

RS ed 1940 è entrò in vigore il 18 agosto 1941
Allegato in questo documento OS di aggiornamento

La copertina e gli annessi scontrini costituenti il fascicolo interno della tessera dei giornalisti conserva il fondo color nocciola, ma anziché portare stampato il millesimo 1945, questo verrà applicato a mezzo di foratura nell'apposito spazio in alto.

Le marche di convalidazione per il 1945 delle carte di libera circolazione serie A, di quelle serie At. con validità novennale e dei biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale portano l'indicazione a stampa del millesimo ed hanno i seguenti colori:

azzurro	- per le carte serie A.
viola	- per le carte serie At.
verde	- per le tessere di libero ingresso nelle stazioni.
marrone	- per i biglietti di transito pedonale.

Si fa viva raccomandazione al personale di servizio all'ingresso delle stazioni e di controlleria ai treni di accertare che i suindicati tipi di documenti portino effettivamente applicata la marchetta di convalidazione per l'anno 1945.

Distribuito agli agenti delle classi 3, 5, 7, 9, 12 e 13.

Ordine di servizio N. 3

Modificazioni al « Regolamento sui segnali ».

S. E. il Ministro delle Comunicazioni, con Decreto 10 Novembre 1944 N. 425, ha approvato le seguenti modificazioni agli articoli 11, 12, 17., 18, 19, 20 e 22 del Regolamento sui segnali (edizione 1940) e la soppressione dell'art. 14 del Regolamento stesso.

Art. 11.

MEZZI DI SEGNALAMENTO.

Comma 1 - I mezzi di segnalamento in testa o in coda ai treni ed alle locomotive sono:

- fanali portatili applicabili in testa o in coda ai treni e che possono proiettare luce bianca o verde o rossa; di detti fanali ogni locomotiva deve averne tre in dotazione (due per la testa ed uno per la coda);

- bandiere rosse o verdi, in consegna al personale di macchina, le quali, occorrendo, vengono applicate in testa al treno per le segnalazioni speciali.

Parte 2* - N. 1 - 20 Gennaio 1945.

Da incollarsi a pag. 19.

Comma 2 - Quando occorre esporre insieme i fanali accesi e le bandiere si avrà cura che queste non impediscano la visibilità della luce dei fanali.

Art. 12.

IDENTIFICAZIONE DELLA CODA DEI TRENI.

Comma 1 - Per identificare la coda dei treni si applica sempre, sia di giorno che di notte, alla parete posteriore dell'ultimo veicolo un fanale portatile che di notte deve essere acceso e proiettare luce rossa.

Questo fanale deve essere assicurato in modo che, in ogni caso, anche se mancasse il portafanale, la luce rossa venga proiettata all'indietro nella direzione cioè del tratto di binario che il treno lascia dietro di sé.

Art. 13, 15 e 16. - *Invariati.* - Art. 14. - *Soppresso.*

Art. 17.

LOCOMOTIVE DI RITORNO.

Comma 1 - Quando una locomotiva isolata o viaggiante con un treno debba fare tosto ritorno con orario prestabilito o no, alla testa della locomotiva isolata o del treno, si espone nel viaggio di andata per il tratto che deve essere percorso dalla locomotiva di ritorno:

- di giorno: la bandiera verde a destra;
- di notte: il fanale anteriore destro a luce verde - (1).

(figura invariata)

Comma 2 - Con questo segnale il personale di vigilanza è avvisato che deve passare una locomotiva in senso inverso

(1) Si indica con destro o sinistro il fanale che si trova a destra od a sinistra del treno nel senso della marcia.

al treno segnalante, e non deve lasciare il posto di guardia finchè la locomotiva non sia passata.

Comma 3 - Nel caso di locomotiva di coda che debba lasciare il treno in piena linea la segnalazione di locomotiva di ritorno non viene fatta nel tratto fra l'ultima stazione e il punto dal quale la locomotiva di spinta abbandona il treno.

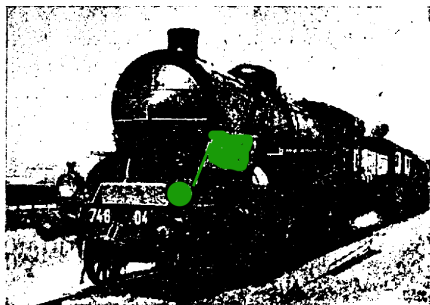
Comma 4 - La segnalazione di cui al comma 1 è valida anche nel caso che la locomotiva sia utilizzata nel viaggio di ritorno per invio di veicoli.

Art. 18.

TRENI STRAORDINARI.

Comma 1 - Per annunciare la effettuazione di un treno straordinario si espone in testa al treno che lo precede nella stessa direzione:

- di giorno: una bandiera verde a sinistra;
- di notte: il fanale sinistro a luce verde.



Comma 2 - Quando non sia possibile segnalare un treno straordinario per mezzo del treno che lo precede nella stessa

direzione si può eccezionalmente avvalersi del treno che lo precede in direzione opposta applicando ad esso la segnalazione di locomotiva di ritorno di cui l'art. 17.

Comma 3 - Il personale di vigilanza deve trovarsi sul posto in tempo per presenziare il passaggio del treno straordinario, che, secondo l'orario, passa immediatamente dopo il treno segnalante, a meno che nell'orario sia indicato a quale altro treno si riferisce quella segnalazione o sia stato avvisato trattarsi di altro straordinario, nei quali casi il detto personale di vigilanza presenzierà il treno indicatogli.

Art. 19.

TRENI SUPPLEMENTARI.

Comma 1 - I treni supplementari a seguito dei treni normali (bis, ter, quater ecc.) sono segnalati dai treni dei quali sono la ripetizione esponendo in testa:

- di giorno: due bandiere verdi;
- di notte: due fanali a luce verde.



Il personale di vigilanza non deve abbandonare il posto fino a che non sia passato il treno supplementare.

Comma 2 - I treni supplementari in precedenza ai treni normali (ante) sono segnalati come straordinari e quindi ad essi si applicano le disposizioni dell'art. 18.

Art. 20.

TRENO CON LOCOMOTIVA IN CODA.

Se la locomotiva di coda viaggia agganciata porterà essa sola il segnale di coda, se invece viaggia sganciata, il segnale di coda sarà portato tanto da essa quanto dall'ultimo veicolo del treno.

La locomotiva di coda che viaggia sganciata, di notte, dovrà pure avere acceso a luce bianca il fanale anteriore destro. Nel percorso di ritorno fino alla prima stazione la locomotiva conserverà la stessa segnalazione.

Art. 21. - *Invariato.*

Art. 22.

IMPERFEZIONE O MANCANZA DEI SEGNALI ANNESSI AI TRENI.

Comma 1 - In caso di imperfezione o mancanza dei segnali annessi ai treni il personale deve regolarsi come segue:

Personale di stazione.

Personale di linea.

a) il treno dovrebbe portare la segnalazione notturna ed ha spenti *entrambi i fanali di testa.*

Deve arrestare il treno per la riaccensione dei fanali.

Deve arrestare il treno per la riaccensione dei fanali.

b) il treno dovrebbe portare la segnalazione notturna ed ha spento *uno solo dei fanali di testa.*

Deve arrestare il treno per la riaccensione del fanale a meno che gli consti in modo sicuro che il fanale spento non doveva servire ad alcuna segnalazione.

Deve lasciare proseguire il treno, ma considerare il fanale spento come se dovesse proiettare luce verde, a meno che si tratti del primo treno viaggiante sul binario illegale.

Personale di stazione.

Personale di linea.

c) il treno non porta il *fanale di coda* oppure di notte *lo ha spento.*

Deve considerare il treno spezzato e provvedere in conformità.

Deve considerare il treno spezzato e provvedere in conformità.

Comma 2 - *Invariato.*

In relazione alle nuove disposizioni di cui sopra dovranno intendersi modificati tutti i riferimenti relativi al segnalamento dei treni, contenuti nelle varie Istruzioni di esercizio in attesa che sia provveduto al loro aggiornamento.

Le modificazioni di cui sopra entreranno in vigore dalle ore zero del 10 Gennaio 1945.

Chi riceve il presente ordine di servizio deve rilasciare ricevuta scritta al proprio superiore immediato. Le ricevute dovranno essere inviate alle Sezioni Compartimentali da cui dipendono i singoli agenti per essere conservate nelle pratiche personali dei medesimi.

Le Sezioni si assicureranno che tutti i dipendenti agenti interessati abbiano ricevuto un esemplare di detto ordine di servizio ed abbiano preso piena ed esatta conoscenza delle disposizioni in esso contenute.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 31, 33, 34, 35, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57 e 58.

Da incollarsi a pag. 27.

Da incollarsi a pag. 28.

Da incoll. pag. 29