



FERROVIE DELLO STATO

REGOLAMENTI D'ESERCIZIO

PER LE

FERROVIE SECONDARIE A SCARTAMENTO RIDOTTO

DELLA SICILIA



PALERMO

Tip. della Rivista d'Ost. e Gin. Pratica

INDICE

PARTE I. — Regolamento sui segnali.

A. — Descrizione dei segnali.

ART. 1. — Segnali a mano	pag. 8
• 2. — Segnali annessi ai treni	» 10
• 3. — Segnali fissi	» 21
• 4. — Dischetti-fanali per deviatori	» 25
• 5. — Segnali del macchinista.	» 26
• 6. — Segnali per il personale del treno	» 27
• 7. — Segnali per le manovre.	» 28
• 8. — Segnali sussidiari	» 32

B. — Norme per l'applicazione dei segnali.

ART. 9. — Obbedienza passiva ai segnali	pag. 32
• 10. — Disposizioni generali	» 32
• 11. — Accensione dei fanali	» 33
• 12. — Fermate dei treni	» 34
• 13. — Rallentamenti.	» 35
• 14. — Uso dei petardi	» 36
• 15. — Segnali per arrestare un treno già passato	» 38

PARTE II. — Regolamento per la circolazione dei treni.

ART. 16. — Definizioni	pag. 39
• 17. — Norme generali	» 42
• 18. — Orari di servizio. Fogli di corsa	» 44
• 19. — Effettuazione di treni speciali, supplementari e facoltativi — Locomotive di ritorno.	» 46

ART. 20. — Distanziamento dei treni	<i>pag.</i> 47
» 21. — Norme per l'uso del telefono	» 50
» 22. — Incroci	» 51
» 23. — Precedenze	» 51
» 24. — Spezzamento dei treni	» 50
» 25. — Fermata dei treni in linea o lenta corsa	» 51
» 26. — Sosta dei treni nelle stazioni e nelle fermate	» 51
» 27. — Segnali abbandonati	» 51
» 28. — Treni non preavvisati	» 51
» 29. — Domanda di soccorso	» 51
» 30. — Guasti al fischio delle locomotive.	» 60
» 31. — Circolazione dei carrelli, velocipedi, velo- cimani o motore, ecc.	» 60
» 32. — Rimorchio dei carrelli in coda ai treni	» 60
» 33. — Accentramento della dirigenza	» 60

PARTE I.

REGOLAMENTO SUI SEGNALI E NORME PER LA SUA APPLICAZIONE.

A. — Descrizione dei segnali.

Generalità. — I segnali si distinguono in **ottici** ed **acustici**: sono ottici i segnali a mano (bandiere e lanterne a colori), quelli annessi ai treni (piastre colorate e fanali spenti e a luci colorate) e quelli fissi (pali indicatori, semafori e dischetti); sono acustici i fischi delle locomotive e dei fischietti, gli squilli di cornetta e gli scoppi dei petardi. I segnali ottici hanno significato diverso secondo la loro posizione ed il loro colore verde o rosso: il verde indica rallentamento ed il rosso arresto. La mancanza di segnali fissi ed a mano prescritti dal Regolamento od eventualmente ordinati, impone l'arresto del treno; ma il macchinista riprenderà la corsa appena siasi assicurato che nulla si opponga al suo proseguimento.

Art. 1.

Segnali a mano.

Segnale N. 1 — *Presenziamento* dei treni sulla linea.

Si espone al treno :

Di giorno



Di notte



la bandiera *ravvolta* stesa orizzontalmente.

la lanterna a luce *bianca*.

Questo segnale vien fatto quando nulla si oppone al libero e sicuro passaggio del treno.

Segnale N. 2 - Rallentamento.

Si espone al treno :

Di giorno

Di notte



la bandiera *verde* spiegata.

la lanterna a luce *verde*.

Segnale N. 3 Fermata.

Si espone al treno :

Di giorno

Di notte



la bandiera *rossa* spiegata.

la lanterna a luce *rossa*.

Pericolo. — Allarme. — La bandiera *rossa* o la luce *rossa* agitata violentemente o, in mancanza, ogni oggetto ed anche le sole braccia, di giorno, e qualunque lume, di notte, agitati violentemente dall'alto al basso, indicano pericolo ed impongono al macchinista l'immediato arresto.

Art. 2.

Segnali annessi ai treni.

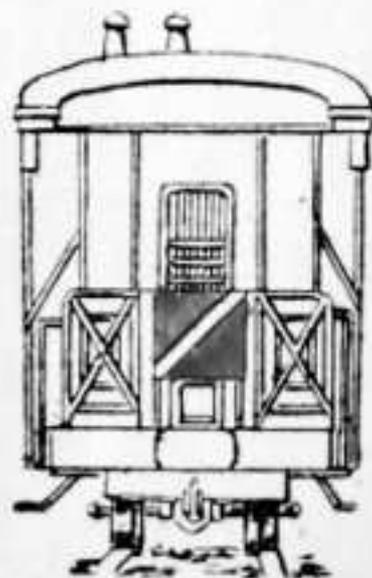
Segnale N. 4 — Segnali normali.

Di giorno

in testa

in coda

nessuno.

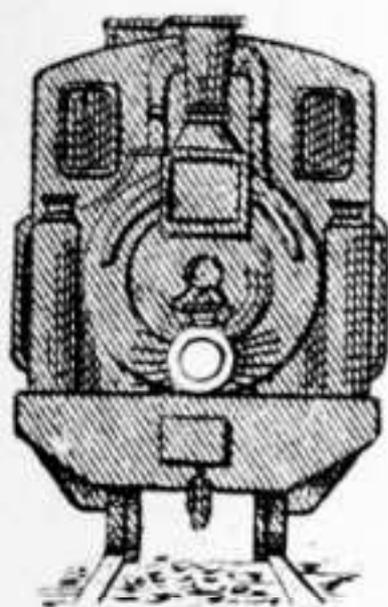


la piastra con la faccia *rossa*.

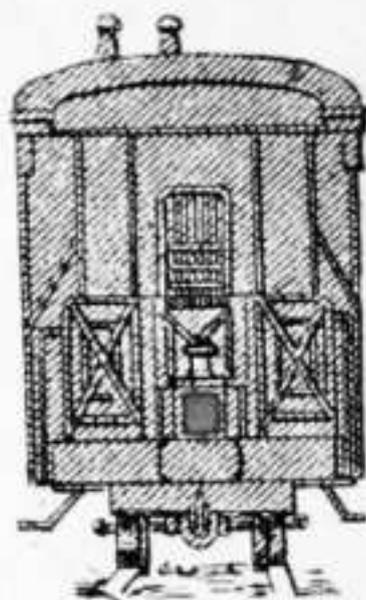
Segue Segnale N. 4.

Di notte

in testa



in coda



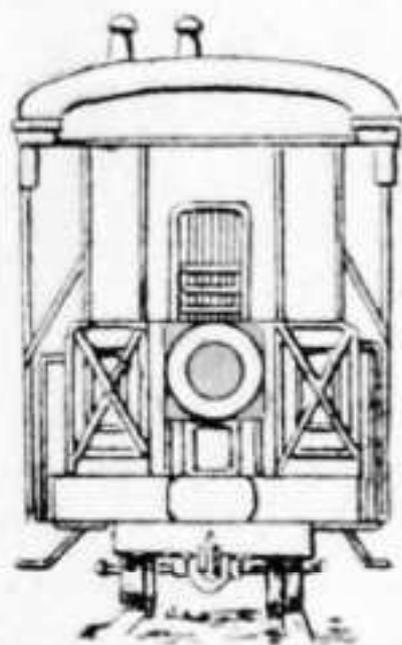
Un fanale a luce *bianca* sul davanti della locomotiva o sul veicolo formante la testa del treno.

Un fanale a luce *rossa* sul centro del veicolo di coda, oltre la piastra con la faccia *rossa*.

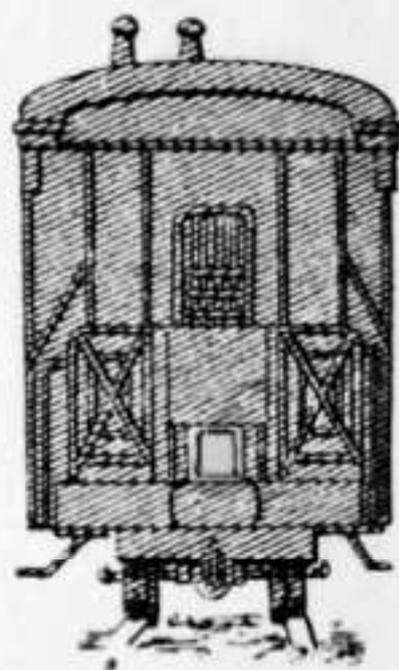
Il personale che, durante la segnalazione notturna, non scorgesse in coda il fanale a luce *rossa* o *verde*, deve ritenere che si effettui il treno supplementare, a meno che dalla piastra possa desumere una segnalazione diversa.

Segnale N. 5 - Segnali per annunciare un treno facoltativo. - Oltre al segnale normale N. 4 in testa, si espone in coda.

Di giorno



Di notte



Una piastra col disco *verde* sul centro del veicolo di coda.

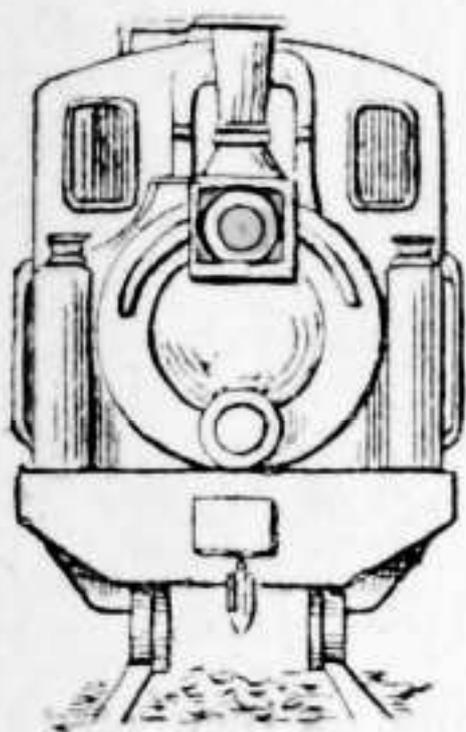
Un fanale a luce *verde* sul centro del veicolo di coda, oltre la piastra col disco *verde*.

Il personale che vede questo segnale deve attendere il primo facoltativo previsto nell'orario dopo il treno segnalante.

*gnale N. 6 - Segnali per annunciare un treno fa
coltativo viaggiante in senso opposto.*

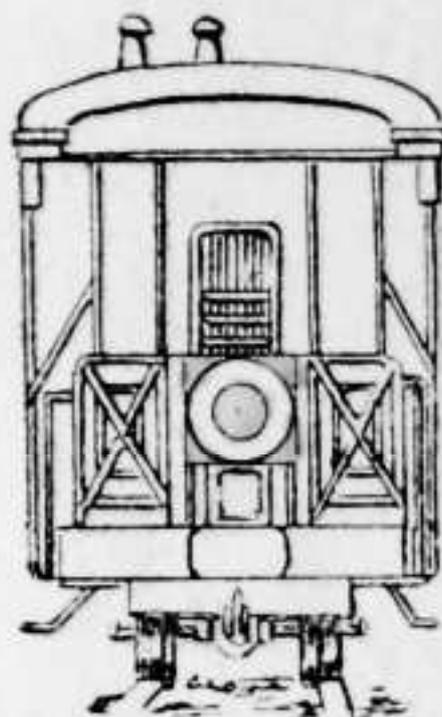
Di giorno

in testa

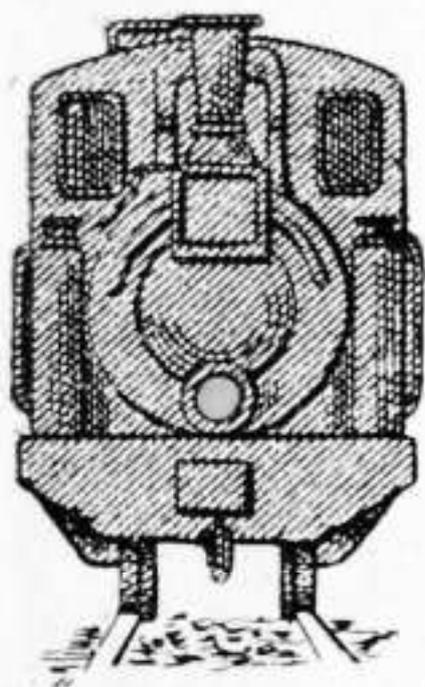


una piastra col disco *verde*
sul davanti della locomo-
tiva.

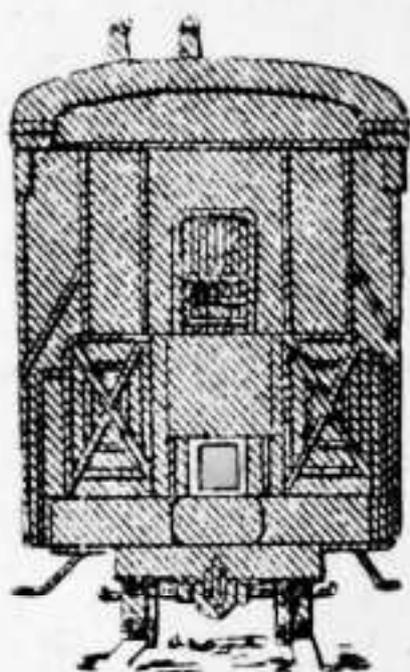
in coda



Una piastra col disco *ve*
sul centro del veicolo
coda.

*Segue Segnale N. 6.**Di notte**in testa*

Un fanale a luce *verde* sul davanti della locomotiva oltre la piastra col disco *verde*.

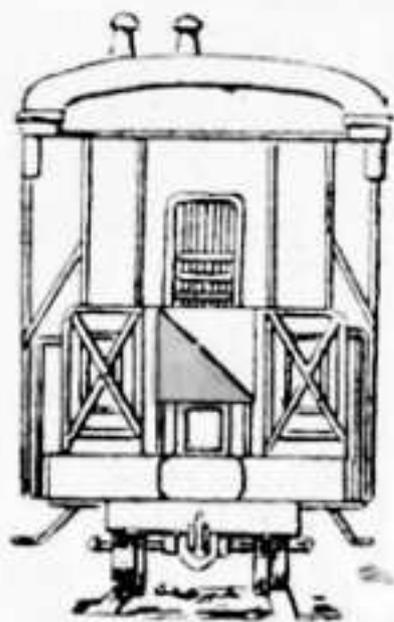
in coda

Un fanale a luce *verde* sul centro del veicolo di coda oltre la piastra del disco *verde*.

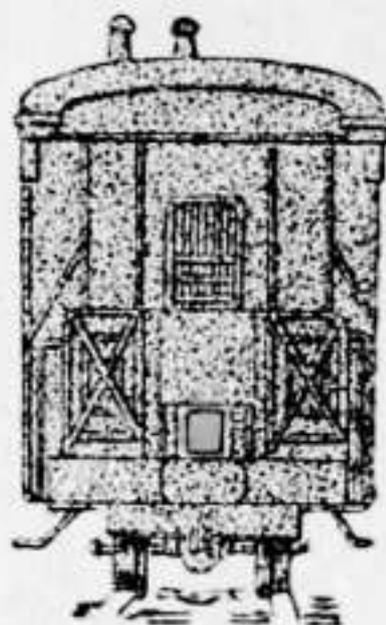
Il personale che vede questo segnale deve attendere il primo facoltativo indicato in orario viaggiante in senso opposto al treno segnalante.

Segnale N. 7 - Segnali per annunciare un treno speciale. - Oltre al segnale normale N. 4 in testa, si espone in coda.

Di giorno



Di notte



Una piastra con un triangolo *bianco* ed uno *verde* sul centro del veicolo di coda.

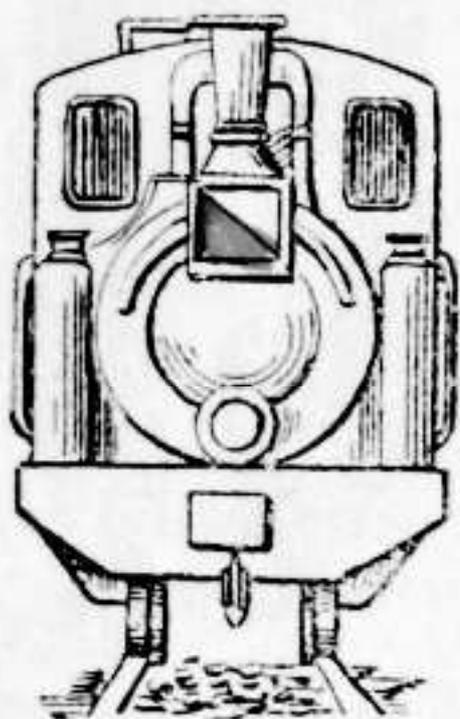
Un fanale a luce *verde* sul centro del veicolo di coda oltre la piastra con un triangolo *bianco* ed uno *verde*.

Il personale che vede questo segnale deve attendere il treno speciale che gli è stato annunciato con correntale, e quando non avesse ricevuta la correntale deve prestare attenzione alla linea fino a che il treno speciale non sia passato.

gnale N. 8 - Segnali per annunciare un treno speciale viaggiante in senso opposto.

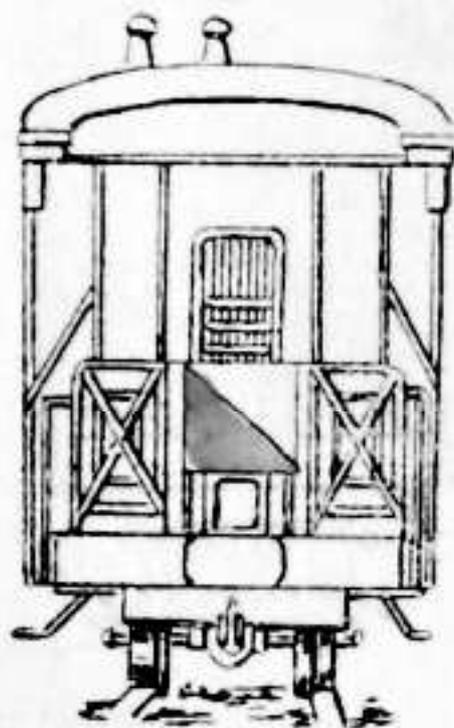
Di giorno

in testa



una piastra con un triangolo
bianco ed uno *verde* sul da-
vanti della locomotiva.

in coda

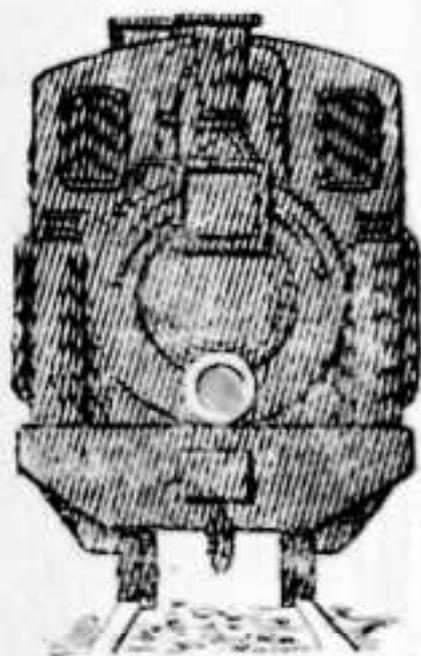


Una piastra con un triangolo
bianco ed uno *verde*
centro del veicolo di co

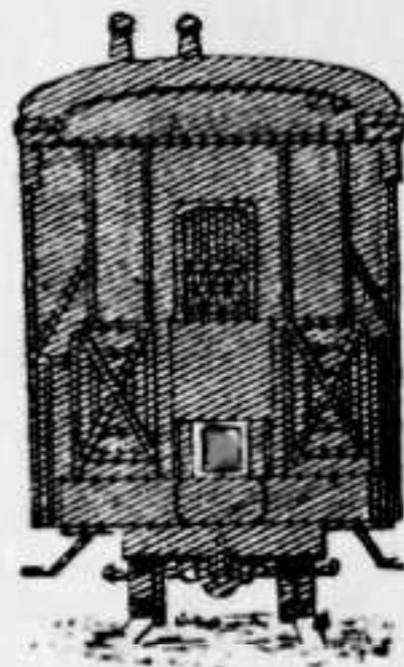
Segue Segnale N. 8.

Di notte

in testa



in coda



Un fanale a luce *verde* sul davanti della locomotiva, oltre la piastra con un triangolo *bianco* ed uno *verde*.

Un fanale a luce *verde* sul centro del veicolo di coda, oltre la piastra con un triangolo *bianco* ed uno *verde*.

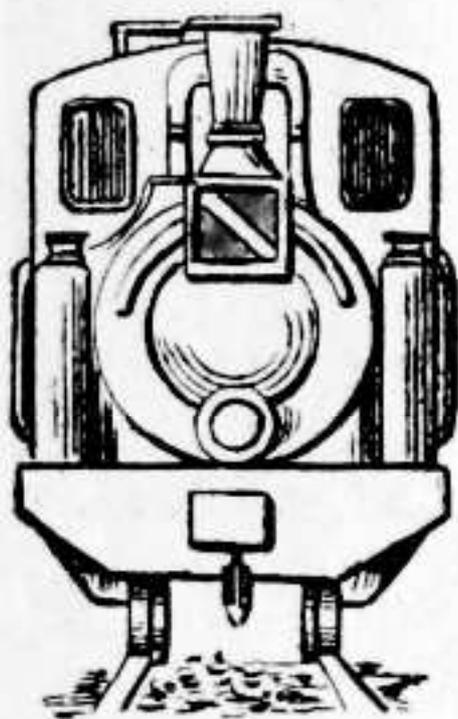
Il personale che vede questo segnale deve regolarsi come è stabilito per il segnale N. 7.

Il segnale N. 8 serve anche per annunciare locomotive di ritorno.

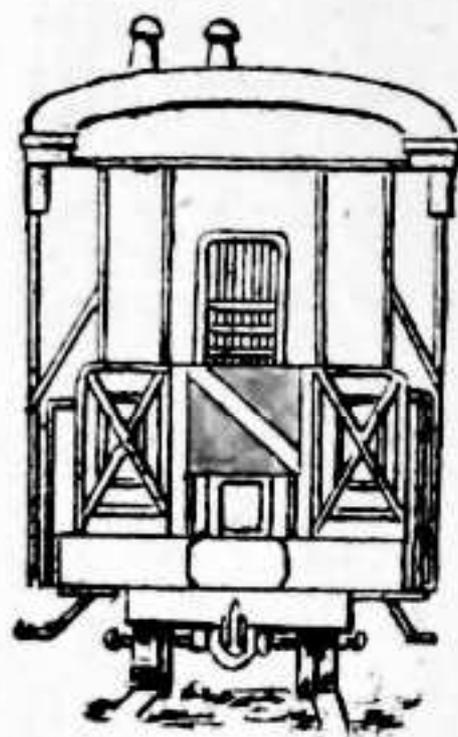
gnale N. 9 - Segnali per annunciare un treno supplementare.

Di giorno

in testa



in coda



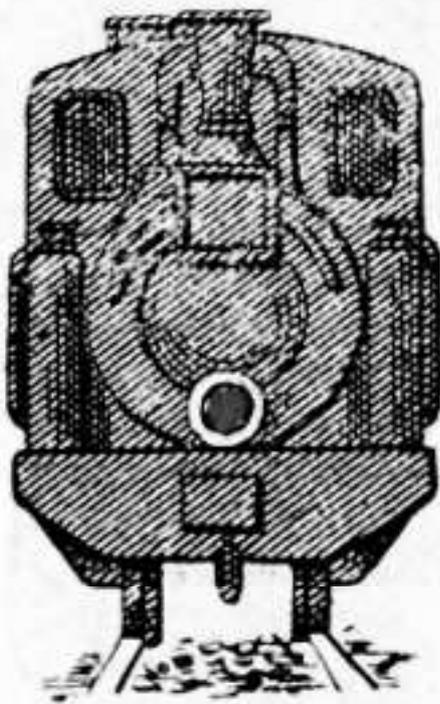
Una piastra con la faccia *rossa* sul davanti della locomotiva.

Una piastra con la faccia *rossa* sul centro del veicolo in coda.

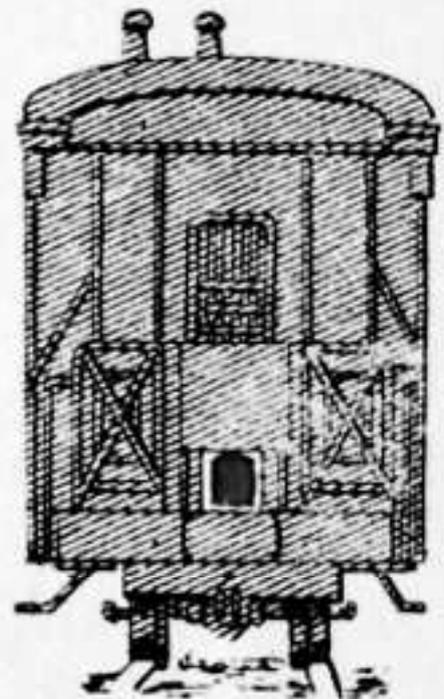
Segue Segnaie N. 9.

Di notte

in testa



in coda



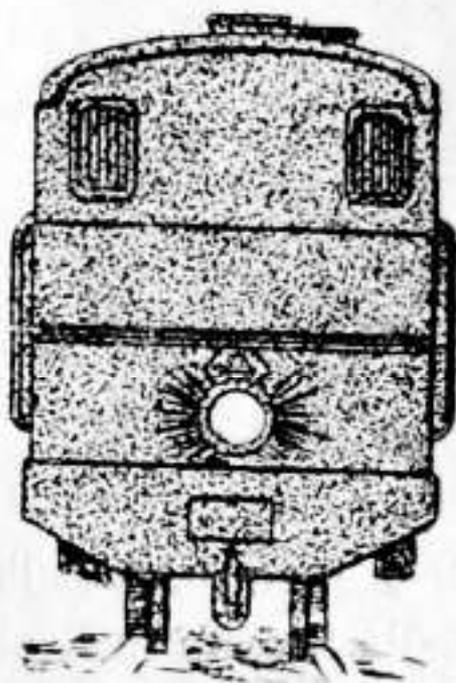
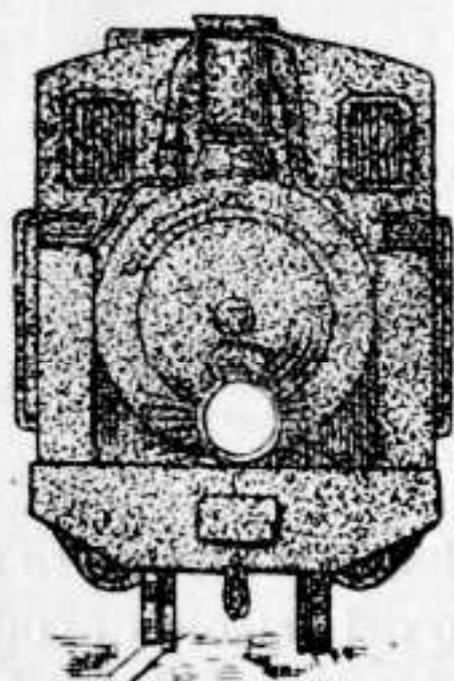
Un fanale a luce *rossa* sul davanti della locomotiva, oltre la piastra con la faccia *rossa*.

Un fanale a luce *rossa* sul centro del veicolo di coda, oltre la piastra con la faccia *rossa*.

Il personale che vede questo segnale non deve abbandonare il proprio posto di servizio sinchè non sia passato il treno supplementare.

*Segnale N. 10 - Segnali sulle locomotive di manovra.**Di giorno*

nessuno.

Di notte

un fanale a luce *bianca* davanti ed uno dietro.

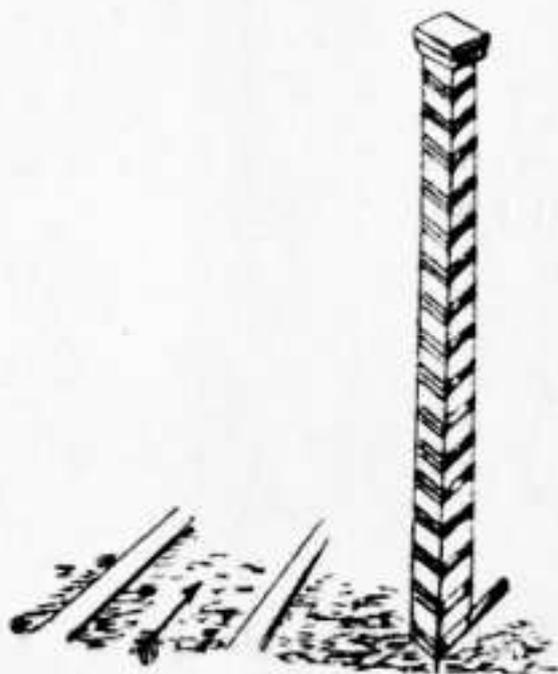
Le locomotive dei treni che eseguono manovre durante la sosta nelle stazioni non sono tenute ad esporre di notte alcun fanale di dietro.

Art. 3.

Segnali fissi.

Segnale N. II - Palo indicatore ()*.

Indica al macchinista che si avvicina a una stazione con binario di raddoppio.

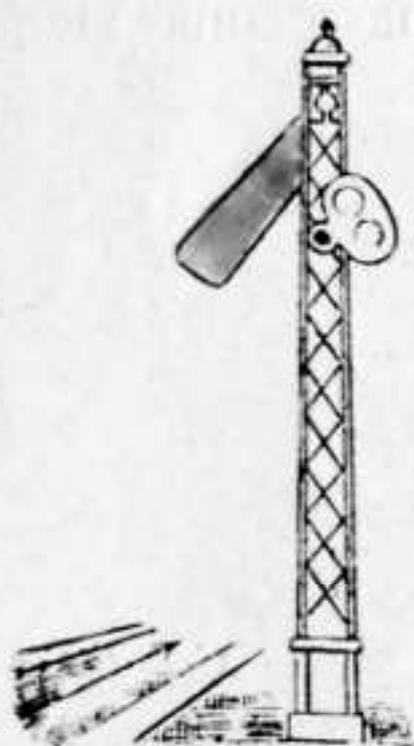


(*) Il palo indicatore è formato da un albero a sezione quadrata, dipinto in bianco a striscie nere e collocato con una delle diagonali parallelamente al binario, a non meno di 100 metri dal deviatoio d'ingresso delle stazioni con binario di raddoppio non munite di semaforo.

Segnale N. 12 - Semaforo () a via libera.*

Indica al macchinista di avanzare liberamente.

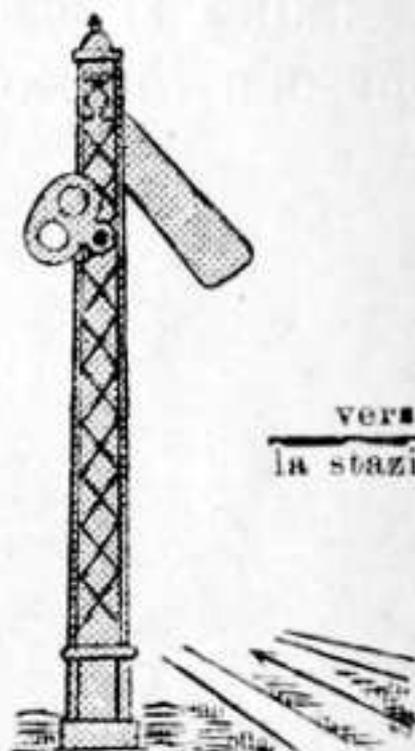
Di giorno



verso
il treno



Di notte



verso
la stazione

l'ala inclinata all'in-
giù.

la luce *verde* del fa-
nale.

la luce *bianca* del
fanale.

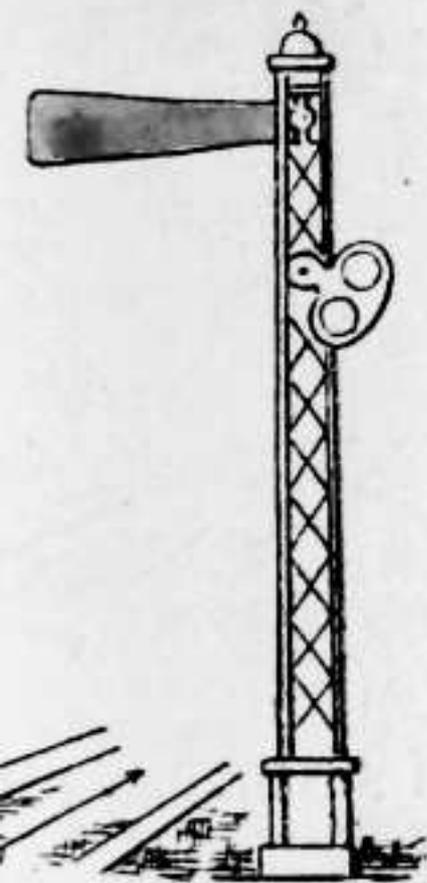
(*) Il semaforo è costituito da un albero con ali o braccia dipinte in bianco verso la stazione ed il rosso verso i treni che arrivano: è munito anche di fanale a luci colorate per la segnalazione notturna.

Segnale N. 13 - Semaforo a via impedita.

Impone al macchinista di fermare il treno senza
trepassare il segnale.

Di giorno

Di notte



verso
il treno



verso
la stazio



ala orizzontale.

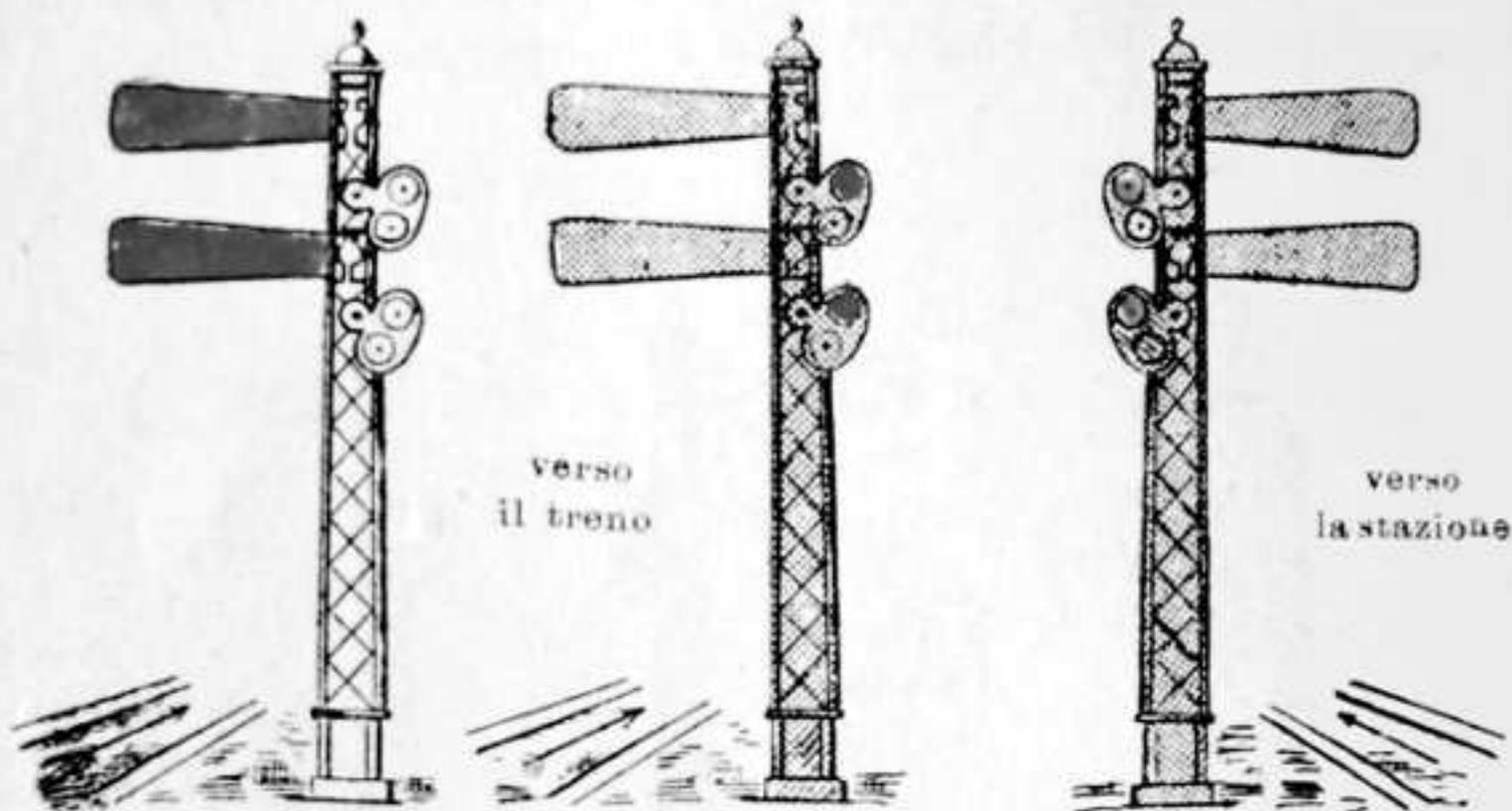
la luce *rossa* del fa-
nale.

la luce *verde* del
nale.

Segnale N. 14. - Semaforo per bivi.

Di giorno

Di notte



L'ala più alta comanda alla linea di sinistra, l'altra a quella di destra.

Il macchinista deve attenersi alle indicazioni del segnale (ala o luce), che comanda alla linea sulla quale il treno si dirige, nel modo prescritto pei semafori ad un'ala.

Avvertenze:

1. — Nel caso di guasto ai semafori si deve provvedere a sostituirli con segnali a mano da esporsi sul luogo.

2. — La disposizione incerta dei segnali n. 12, 13 e 14 impone al macchinista di arrestarsi.

Art. 4.

Dischetti.

Segnale N. 15. — Dischetti-fanali per deviatoi.

I deviatoi possono essere muniti di un dischetto girevole che si dispone automaticamente in posizione normale al binario quando il deviatoio viene disposto per la via deviata, e parallelamente al binario quando il deviatoio è disposto per la via diretta. Questi dischetti hanno in generale le due faccie dipinte in modo identico, metà in bianco e metà in rosso: la parte colorata in rosso indica la direzione del binario deviato. Però quelli applicati ai deviatoi che immettono nei binari tronchi hanno le due faccie colorate intieramente in rosso. I dischetti devono essere illuminati di notte.

Questi dischetti non hanno per i macchinisti dei treni che un significato puramente indicativo, e non dispensano dall'uso di tutti gli altri segnali prescritti dal regolamento.

Segnale N. 16. — Dischetto sui binari armati a cremagliera.

Alle due estremità dei tratti di binario armati a cremagliera sono collocati dei dischetti, infissi stabilmente nel suolo, che hanno le due faccie dipinte al centro in verde od alla periferia in bianco, e portano impressa su una faccia la lettera E e dall'altra la let-

tera U, le quali servono ad indicare rispettivamente *Entrata e Uscita* dalla cremagliera.

Anche questi dischetti debbono essere illuminati di notte.

Tali dischetti indicano ai macchinisti che la velocità del treno deve essere ridotta in conformità delle particolari disposizioni valedoli per i tratti armati a cremagliera.

Art. 5.

Segnali del macchinista.

Segnale N. 17 — Un fischio breve, da usarsi:

a) per chiamare l'attenzione del personale o di chi occupi la via;

b) prima di iniziare un movimento;

c) come indicazione d'inteso di un ordine o di un segnale ricevuto;

d) nell'avvicinarsi alle gallerie, alle curve e ai passaggi a livello con visuale limitata.

Segnale N. 18 — Un fischio lungo seguito da uno breve, da usarsi:

per richiedere l'allentamento dei freni.

Segnale N. 19 — Tre fischi brevi, da usarsi:

per richiedere la chiusura dei freni.

Questo segnale ripetuto più volte indica *pericolo od allarme*.

Art. 6.

Segnali per il personale del treno.

Segnale N. 20 — Due fischi brevi e staccati col fischietto a trillo.

Vengono dati dal capo treno, quando è prossima la partenza del treno per domandare ai frenatori se tutto è pronto.

Questi, quando abbiano compiuto il proprio servizio e non vedano ostacoli alla partenza, si volgono verso il capo treno ed alzano:

Di giorno



un braccio.

Di notte



la lanterna a luce *bianca*.

Il segnale deve essere fatto progressivamente a cominciare dall'agente piú lontano dal capo treno (o dai due piú lontani quando il bagagliaio si trovi in mezzo): ciascun agente, appena scorge il segnale dell'agente che precede, deve ripeterlo verso il capo treno.

Segnale N. 21 – Ordine di partenza.

Il capo treno, vista la segnalazione dei frenatori ed assicuratosi che tutto quanto riguarda il treno è regolare, ordina la partenza al macchinista emettendo con la cornetta un suono di moderata lunghezza per i treni dispari o nella direzione dei dispari, e due suoni pure di moderata lunghezza per i treni pari o nella direzione dei pari.

Art. 7.

Segnali per le manovre.*Segnale N. 22 – Avanti (*).*

Il movimento si comanda agitando *orizzontalmente*:

Di giorno

la bandiera avvoltolata.

Di nottela lanterna a luce *bianca*.

(*) Si intende movimento in avanti quando la locomotiva cammina col fumaiuolo avanti.

Tanto di giorno quanto di notte il segnale deve essere preceduto da *un* fischio di moderata lunghezza, dato col fischietto a trillo.

Segnale N. 23 - Indietro (cioè nel senso contrario al precedente).

Il movimento si comanda :

Di giorno

Di notte



la bandiera *verde* agitata orizzontalmente.

la lanterna a luce *verde* agitata orizzontalmente.

Tanto di giorno quanto di notte il segnale deve essere preceduto da *due* fischi *brevi* emessi col fischietto a trillo.

Segnale N. 24 – Rallentamento e precauzione.

Tanto di *giorno* quando di *notte* due fischi lunghi col fischietto a trillo.

Quando questo segnale riesca inefficace si deve ricorrere a quello di fermata.

Segnale N. 25 – Fermata.

L'arresto si comanda agitando in *senso verticale*:

Di giorno



Di notte.



la bandiera *rossa*.

| la lanterna a luce *rossa*.

Tanto di giorno quanto di notte il segnale dev'essere preceduto da *tre fischi brevi e staccati* emessi col fischietto a trillo e da ripetersi ove il segnale non venga prontamente rispettato.

Segnale N. 26 – Prova del freno.

La chiusura e l'apertura dei freni per la prova si ordina verbalmente da un agente della Trazione. Quando è ordinata dal capo treno, questi vi provvede con un fischio di moderata lunghezza mediante il fischietto a trillo, e poi

agita orizzontalmente verso il macchinista :

Di giorno

Di notte



la bandiera *rossa*.



la lanterna a luce *rossa*.

Art. 8.

Segnali sussidiari.

Segnale N. 27 – Scoppio di petardi.

Lo scoppio *anche di un solo petardo* impone al macchinista di fermare immediatamente il treno, regolandosi poi come all'art. 25.

Segnale N. 28 — Squilli di cornetta (brevi, vibrati e ripetuti) :

hanno significato di allarme, ed impongono al personale di accorrere.

B—Norme per l'applicazione dei segnali.

Art. 9.

Obbedienza passiva ai segnali.

È stretto dovere di tutti gli agenti della ferrovia che abbiano attribuzioni od incarichi comunque attinenti ai servizi che si svolgono sulla sede dei binari percorsi da treni o da manovre, di prestare continua attenzione ai segnali, e passiva ed immediata obbedienza a quelli di fermata o di rallentamento.

Art. 10.

Disposizioni generali.

1. È rigorosamente vietato di variare in qualsiasi modo i prescritti segnali e di sostituirvi od aggiungervi grida e schiamazzi.

2. Chiunque esponga un segnale a mano deve farlo in modo che sia visto bene e senza possibilità di equivoci da parte di chi debba rispettarlo.

3. I segnali devono mantenersi finchè non siasi ottenuto lo scopo per il quale essi vengono fatti, o non sia cessata la causa che li ha resi necessari.

4. Chi ingombra od interrompe, o trova ingombra od interrotta la linea, deve provvedere alla protezione del punto ingombrato od interrotto come se un treno dovesse subito sopraggiungere, esponendo i segnali in conformità del successivo art. 12 e innanzi tutto verso la parte dalla quale è atteso il primo treno.

Art. 11.

Accensione dei fanali.

1. I fanali dei treni devono essere accesi nelle ore dal tramonto allo spuntar del sole. I fanali che servono per la segnalazione notturna nelle stazioni e sulla via, quando non sia diversamente disposto con istruzioni locali, debbono essere accesi 10 minuti avanti il passaggio del primo treno durante la notte e non possono essere spenti se non dopo il passaggio dell'ultimo treno; se però fra il passaggio di due treni vi fosse un intervallo superiore alle 2 ore, i segnali nelle stazioni e sulla via potranno essere spenti per tale intervallo di tempo e riaccesi come sopra.

2. La segnalazione notturna deve farsi anche di giorno sui treni percorrenti tratti di linea aventi lun-

3.

ghe e frequenti gallerie, nelle gallerie ed anche all'aperto quando i segnali diurni non siano visibili alle distanze stabilite per la posa dei petardi (art. 13) per nebbia, neve o cattivo tempo.

Art. 12.

Fermate dei treni.

1. Per le fermate ordinarie e dei treni nelle stazioni o fermate, e per quelle straordinarie debitamente preavvisate, si espone il segnale N. 3 dinanzi al fabbricato viaggiatori od al punto mediano del binario di ricevimento.

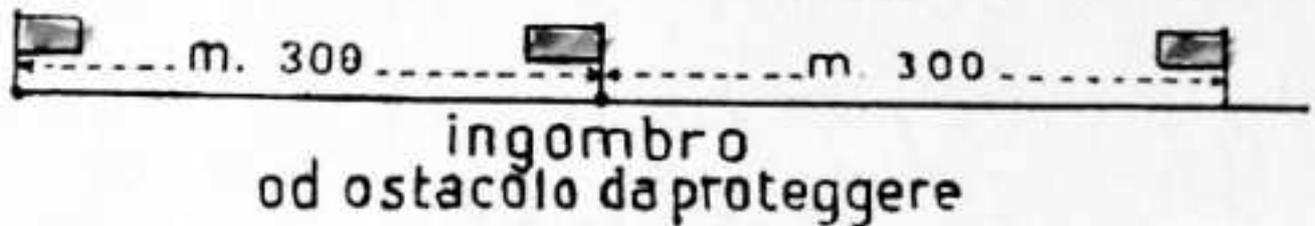
2. Per le fermate straordinarie in linea debitamente preavvisate, o per le fermate ordinarie in linea previste dall'orario o altrimenti comunicate al personale, il segnale N. 3 si espone nel posto dove la fermata deve eseguirsi.

3. Per ottenere una fermata *straordinaria non preav-*



visata si espone al treno il segnale N. 3 nel punto ove esiste l'ostacolo o dove si vuole che il treno si arresti, e si colloca altro segnale N. 3 in precedenza alla distanza di m. 300 dal detto segnale. Se la fermata viene pro-

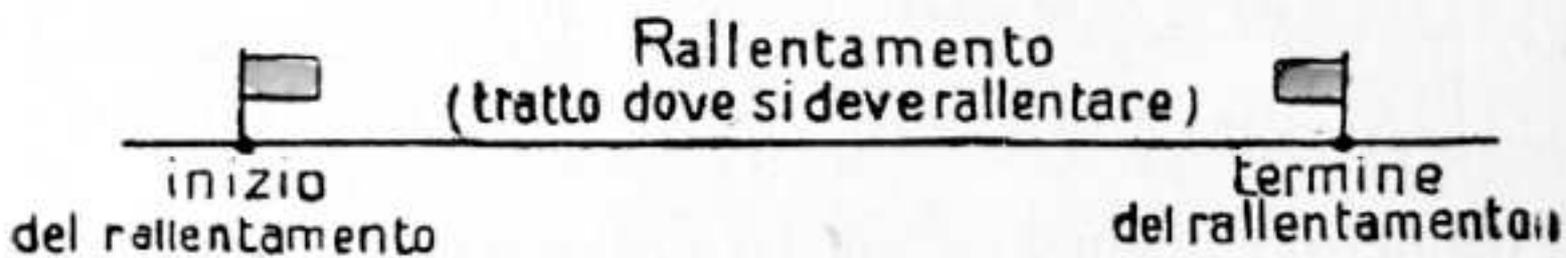
vocata per ingombro od interruzione di linea (art. 10, capov. 4) il segnale a distanza si colloca *da entrambe le parti*.



Art. 13.

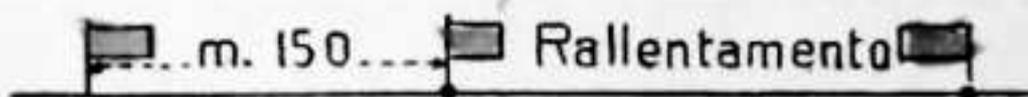
Rallentamenti.

1. Pei rallentamenti prescritti nell'orario o preavvisati con apposita comunicazione al personale, si espone



il segnale N. 2 al principio ed altro al termine del tratto in cui deve farsi il rallentamento.

2. Per i rallentamenti non preavvisati, oltre ai segnali suddetti, si espone un altro segnale N. 2 a 150 metri dal punto in cui il treno deve iniziare il rallentamento. In tal caso il secondo segnale dev'essere esposto a mano ed agitato lentamente in senso verticale.



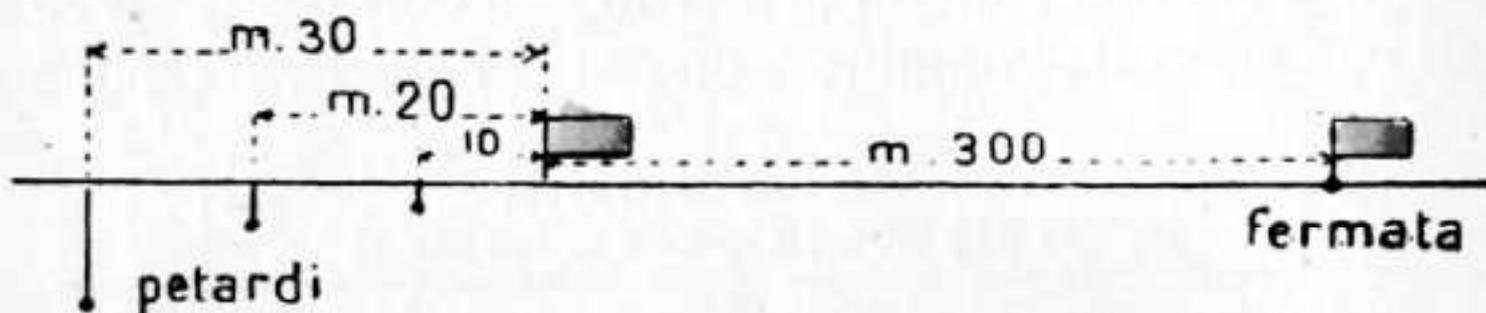
3. Per ottenere la riduzione di velocità al passo d'uomo si espone sul posto il segnale N. 3 che sarà sostituito col segnale N. 2 tosto che il treno abbia sufficientemente rallentato.

Art. 14.

Uso dei petardi.

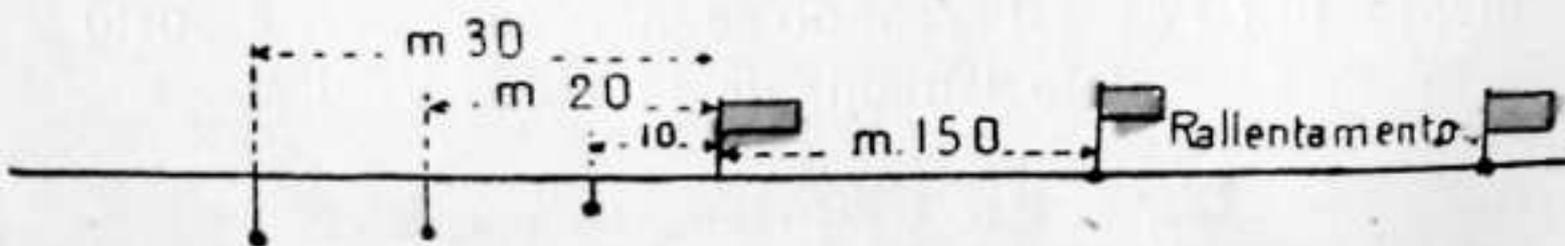
1. I petardi (segnale N. 27) devono impiegarsi nei casi seguenti :

a) a sussidio del segnale N. 2 avanzato nel caso di *fermata straordinaria non preavvisata*, quanto per



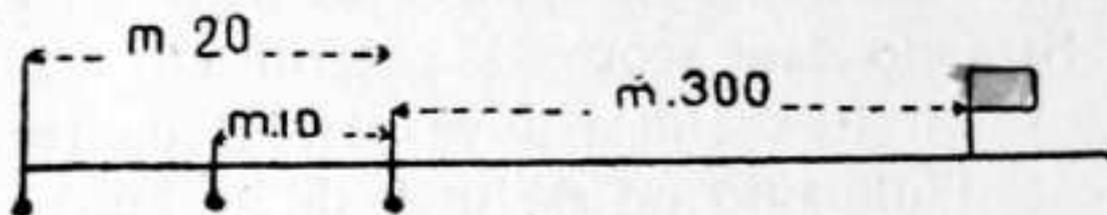
nebbia od intemperie non si possa vedere il segnale stesso a distanza di 30 metri ; in questo caso si colloca un primo petardo a 10 metri davanti al segnale , un secondo a 20 ed un terzo a 30 metri.

b) a sussidio del segnale N. 2 avanzato di *rallentamento non preavvisato* quanto nelle condizioni sopra



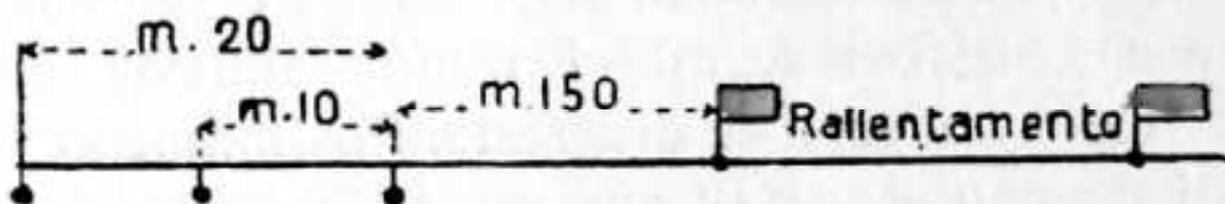
dette non sia visibile a 30 metri; anche in questo caso si collocano 3 petardi, disposti come nel caso (a);

c) a sussidio del segnale N. 3 di *fermata preavvisata* quando non sia visibile nelle suesposte condizioni



a m. 300; in questo caso si colloca un primo petardo a 300 metri davanti al segnale, un secondo 10 metri più oltre ed un terzo a 10 metri da questo;

d) a sussidio del segnale N. 2 di *rallentamento preavvisato* quando non sia visibile nelle ripetute condizioni a m. 150; in questo caso si colloca un primo



petardo a 150 metri dal segnale, un secondo 10 metri più oltre ed un terzo a 10 metri da questo.

2. I petardi devono inoltre impiegarsi a sussidio dei segnali preavvisati o non preavvisati esposti nelle gallerie, collocandoli rispettivamente nel numero ed alla distanza sopra indicata pei singoli casi.

3. I semafori in posizione di via impedita vengono sussidiati in caso di nebbia od intemperie in conformità del caso (c) del precedente capoverso 1.

4. I pali indicatori quando per le condizioni a che non fossero visibili a 200 metri di distanza, sono sussidiati con 3 petardi collocati a 10 metri l'uno e in modo che il primo risulti a 300 metri dalla punta del deviatoio d'ingresso della stazione.
5. Saranno date scorte di petardi agli agenti di stazione sui tratti di linea dove per le condizioni di servizio e d'impianto ne sia prevedibile l'uso.

Art. 15.

Segnali per arrestare un treno già passato

Si espone il segnale N. 3 nel modo prescritto in caso di pericolo, procurando di farsi scorgere da qualche agente che si trovi avanti al treno, affinchè costui possa ripetere il segnale di arresto. Possibilmente questi segnali devono essere accompagnati dal segnale N.

REGOLAMENTO PER LA CIRCOLAZIONE
DEI TRENI

Art. 16.

D e f i n i z i o n i .

a) *Fermata* (1): la località, con o senza impianti speciali, avente un solo binario di corsa, dove alcuni treni si fermano ;

b) *Stazione* (1): la località nella quale sono stabiliti due o più binari, collegati mediante deviatori, pel ricevimento e la sosta dei treni, e dove il capo stazione non è *autorizzato al movimento*, e non interviene quindi nella circolazione dei treni che per le comunicazioni telefoniche ;

c) *Stazione di comando* (1): la stazione dove nella circolazione dei treni interviene un agente abilitato al movimento, che vien denominato *Dirigente* ;

d) *I linea di corsa* : quella adiacente al F. Y. e *II linea di corsa*, la linea attigua, le quali servono in via normale al ricevimento dei treni.

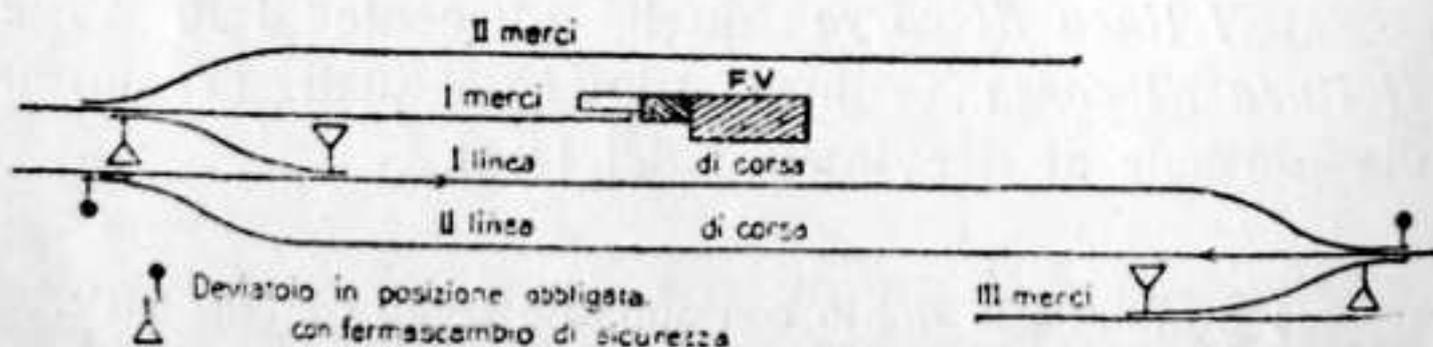
1) È indicata in orario con apposito segno convenzionale.

Esistendo altre linee di corsa, prendono il nome di *III linea di corsa*, *IV linea di corsa ecc.*, contando di seguito dalla II linea.

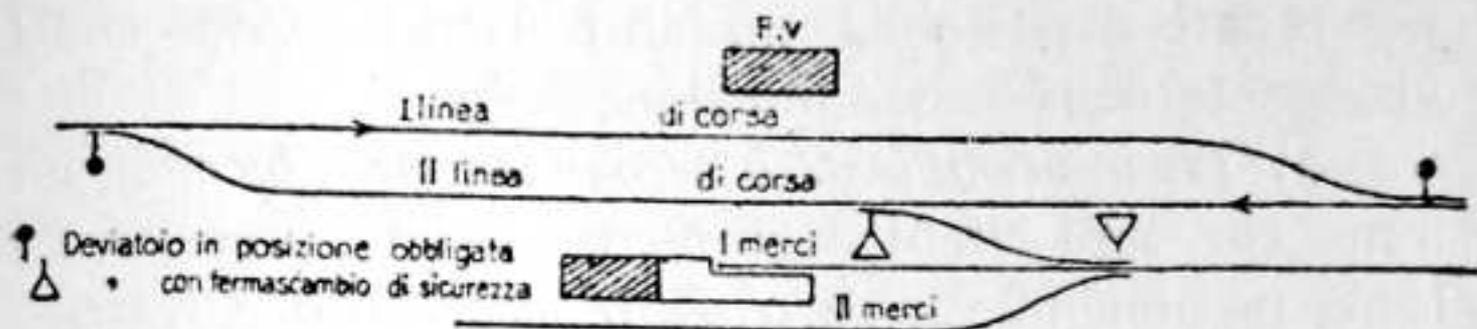


Nelle stazioni non di comando le prime due linee di corsa che servono al normale ricevimento dei treni si distinguono anche per il fatto che i deviatori estremi che collegano le linee stesse sono in posizione obbligata in guisa che ogni treno entra tenendo la propria sinistra;

e) *I merci*, *II merci*, ecc.: i binari destinati al servizio merci o al deposito di veicoli, siano essi collegati o no da entrambe le parti con binari di corsa, incominciando la numerazione prima dai binari prossimi alla I linea di corsa e poi seguitando con quelli eventualmente disposti oltre l'ultima linea di corsa.



Se i binari fossero situati tutti oltre quest'ultima linea la numerazione, s'intende, incomincerebbe dal primo binario vicino all'ultima linea di corsa;



f) *Treni dispari*: quelli contraddistinti con numero dispari, e quelli contraddistinti con una lettera (sigla);

g) *Treni pari*: quelli contraddistinti con numero pari, e quelli contraddistinti con due lettere (sigla);

h) *Treno ordinario*: treno la cui effettuazione è giornaliera o periodica;

i) *Treno facoltativo*: treno così indicato nell'orario di servizio e che si effettua quando occorre per il trasporto di viaggiatori o di merci;

l) *Treno speciale*: treno che ha luogo ad orario libero o prestabilito in giorno da indicarsi di volta in volta;

m) *Treno supplementare*: treno regolato dallo stesso orario di altro immediatamente precedente (*titolare*) del quale prende il numero o la sigla, seguito dalla parola *bis*;

n) *Fermata facoltativa*: la fermata di un treno effettuata in una data località solamente quando vi siano viaggiatori in partenza o in arrivo alla località medesima;

o) *Incrocio* : si verifica un incrocio quando due treni viaggianti in direzione opposta vengono a trovarsi nella stessa stazione ;

p) *Precedenza* : l'attesa di un treno in una stazione per cedere il passo ad un altro treno (*preminente*) viaggiante nella stessa direzione ;

q) *Treni preminenti e secondari*: *preminente* è un treno che, agli effetti degli incroci o delle precedenze, ha la preminenza su altro detto *secondario*. Un treno preminente rispetto ad un altro può essere a sua volta secondario nei riguardi di un altro treno. L'orario indica, negli incroci e nelle precedenze, quale dei due treni è il preminente e quale il secondario. Mancando tale indicazione, si considera preminente quello che viaggia in orario o con minor ritardo; però i treni viaggiatori si considerano sempre preminenti rispetto ai treni merci.

r) *Giunto*: avviso dato per telefono che un treno, partito da una stazione, è arrivato completo alla successiva.

Art. 17.

Norme generali.

1. Salvo eccezioni da stabilirsi dall'Ufficio di esercizio, nelle stazioni i treni devono essere ricevuti nella I o nella II linea di corsa, tenendo la sinistra nel senso della corsa.

2. Nelle *stazioni*, nelle *fermate* e lungo la linea la circolazione dei treni è regolata dal capo treno, salvo

i casi indicati nell'art. 33; *nelle stazioni di comando* il ricevimento e la partenza dei treni sono regolati dal dirigente, al quale spetta di controllare che da parte dei capi treni venga provveduto in conformità del presente regolamento, ad assicurare la circolazione dei treni specialmente nel regolare il distanziamento e gli spostamenti d'incrocio o di precedenza, sostituendosi, all'occorrenza, ai capi treno interessati.

3. Il capo di un treno *preminente* ha la dirigenza ed il comando sui capi dei treni *secondari* per quanto riguarda la circolazione del proprio treno e di quelli col medesimo interessati. I capi dei treni secondari devono quindi attenersi agli ordini dei capi dei treni preminenti lasciando ad essi ogni iniziativa delle disposizioni di movimento, e loro richiedendole in caso di bisogno.

4. Per quanto concerne il servizio dei treni, il personale di macchina in viaggio, nelle stazioni e nelle fermate dipende dal capo treno, mentre nelle stazioni di comando dipende dal dirigente; nelle stazioni stesse dipende pure dal dirigente il personale di scorta ai treni.

5. Ogni capo treno ha a sua disposizione un apparecchio telefonico portatile, che all'occorrenza può inserire nel circuito, anche lungo la linea, per dare e ricevere disposizioni.

6. Le stazioni di comando, le stazioni ed eventualmente anche le fermate corrispondono fra loro, mediante il telefono, con le norme dell'articolo 21.

7. Tutte le stazioni e le fermate con deviatori sono

provviste di un armadietto per la custodia delle chiavi dei fermascambi di sicurezza. Nelle stazioni di comando la chiave dell'armadietto è custodita dal dirigente; nelle altre l'armadietto è munito di serratura di tipo unico per tutte. Ogni capo treno è in possesso di una chiave dell'armadietto.

8. Ogni capo treno ha l'obbligo di rilevare dal rapporto sul movimento dei treni delle stazioni e delle fermate la partenza del treno che immediatamente lo precede: dove la sosta del treno non è sufficiente egli deve richiedere l'ora suddetta al capo stazione o capo fermata, il quale è tenuto a comunicarla subito all'arrivo del treno ed a scriverla di suo pugno nell'apposita finca del foglio di corsa.

9. In caso di improvvisa mancanza del capo treno o nel caso di locomotiva isolata circolante senza scorta di capo treno o di dirigente, le misure relative alla circolazione dei treni e che sono di spettanza del capo treno devono essere prese, sotto la propria responsabilità, dal macchinista.

Art. 18.

Orari di servizio — Fogli di corsa.

1. La circolazione dei treni viene regolata dagli orari di servizio nei quali sono indicati per ogni treno:

a) le ore di partenza, di arrivo o di passaggio da ciascuna località di servizio o punto speciale della linea;

b) gli incroci e le precedenza con altri treni, i cui numeri o sigle sono segnati tra parentesi se questi treni sono secondari rispetto al treno considerato, e sono segnati senza parentesi se preminenti.

2. *Foglio di corsa* è il documento che deve scortare ogni treno per tutto il suo percorso, dimostrandone per ogni tratto l'orario e il servizio effettivo.

Tale foglio deve essere compilato dal dirigente della stazione di comando dalla quale ha origine il treno, dirigente che dovrà provvedere anche alla compilazione del foglio di corsa per il ritorno del treno, quando la stazione di partenza, per tale ritorno, non fosse di comando.

Il capo treno dovrà registrare sul foglio di corsa anche tutti i fonogrammi che gli verranno consegnati dalle stazioni non di comando che incontrerà lungo il percorso.

3. Il capo treno deve mostrare al macchinista i fonogrammi da lui spediti e ricevuti concernenti spostamenti d'incrocio o di precedenza od altre disposizioni per la circolazione del treno, ed il macchinista deve firmare il modulo in segno di averne presa cognizione. Le disposizioni concernenti rallentamenti, fermate straordinarie, effettuazione di treni supplementari, facoltativi e speciali e, per questi ultimi, anche l'orario relativo, devono comunicarsi al macchinista per iscritto.

4. Ogni prescrizione data per iscritto deve essere firmata tanto da chi la emette quanto da chi la riceve.

Art. 19.

**Effettuazione di treni speciali, supplementari
e facoltativi.**

Locomotive di ritorno.

1. Le disposizioni per l'effettuazione di treni speciali sono date dall'Ingegnere capo di Esercizio, il quale provvederà a comunicare l'orario con le opportune istruzioni al personale interessato dei diversi Servizi.

2. L'effettuazione dei treni supplementari e facoltativi può invece essere disposta direttamente dalle stazioni di comando, alle quali incomberà quindi l'obbligo di avvisarne tutte le stazioni del tratto percorso dal treno e tutti i capi dei treni aventi incrocio o precedenza col supplementare o facoltativo, e di ordinare inoltre il segnalamento prescritto (segnale N. 9 o 5).

3. Un treno si ritiene preavvisato dell'effettuazione di uno straordinario, quando sia stata avvisata la stazione intermedia dalla quale il treno stesso non sia ancora partito, e l'avviso è tempestivo se tale stazione precede quella di incrocio con lo straordinario.

4. Nell'orario del treno speciale devono risultare gli incroci e le precedenze con gli altri treni con l'indicazione se sono preminenti o secondari rispetto allo speciale e con tutte le prescrizioni di movimento del

caso. Deve inoltre risultare quali stazioni di comando sono incaricati degli avvisi agli altri treni; analogamente per i treni facoltativi.

5. Il treno supplementare, salvo esplicita disposizione in contrario, è da considerarsi della stessa classe del treno titolare che lo precede, rimanendo quindi soggetto agli stessi incroci, alle stesse precedenzae ed alle stesse prescrizioni.

6. La circolazione delle locomotive di ritorno può venire disposta direttamente dalle stazioni di comando, fissando gli incroci e le precedenzae coi treni interessati e provvedendo per il segnalamento prescritto (segnale N. 8) e per gli avvisi di cui al capoverso 2.

7. I treni speciali debbono viaggiare col regime del giunto e non debbono avviarsi verso una stazione d'incrocio senza aver ottenuto l'autorizzazione del treno incrociantente (formula 4) ed avergli data la relativa conferma (formula 5).

Art. 20.

Distanziamento dei treni.

1. L'orario viene stabilito in modo che due treni viaggianti nella stessa direzione non si trovino contemporaneamente nel tratto compreso fra due località

4) *Autorizzo proseguimento treno sino a*

5) *Treno proseguirà sino a*

consecutive munite di telefono. Nell'orario sarà indicato per quali tratti e per quali treni, allo scopo di assicurare che ciò avvenga anche in caso di ritardo, si deve sempre applicare il regime del fonogramma di arrivo (*giunto*).

2. Un treno non deve partire da una località, con telefono, posta immediatamente prima di una stazione o di una biforcazione protette da semafori, senza aver ottenuto il giunto del treno che lo precede.

3. Quando è prescritto il regime del giunto, il capo del treno che precede, all'arrivo in ogni località con telefono, consegna al capo fermata od al capo stazione il fonogramma d'arrivo (formula 2) da trasmettere alla fermata o stazione precedente, ovvero, se vi è tempo scrive il fonogramma sul protocollo della località: il fonogramma è indirizzato al capo del treno susseguente. Il capo del treno susseguente non deve partire senza aver ricevuto il *giunto* del treno precedente.

4. Per assicurare il distanziamento dei treni, quando non è prescritto, in via normale, il giunto, si devono osservare le regole seguenti:

a) in ogni località di fermata il capo treno s'informerà della corsa del treno immediatamente precedente, direttamente o per comunicazione del capo stazione o del capo fermata, e se rileverà che esso è partito in ritardo e che questo ritardo è tale che fra l'ora di partenza del

treno stesso e l'ora di partenza del proprio *interceda meno di un'ora*, deve richiedere il giunto alla località successiva di fermata del treno precedente ;

b) quando un treno parte da una fermata o stazione con ritardo tale che fra l'ora di partenza del treno stesso e l'ora di partenza—secondo l'orario—del treno susseguente *interceda meno di un'ora*, il capo del primo treno, *appena arrivato nella località successiva di fermata*, deve dare il giunto (capov. 2).

5. I treni supplementari devono viaggiare sempre col regime del giunto rispetto al treno titolare.

6. Il capo di un treno seguito dal supplementare, prima di consegnare o scrivere un fonogramma di giunto, deve accertarsi dell'esistenza del segnale relativo, specialmente di notte; in difetto deve avvisare il capo del treno supplementare perchè prescriva al macchinista di viaggiare con precauzione per mancato segnalamento (art. 28).

7. In mancanza del giunto, il capo treno può egualmente ordinare il proseguimento del treno, purchè siano trascorsi almeno 30 minuti dell'ora presunta di arrivo del treno precedente alla successiva stazione o fermata, tenuto conto della percorrenza normale e degli eventuali ritardi previsti, e previo avviso al macchinista che *manca il giunto del treno precedente*. Questo avviso impone al macchinista di viaggiare con precauzione e con velocità ridotta in modo da potersi sempre fermare nel tratto di visuale libera, avuto riguardo che il treno pre-

cedente potrebbe essere anche fermo sulla linea senza segnale di protezione.

8. Nei tratti ove è disposto in via normale il regime del giunto, i macchinisti non devono partire da una località con telefono senza aver prima vistato il fonogramma relativo. Analoga prescrizione è da osservarsi dal macchinista di un treno supplementare rispetto al treno titolare.

9. Le disposizioni di cui ai precedenti capoversi 5, 7 e 8 si applicano anche al treno che segua una locomotiva di ritorno.

10. Le disposizioni del presente articolo non si applicano a quei tratti a dentiera nei quali la successione dei treni sia regolata da norme speciali risultanti dall'orario.

Art. 21.

Norme per l'uso del telefono.

1. Ogni stazione o fermata munita di apparecchio telefonico viene individuata con un numero da considerarsi come numero dell'ufficio, mentre l'apparecchio portabile dei treni viene designato con una lettera.

2. Tutte le corrispondenze telefoniche, trasmesse e ricevute, devono essere iscritte cronologicamente una di seguito all'altra col numero progressivo del proprio registro. I fonogrammi devono essere scritti testual-

mente, tanto nel registro del posto trasmittente come in quello del posto ricevente, contemporaneamente al loro ricevimento, con indicazione della data e dell'ora.

3. Il posto trasmittente deve comunicare al posto ricevente il numero di registrazione del fonogramma, dandogli a denominatore il numero o la lettera con la quale il posto trasmittente è individuato. Il posto ricevente trascrive l'indicazione sul proprio protocollo.

4. Ogni fonogramma deve essere ripetuto per intero dal ricevente al trasmittente indicandogli per *ultimo* il numero di registrazione sul proprio protocollo e dandogli a denominatore il numero o la sigla con la quale il posto ricevente è individuato. Siccome l'indicazione di questo numero rappresenta la prova dell'avvenuta trasmissione del fonogramma, così l'agente trasmittente deve far di tutto per procurarsela, senza di che il fonogramma deve considerarsi non trasmesso.

5. È vietato di modificare le formule stabilite per i fonogrammi di movimento.

Art. 22.

I n c r o c i .

1. I treni indicati nell'orario come incrociati devono aspettarsi l'un l'altro nella stazione fissata per l'incrocio, salve le eccezioni di cui appresso.

2. Se il treno preminente è in ritardo spetta al capo treno di informare per norma il capo del treno secon-

dario e, se del caso, di autorizzarlo (formula 4) a proseguire oltre la stazione normale d'incrocio. Avuta la conferma (formula 5), il treno preminente deve attendere il secondario nella stazione dove viene spostato l'incrocio, salvo il caso di ulteriori spostamenti.

3. In nessun caso il treno secondario può proseguire dalla stazione di normale incrocio senza autorizzazione del capo del treno preminente.

4. Quando il treno secondario viaggi in ritardo verso la stazione di normale incrocio in guisa da pregiudicare la corsa del treno preminente, il capo treno deve telefonare il ritardo perchè serva di norma al capo del treno preminente; inoltre non deve ordinare la partenza dalle precedenti stazioni atte agli incroci senza aver verificato il protocollo della corrispondenza telefonica ed avere constatato non esservi alcun fonogramma interessante il suo treno, apponendovi la firma.

5. Il capo del treno preminente deve procurarsi informazioni sulla corsa del treno secondario in tempo utile prima di arrivare alla stazione di incrocio normale, e quando ivi giunto non veda arrivare il treno secondario, deve interpellare la stazione successiva e, nel caso, ordinare al capo del treno secondario di attendere (formula 6); soltanto dopo ottenuta la conferma (formula 7) direttamente dal capo del treno secondario, il capo del

4) *Autorizzo proseguimento Tr. . . . sino a*

5) *Treno. . . . proseguirà sino a.*

6) *Attendete Tr. . . . a. — 7) Attenderò Tr. . . . a.*

treno preminente può ordinare il proseguimento. Analogamente deve regularsi nel caso che, giunto ad una stazione successiva a quella d'incrocio normale, non vi trovi il treno secondario.

6. In caso di mancata risposta o di guasto al telefono, gli incroci, salvo che non si possano ottenere sicure comunicazioni con altro mezzo, devono rimanere fissati nella stazione dove erano stabiliti prima dell'interruzione telefonica.

7. Il capo treno prima di partire dalla stazione di origine del treno, o da una stazione nella quale abbia termine qualche treno viaggiante in senso opposto, deve assicurarsi, esaminando il rapporto sul movimento dei treni, che effettivamente siano giunti tutti i treni di senso contrario che per orario avrebbero già dovuto arrivare anche se non ne sia previsto l'incrocio. Se qualcuno di essi non fosse ancor giunto, il capo treno deve comunicare telefonicamente col capo del treno atteso per stabilire l'incrocio e deve attendere la conferma.

8. I treni devono entrare nell'ordine in cui si presentano, ed arrivando contemporaneamente, entrerà prima il treno preminente.

Nelle stazioni di incrocio non di comando ciascun treno deve fermarsi prima di impegnare il deviatoio di ingresso. Il capo treno si assicurerà o provvederà che il detto deviatoio sia disposto per il binario di sinistra, dopo di che, accertatosi che la via è libera, darà con la cornetta l'ordine di proseguire al macchinista, il quale

avvanzerà a passo d'uomo armandosi poi al punto di fermata.

9. Il macchinista non deve partire da una stazione dove è stabilito un incrocio se non è giunto il treno incrocicante, o senza aver preso cognizione del relativo fonogramma di spostamento (art. 18, capov. 2).

Art. 23.

Precedenze.

1. Le precedenza devono eseguirsi nelle stazioni fissate dall'orario, salvo le eccezioni di cui in appresso.

2. Nel caso di ritardo del treno (*preminente*) che deve prendere la precedenza su un altro, spetta al capo treno del primo di avvisare il capo treno dell'altro autorizzandolo, all'occorrenza, a proseguire sino alla stazione successiva atta alle precedenza (formula 4).

3. Il capo del treno secondario non deve proseguire oltre la stazione di precedenza normale senza prima averne ricevuto l'autorizzazione dal capo del treno preminente. Avuto questo, egli ha l'obbligo di far trasmettere il fonogramma di partenza anche alle stazioni o fermate intermedie provviste di telefono (formula 1), sino alla stazione dove è stata spostata la precedenza, ove deve attendere il treno preminente salvo ulteriori ordini del proseguimento.

4) *Autorizzo proseguimento Tr..... sino a.....*

1) *Tr..... orario o partirà ore.....*

4. Quando il treno secondario viaggi in ritardo verso la stazione di normale precedenza in guisa da pregiudicare la corsa del treno susseguente, è obbligo del capo treno di telefonare il ritardo perchè serva di norma al capo del treno preminente: inoltre quando il treno successivo, per orario o a mente del disposto del capov. 4 dell'art. 20, dovesse viaggiare col giunto, il capo del treno secondario non deve proseguire da una stazione atta alle precedenze (antecedente a quella stabilita per la precedenza normale) quando non sia sicuro di poter arrivare alla stazione successiva atta alle precedenze in tempo per dare il giunto senza causare ritardo al treno preminente. Altrimenti deve mettersi in comunicazione telefonica per ottenere notizie del treno preminente, e regolarsi sulla opportunità del proseguimento. Non ottenendo la comunicazione telefonica, o per guasto o per altro motivo, il capo treno deve proseguire verso la stazione di precedenza normale.

5. Nelle stazioni non di comando, il capo treno che arriva per primo deve provvedere al ricovero del proprio treno, facendolo avanzare oltre il deviatoio d'uscita, e poscia retrocedere nel binario di destra.

6. Il capo treno del treno secondario deve dare il giunto solamente dopo avvenuto il ricovero del treno stesso nel binario di destra e dopo essersi accertato della regolare posizione del deviatoio per l'ingresso del treno preminente.

Art. 24.

Spezzamento dei treni.

1. Quando avvenga lo spezzamento di un treno con la conseguente fermata di questo per effetto del freno continuo, spetta al capo treno di ordinare il ricongiungimento delle due parti: il fochista provvede agli agganci necessari in base agli ordini del capo treno. Prima di ricongiungere la prima alla seconda parte devono essere chiusi anche i freni a mano dei veicoli di questa ultima.

2. Se gli organi d'attacco non permettessero il ricongiungimento, il capo treno farà proseguire la prima parte fino alla stazione successiva con ordine al macchinista di ritornare con la locomotiva per rimorchiare la seconda parte. Tanto nell'andata quanto nel ritorno la locomotiva porterà il segnale N. 8.

3. Se lo spezzamento si verificasse in un treno in cui non funzioni, eccezionalmente il freno continuo, la seconda parte dovrà essere fermata con la maggiore prontezza, e la prima dovrà proseguire fino a che non abbia l'assoluta certezza di non poter essere raggiunta dalla seconda.

Art. 25.

Fermata dei treni in linea o lenta corsa.

1. Quando un treno si fermi sulla linea (*) per un motivo qualsiasi, il capo treno, se la sosta fosse preveduta o divenisse superiore a 15 minuti, deve mettersi in comunicazione telefonica, mediante l'apparato portabile, con la stazione o fermata da cui il treno proviene, per dare informazioni o per le disposizioni del caso.

2. Ove il capo treno non riuscisse a mettersi subito in comunicazione telefonica, deve esporre il segnale di fermata N. 3 a m. 300 dalla coda a protezione del treno: tale protezione deve però essere fatta immediatamente dopo la fermata e prima di attivare la comunicazione telefonica, quando manchino non più di 10' alla partenza, secondo l'orario del treno successivo dalla località antecedente con telefono, ed esso treno non viaggi col regime del giunto.

3. Quando un treno, seguito da un altro senza il regime del giunto, per un motivo imprevisto rallenti la corsa in modo da non poter raggiungere la località successiva di fermata 10' prima della partenza del treno susseguente dalla località da cui proviene, il macchinista deve fermarsi; in mancanza vi provvede il capo

(*) Per *linea* si intende il tratto compreso fra i deviatori estremi di due stazioni contigue.

treno, il quale si deve mettere subito in comunicazione telefonica per prescrivere al secondo treno di attendere il giunto. Ove non riuscisse a corrispondere, deve far esporre il segnale N. 3 a m. 300 dalla coda; quindi potrà proseguire disponendo che l'agente col segnale segua il treno mantenendosi a distanza non minore dei m. 300 suindicati.

Art. 26.

Sosta dei treni nelle stazioni e nelle fermate.

Quando per un motivo qualsiasi un treno prolunghi la sua sosta in una stazione o fermata, non protetta da semafori e manchino soli 10 minuti all'arrivo del treno susseguente, il capo treno deve far esporre il segnale N. 3 a m. 300 dalla coda del treno, a meno che abbia ordinato all'altro capo treno di trattenersi, ottenendone conferma, od abbia già provveduto a liberare il binario di ricevimento.

Art. 27.

Segnali abbandonati.

Eseguita la fermata del treno in seguito ad un segnale d'arresto non preavvisato od allo scoppio d'un petardo, qualora non si veda nessuno da cui avere spiegazioni, il capo treno può ordinare il proseguimento,

ma con velocità ridotta in modo da potersi sempre fermare nel tratto di visuale libera e ciò per un chilometro almeno, dopo il quale il macchinista potrà riprendere la velocità normale.

Art. 28.

Treni non preavvisati.

Nel caso di un treno supplementare o facoltativo pel quale sia mancata la segnalazione, oppure di locomotiva isolata, o di treno speciale la cui effettuazione non sia stata preavvisata al personale della linea, il macchinista, avvertito a cura del dirigente o del capo treno, deve procedere con velocità ridotta e con precauzione speciale come è prescritto per il viaggio delle locomotive di soccorso (art. 29).

Art. 29.

Domanda di soccorso.

1. Quando un treno si ferma in piena linea ed ha bisogno di soccorso, il capo treno deve mettersi *prontamente* in comunicazione telefonica, per ottenerlo. Occorrendo soccorso di locomotiva, egli si rivolge alla più vicina stazione di comando che possa inviarla, e concorda le disposizioni più sollecite per riattivare la circolazione; oppure si mette in comunicazione col capo di altro treno per sgombrare più presto la linea ed anche

per requisirne la locomotiva nel caso che il suo treno fosse preminente sull'altro. In tale caso lo stesso capo treno deve chiedere la locomotiva di soccorso per l'altro treno che ha ceduta la propria, informandone il capo di quest'ultimo treno.

2. La locomotiva di soccorso, quando non sia quella di altro treno, deve essere scortata da un dirigente o da altro agente abilitato al movimento, il quale assume la direzione del servizio fino al ristabilimento della circolazione; nel caso che la locomotiva di soccorso sia utilizzata per altro treno che ha ceduta la propria, il dirigente occorrendo, sostituisce il capo treno di questo. La locomotiva del treno secondario inviata in soccorso al treno preminente viaggia scortata dal dirigente, se parte da una stazione di comando, od altrimenti è scortata dal capo treno; la scorta non è necessaria nel percorso dall'ultima stazione con binario di raddoppio al punto ingombro.

3. Le locomotive di soccorso debbono viaggiare con velocità sufficientemente ridotta per poter essere fermate, occorrendo sul tratto di visuale libera, e con speciale precauzione nell'avvicinarsi ai passaggi a livello e nel percorrere il tratto fra l'ultima località con telefono e il punto ingombro.

4. Chi scorta la locomotiva di soccorso non deve partire da nessuna stazione con binario di raddoppio, tranne quella immediatamente precedente il tratto ingombro, senza aver preso accordi telefonici col capo

del primo treno che gli viene incontro per stabilire la stazione d'incrocio, ottenendone conferma. In tali accordi la locomotiva di soccorso deve considerarsi come treno secondario rispetto ai treni viaggiatori la cui marcia non è impedita dall'ingombro, e come treno preminente rispetto agli altri.

5. Quando il capo di un treno fermatosi in linea ha fatto domanda di soccorso, **non deve più ordinare alcun movimento al treno**, anche se nel frattempo fosse cessato il bisogno del soccorso, senza prima aver chiesto e ricevuto ordine di farlo (form. 3 e 4) dal dirigente della stazione di comando cui venne domandato il soccorso, o dal dirigente che scorta la locomotiva di soccorso oppure dal capo treno che scorta la locomotiva requisita da altro treno.

6. Quando si preveda di poter provvedere coi mezzi a disposizione sul luogo in minor tempo di quello che occorrerebbe attendendo il soccorso, il capo treno deve egualmente mettersi in comunicazione telefonica con le due stazioni o fermate contigue per dare avviso del presumibile ritardo del treno.

Art. 30.

Guasti al fischio delle locomotive.

Manifestandosi durante la corsa un guasto al fischio della locomotiva, il macchinista deve fermare, e farsi dare dal capo treno una cornetta, proseguendo poscia con cautela e servendosi della cornetta, in luogo del fischio, pei segnali.

Art. 31.

**Circolazione dei carrelli, velocipedi,
velocimani a motore, ecc.**

È ammessa la circolazione dei carrelli a mano ed assimilati, che viene regolata dal personale dei Lavori in base alle apposite Istruzioni.

Art. 32.

Rimorchio dei carrelli in coda ai treni.

1. Il rimorchio dei carrelli in coda ai treni è ammesso esclusivamente nelle ore diurne e nei tratti orizzontali ed in salita ed alla condizione che sia avvisato il macchinista, il quale non deve oltrepassare la velocità massima di 40 km. all'ora.

2. È ammesso l'attacco dei carrelli ai treni con locomotiva in coda, purchè agganciata. Se la locomotiva

tiva 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.

3. Il personale del treno rimorchiante deve usare la massima attenzione e tenere continuamente d'occhio il carrello, pronto a fare i segnali che le circostanze rendessero necessari.

4. La richiesta del rimorchio deve essere fatta per iscritto al dirigente nelle stazioni di comando, o al capo treno nelle altre località, indicando il punto della linea dove il carrello deve essere staccato.

5. In caso di soccorso, la circolazione o il rimorchio di uno o più carrelli in coda sono ammessi anche di notte e su tronchi in cui siano intercalati tratti in discesa ed anche se i carrelli stessi non sono muniti degli occorrenti organi d'attacco, purchè siano osservate le necessarie precauzioni e ne sia dato avviso al macchinista, il quale non dovrà superare la velocità di 20 km. l'ora.

6. Nel caso di carrello rimorchiato da locomotiva o treno di soccorso non occorre la presenza del sorvegliante o del capo squadra, bastando quella del dirigente o del capo treno, senza che questi abbia da prender posto sul carrello.

7. Il rimorchio e la circolazione dei carrelli sui tratti a dentiera non sono ammessi se non nel caso che i detti veicoli siano muniti di mezzi speciali di frenatura.

Art. 33.

Accentramento della dirigenza.

1. Con autorizzazione della Direzione Generale, dirigenza della circolazione su alcune linee o tratti di linee può essere assunta da un *dirigente unico*, in sostituzione dei capi treno e dei dirigenti delle stazioni di comando.

2. In tal caso tanto i capi treno quanto le stazioni dovranno attenersi alle disposizioni del dirigente unico, al quale dovranno perciò essere trasmessi i fonogrammi di giunto e di partenza dei treni dalle singole stazioni o fermate, nonchè tutte le altre notizie (ritardi, ecc.) che possano interessarlo per regolare il distanziamento e lo spostamento degli incroci e delle precedenza dei treni.