, debbono collocarsi presso i cancelli od alle barriere dei passaggi stessi 10 minuti prima dell'ora di passaggio dei treni, secondo l'orario, e chiudere l'attraversamento 5 minuti prima di detto passaggio.

3. Gli agenti della linea ed in particolar modo le guardabarriere non debbono mai tentare di attraversare il binario all'approssimarsi di un treno, ma debbono sempre rimanere dove si trovano.

4. Dall'istante in cui un treno si presenta alla vista le guardabarriere debbono anzitutto guardare lungo la strada e, se nulla si oppone al libero passaggio del treno, debbono fare il segnale di presenziamento. (Segnale N. 1).

5. Quando viene annunziato per mezzo del segnale un treno supplementare o una locomotiva di ritorno, le guardabarriere debbono restare sulla linea in continua sorveglianza fino a che il treno o locomotiva segnalata non sia passata. Vedendo invece il segnale per un treno facoltativo, devono attendere il primo facoltativo previsto nell'orario dopo il treno segnalante, a meno che abbiano ricevuto avviso di attenderne un altro.

6. Nei casi di treni speciali, ricevuta comunicazione dell'orario, debbono regolarsi rispetto ai treni stessi come per i treni ordinari. Nel caso di treni speciali materiali saranno loro date direttamente le disposizioni necessarie.

ART. 6.

Servizio in caso di accidenti.

1. In caso di accidenti gli agenti dei Lavori debbono accorrere sul luogo al primo avviso, per prestare aiuto ed assistenza.

2. Di ogni accidente sulla sede della ferrovia e sue adiacenze che colpisca impiegati dell'amministrazione od estranei, o che rechi avarie al materiale od alle opere della ferrovia, gli agenti dei Lavori debbono immediatamente dare partecipazione al proprio superiore od al capo della stazione o fermata più vicina.

ART. 7.

Servizio in caso d'intemperie.

In caso d'intemperie gli agenti dei Lavori debbono spiegare la maggiore attività possibile, vigilando anche di notte, per segnalare a tempo debito eventuali guasti od ingombri che non possano da essi essere riparati o rimossi.

ART. 8.

Guasti alle linee telefoniche.

I guardiani cantonieri debbono sorvegliare la linea telefonica ed avvertire subito i loro capi squadra o sorveglianti, nonchè la stazione o fermata più vicina, dei guasti che si fossero verificati o della minaccia di caduta di pali, provvedere alle riparazioni provvisorie che fossero in grado di eseguire e coadiuvare il personale addetto ai telefoni nelle riparazioni definitive.

ART. 9.

Consegna di oggetti rinvenuti.

Qualsiasi oggetto rinvenuto sulla linea deve essere consegnato al capo della stazione o fermata più vicina, ritirandone ricevuta.

ART. 10.

Dotazione dei guardiani cantonieri.

Ogni guardiano cantoniere deve sempre essere provvisto dei seguenti oggetti della cui buona tenuta è responsabile, ed, in caso di smarrimento o di guasti, non giustificati, è tenuto a rimborsarne il valore:

- 1) bandiera a mano, doppia, rossa e verde, con fodero e cintura;
- 2) due bandiere ad asta lunga con puntale, una rossa, l'altra verde;
- 3) lanterna da segnali a tre colori;
- 4) tromba con cordone da portarsi a tracolla;
- 5) custodia con dodici petardi, dove è prescritto;
- 6) stagnina di latta per olio da un chilogrammo;
- 7) chiave a **T** per caviglie;
- 8) chiave per dadi;
- 9) il presente regolamento;
- 10) il documento del prestato giuramento avanti al Pretore quale agente giurato;
- 11) l'orario dei treni in vigore sulle rispettive linee.

ART. 11.

Dotazione delle guardabarriere.

Le guardabarriere debbono sempre essere munite dei seguenti oggetti, della cui tenuta sono responsabili; in caso di smarrimento o di guasti, non giustificati, sono tenute a rimborsarne il valore:

- 1) bandiera a mano, doppia, rossa e verde, con fodero;
- 2) due bandiere ad asta lunga con puntale, una rossa, l'altra verde;
- 3) lanterna da segnali a tre colori;
- 4) tromba con cordone, da portarsi a tracolla;
- 5) custodia con dodici petardi, dove è prescritto;
- 6) stagnina di latta per olio da un chilogrammo;
- 7) il presente regolamento;
- 8) l'orario dei treni in vigore sulle rispettive linee.

Le guardabarriere debbono possedere l'orologio e tenerlo regolato con quello del capo squadra o del sorvegliante.

PARTE VII.

CIRCOLAZIONE DEI CARRELLI

ART. 1.

Impiego dei carrelli.

1. L'impiego dei carrelli è riservato ai casi di constatata necessità per soli bisogni del servizio non escluso il trasporto delle masserizie degli agenti traslocati da una ad altra località del medesimo tronco.

2. La circolazione dei carrelli per uso degli imprenditori che eseguono lavori sulle linee può essere ammessa in base a speciale autorizzazione.

3. All'infuori delle circostanze sovraccitate, non può mai essere accordato l'uso dei carrelli pel trasporto di oggetti appartenenti ai terzi, e resta severamente proibito di far salire su di essi persone estranee al servizio, e specialmente donne e bambini, anche se appartenenti a famiglie di agenti ferroviari.

ART. 2.

Modo di usare il carrello.

1. Di massima, i carrelli debbono circolare spinti a mano; in via eccezionale se ne autorizza il rimorchio in coda ai treni nei casi e con le cautele più innanzi indicate.

2. I carrelli non possono circolare se non sono muniti di freno, e sui tratti a dentiera devono avere anche un apparecchio speciale di frenatura: debbono inoltre essere sempre provveduti di due stanghe di legno, per mezzo delle quali si possa moderare la velocità ed arrestare il carrello, anche in caso di guasto del freno.

ART. 3.

Consegna e custodia dei carrelli.

1. I carrelli sono in consegna ai capi squadra dei Lavori, che debbono provvedere a tenerli in perfetto ordine.

2. I carrelli debbono essere tenuti bene assicurati, con catena e lucchetto sui piazzali o sui binari tronchi delle stazioni o fuori del binario presso le case cantoniere.

ART. 4.

Disposizioni per la circolazione.

La circolazione dei carrelli deve essere predisposta personalmente di volta in volta dal sorvegliante e soltanto in casi eccezionali questi può incaricare un capo squadra.

ART. 5.

Scorta ai carrelli.

1. Ogni carrello in circolazione deve essere accompagnato da un capo squadra, o da altro agente da lui autorizzato.

2. L'agente che scorta il carrello deve essere munito di un orologio regolato con quello delle stazioni, dell'orario di servizio dei treni e degli attrezzi per fare in ogni caso i segnali prescritti e deve prestare speciale e scrupolosa attenzione al segnalamento di treni facoltativi, speciali o supplementari e di locomotive di ritorno, ed informarsi in tutte le stazioni attraversate se nulla si opponga al proseguimento della corsa.

6.

ART. 6.

Velocità dei carrelli.

La velocità dei carrelli non deve superare quella di 10 km. all'ora ed occorrendo deve essere ridotta sino a quella del passo d'uomo nelle gallerie, nelle curve in trincea, sempre quando la visuale non sia libera per un chilometro almeno in avanti. L'agente che scorta il carrello deve emettere frequenti suoni di tromba negli indicati tratti e nell'avvicinarsi ai passaggi a livello.

ART. 7.

Precauzioni nell'uso dei carrelli.

1. I carrelli si possono far circolare soltanto nelle ore diurne, escluso il tempo di fitta nebbia; in qualche caso straordinario di urgenza si possono far circolare nelle ore di notte, però con le maggiori precauzioni possibili.

2. Il carrello deve essere accompagnato da un numero di agenti sufficienti per poterlo togliere con prontezza dal binario, ancorchè sia carico.

3. È proibito di salire e scendere dal carrello in moto, di sedere sul davanti di esso e di salirvi quando sia carico, fatta eccezione per il personale indispensabile a manovrare il freno e fare i segnali.

4. Quando i carrelli viaggiano accoppiati il personale di scorta deve prendere posto esclusivamente sul carrello ultimo nel senso della corsa, salvo il caso che l'occupazione dei carrelli anteriori sia richiesta per la manovra dei freni; quando però basti un solo freno si deve fare agire quello dell'ultimo carrello.

5. I carrelli che lavorano uniti debbono essere collegati fra loro mediante catene o funi in modo da formare un solo veicolo oppure debbono essere muniti di bilici nel caso di trasporti di rotaie.

6. È assolutamente proibito di passare dall'uno all'altro carrello quando questi sono in movimento.

7. Quando un carrello ne segua un altro, devesi mantenere fra loro la distanza di 200 metri almeno.

8. Tale distanza però deve essere portata a 400 metri quando i carrelli percorrano un tratto in discesa superiore al 4 per mille.

ART. 8.

Ingresso nelle stazioni.

È assolutamente vietato al personale di scorta dei carrelli di manovrare i deviatori nelle stazioni.

ART. 9.

Rispetto ai treni.

1. Ogni carrello in circolazione deve essere ricoverato in una stazione almeno 20 minuti prima dell'arrivo del prossimo treno, secondo l'orario, se questo viaggia nello stesso senso, e 20 minuti prima della sua partenza, se questo viaggia in senso opposto.

2. Ove ciò non sia possibile, il carrello deve essere rimosso dalla linea 20 minuti prima dell'ora di partenza del treno dalla prossima stazione.

3. Un carrello carico non può essere messo sulla linea quando il tempo presumibilmente necessario al viaggio ed allo scarico non lasciasse l'agio di 20 minuti, di cui al comma precedente.

4. Quando fosse segnalato un treno supplementare o una locomotiva di ritorno, il carrello non può riprendere la circolazione se non dopo il passaggio del treno o della locomotiva.

ART. 10.

Protezione dei carrelli.

1. Il carrello a mano, in moto o fermo sulla linea, deve essere continuamente protetto davanti e di dietro alla distanza di m. 300 coi segnali di fermata (N. 3) e deve inoltre portare fisso altro segnale di fermata (N. 3) ben visibile.

ART. 10.

2. L'agente che scorta il carrello e quelli che portano i segnali debbono, per quanto è possibile, tenersi d'occhio per ogni eventuale necessaria corrispondenza fra di loro.

3. I carrelli fermi in una stazione per rispettare il passaggio di un treno, o per altro motivo, non debbono essere lasciati sui binari di corsa.

ART. 11.

Rimorchio dei carrelli in coda ai treni.

1. I carrelli da rimorchiarsi in coda ai treni debbono essere di tipo normale, muniti di freno e dell'apposito apparecchio di attacco, e devono essere scortati almeno da un agente: sui tratti a dentiera devono avere anche un apparecchio speciale di frenatura.

2. La richiesta del rimorchio, se il carrello viene attaccato al treno in una stazione di comando, deve essere fatta per iscritto al rispettivo dirigente, se invece l'attacco ha luogo in altre stazioni, o fermate, la richiesta per iscritto deve essere fatta al capo treno. Nella richiesta deve essere indicato il punto della linea in cui il carrello verrà staccato.

3. I carrelli rimorchiati non devono essere carichi; solo è permesso di mettervi sopra gli attrezzi di lavoro degli operai che prendono posto sul carrello, purchè gli

attrezzi medesimi non sporgano oltre la piattaforma del carrello nel senso longitudinale, nè oltre la sagoma di carico e siano inoltre assicurati con funi e catene.

4. Il rimorchio dei carrelli in coda ai treni è ammesso esclusivamente nelle ore diurne e nei tratti orizzontali ed in salita. In caso di soccorso può aver luogo anche nelle ore notturne ed anche su tronchi in cui siano intercalati tratti in discesa e sul carrello possono essere caricati materiali di qualsiasi specie, ma alle condizioni prescritte dal precedente capoverso 3. In questo caso sul carrello rimorchiato non possono prendere posto più di 2 agenti: quello incaricato della manovra del freno ed un altro che possa aiutarlo o sostituirlo in caso di bisogno.

5. Nei casi di soccorso può ammettersi il rimorchio anche di carrelli non muniti degli occorrenti organi di agganciamento e di repulsione, purchè l'agganciamento venga fatto in modo accurato e tale da permettere il pronto distacco del carrello per opera degli agenti che prendono posto sul carrello medesimo.

6. Per la circolazione del carrello in questi casi non è necessaria la presenza del sorvegliante o del capo squadra, ma è sufficiente la presenza del dirigente o del capo treno che accompagna la locomotiva od il treno di soccorso, senza peraltro che essi montino sul carrello.

7. Nei casi eccezionali suindicati la marcia deve effettuarsi con la massima attenzione e cautela e l'agente

del Movimento o dei Lavori deve provvedere perchè sia avvisato il macchinista di non superare la velocità di 20 Km. l'ora.

8. È vietato il rimorchio di due o più carrelli accoppiati, tranne il caso di treno o di locomotiva di soccorso.

9. È ammesso l'attacco dei carrelli ai treni con locomotiva in coda, purchè questa sia agganciata. Se la locomotiva deve sganciarsi in piena linea, il carrello non può staccarsi se non al punto in cui si ferma il treno per sganciare la locomotiva di coda.

10. Il carrello può venire staccato, senza arrestare il treno, in ogni punto della linea, ma sempre prima di raggiungere i tratti a dentiera, salvo che non sia munito di un apparecchio speciale di frenatura.