



MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
FERROVIE DELLO STATO

DIREZIONE GENERALE

Appendice N. 2
al Regolamento sui segnali

**DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI
PER LE LINEE DELLA VENEZIA GIULIA
E DELLA VENEZIA TRIDENTINA**

FIRENZE

STABILIMENTO TIPOGRAFICO GIÀ G. CIVELLI

1941 - XIX

Appendice N. 2 al Regolamento sui segnali**DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI**

per le linee della Venezia Giulia e della Venezia Tridentina

Tutte le disposizioni contenute nel Regolamento sui segnali sono estese alle linee della Venezia Giulia e della Venezia Tridentina, salvo l'osservanza delle seguenti disposizioni complementari relative agli speciali impianti e mezzi di segnalamento esistenti tuttora su dette linee o su tronchi di dette linee, e riguardanti:

- Art. 1 - i posti di giunto telefonico;
- » 2 - i segnali fissi;
- » 3 - i segnali sussidiari;
- » 4 - i dischetti per deviatori;
- » 5 - il segnalamento a campana.

Art. 1.

POSTI DI GIUNTO TELEFONICO.

1. Alcune linee o tronchi di linea, anzichè essere esercitati con uno dei regimi citati all'art. 2, comma 3, del Regolamento sui segnali (giunto, consenso telegrafico o blocco), sono suddivisi in tratti delimitati da posti di segnalazione muniti di telefoni, suonerie e segnali fissi, denominati *posti di giunto telefonico*.

2. Le linee esercitate con posti di giunto telefonico sono da equipararsi a quelle esercitate col blocco solo agli effetti degli art. 23 comma 4; 38 comma 4; 42 e 58 comma 5 del R. S.

Art. 1 - 2

3. Agli effetti dell'art. 35 R. S., sulle linee esercitate come sopra la protezione dei treni fermi in piena linea od ai segnali fissi dovrà essere fatta secondo quanto è prescritto dal detto articolo.

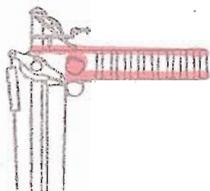
Art. 2.

SEGNALI FISSI.

1. In luogo del semaforo ad un'ala di 1ª categoria di cui l'art. 44 comma 3 R. S. è in uso un semaforo che porta alla destra dell'albero, rispetto alla direzione dei treni ai quali comanda, un'ala mobile ed un fanale; l'ala mobile è dipinta in rosso con striscia longitudinale bianca nella faccia rivolta verso i treni, e può assumere due posizioni: una orizzontale e l'altra inclinata in alto di circa 45°; il fanale a mezzo di apposito diaframma che viene manovrato solidalmente con l'ala, proietta di notte verso i treni luce rossa o luce verde, secondo che l'ala stessa è orizzontale o inclinata verso l'alto.

Questo segnale dà le seguenti indicazioni:

— *Via impedita* se presenta al treno:



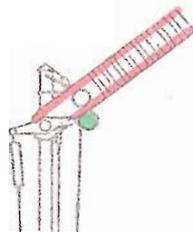
via impedita

di giorno: l'ala dipinta in rosso in posizione orizzontale;

di notte: la luce rossa del fanale.

Art. 2

— *Via libera* se presenta al treno:



via libera

di giorno: l'ala dipinta in rosso inclinata in alto;

di notte: la luce verde del fanale.

2. In luogo del semaforo con l'ala d'avviso di cui all'art. 44, comma 6 R. S. è in uso un segnale a vela di forma quadrata con due lati verticali, mobile intorno all'asse orizzontale. Tale vela, che ha una faccia dipinta in giallo, può assumere due posizioni: verticale ed orizzontale.

Il segnale è munito di fanale che proietta verso il treno luce gialla o verde a seconda che la vela è disposta rispettivamente in posizione verticale od orizzontale.

Questo segnale dà le seguenti indicazioni:

— *Avviso di via impedita* se presenta al treno:

di giorno: la faccia dipinta in giallo della vela disposta normalmente al binario in posizione verticale;

di notte: la luce gialla del fanale.



avviso di via impedita

— *Avviso di via libera* se il segnale presenta al treno:



avviso di via libera

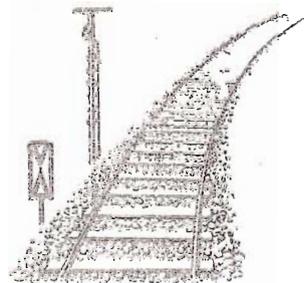
di giorno: la vela disposta in posizione orizzontale;

di notte: la luce verde del fanale.

3. Dalla parte opposta a quella a cui comandano, i segnali semaforici di cui al punto 1 del presente articolo mostrano, di giorno, l'ala dipinta in bianco con una striscia verticale nera, e di notte, luce violetta o luce bianca secondo che l'ala è disposta orizzontalmente od inclinata in alto.

Invece i segnali di avviso a vela quadrata, di cui al punto 2) del presente articolo, dalla parte opposta a quella a cui comandano, mostrano di giorno la vela dipinta in bianco e di notte non danno alcuna indicazione luminosa.

4. Il segnale di cui al punto 2 viene messo in evidenza mediante un contrassegno infisso a terra in immediata vicinanza del segnale, consistente in una tabella verticale, dell'altezza di un uomo, che presenta nella faccia rivolta verso il treno due frecce diagonali dipinte in nero sul fondo bianco.



5. Per i segnali di fermata, di cui al precedente punto 1, e per quelli di avviso, di cui al punto 2, valgono le norme rispettivamente prescritte dall'art. 46 R. S. per i segnali semaforici di 1ª categoria e per quelli di avviso.

6. Si trovano talora impiegati semafori di fermata, di cui al punto 1, non preceduti da segnale di avviso, per delimitare delle sezioni di giunto telefonico. Il macchinista che vede uno di tali segnali disposto a via impedita deve immediatamente e senza esitanza mettere in opera tutti i mezzi a sua disposizione per arrestare il treno possibilmente prima di oltrepassare il segnale. Dopo la fermata il macchinista non riprenderà la corsa se non nel caso che il segnale si disponga a via libera o negli altri casi previsti dall'articolo 46 R. S.

Analogamente a quanto è prescritto per i dischi, i segnali in parola dovranno essere preceduti da segnali di attenzione a norma dell'art. 52 comma 6 R. S., qualora si trovino nelle condizioni in detto comma indicate.

7. In luogo del semaforo con ali di 1ª categoria applicate in ordine verticale od in ordine orizzontale, di cui

Art. 2

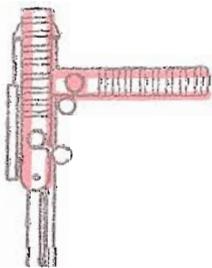
all'art. 48 comma 3 e 4 R. S., è in uso un semaforo a due ali disposte in ordine verticale che, come l'ala del segnale di cui al punto 1, sono applicate sempre alla destra dell'albero, e sono dipinte in rosso con striscia longitudinale bianca.

In tale tipo di segnale, una delle ali, la superiore, può assumere come per il semaforo ad un'ala, la posizione orizzontale e quella inclinata in alto, mentre l'altra può trovarsi disposta o verticalmente, coprendo in tal caso una parte dell'albero del segnale, o inclinata in alto.

Ad ogni ala corrisponde un fanale, dei quali quello corrispondente all'ala superiore può dare luce rossa o verde a seconda che l'ala stessa si trovi in posizione orizzontale od inclinata in alto, mentre l'altro fanale è oscurato quando l'ala corrispondente trovasi verticale, e dà luce verde quando la medesima è inclinata in alto.

Le indicazioni fornite da questo segnale sono le seguenti:

— *Via impedita* se presenta al treno:

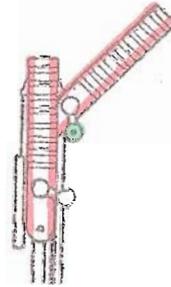


di giorno: un'ala in posizione orizzontale;

di notte: una luce rossa.

Art. 2

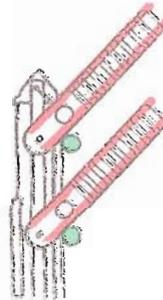
— *Via libera per la linea di più corretto tracciato* se presenta al treno:



di giorno: un'ala inclinata in alto;

di notte: una luce verde.

— *Via libera per la linea deviata* se presenta al treno:



di giorno: due ali inclinate in alto;

di notte: due luci verdi.

La linea da considerarsi deviata nel caso di un bivio simmetrico e la successione delle linee nel caso di più di una deviazione vengono rese note al personale interessato mediante speciali disposizioni inserite nell'orario generale.

Questo segnale, se disposto a via impedita, deve essere rispettato come un segnale di 1ª categoria e per esso valgono, in tal caso, tutte le disposizioni regolamentari concernenti i semafori ad un'ala di 1ª categoria.

Art. 2

In analogia a quanto pei segnali a più ali comunemente in uso sulla Rete è prescritto dall'art. 49 comma 3 R. S., l'indicazione di via libera dei segnali a più ali, di cui al presente punto 7, non vale pel macchinista se non quando riguarda l'accesso alla linea sulla quale il suo treno è diretto.

In analogia poi al disposto dell'art. 63 comma 2 R. S., il personale di un treno che si avvicina ad un semaforo a più ali del tipo speciale in parola, se non vede tutte le ali o tutte le luci corrispondenti all'indicazione di via libera per la linea che il treno deve percorrere, fermerà il treno per accertare l'indicazione delle diverse ali e luci e si regolerà come se il segnale fosse disposto a via impedita, salvo le eccezioni derivanti dall'applicazione del comma 1 del citato articolo 63 relativo a tutti i segnali fissi non di avviso.

Dalla parte opposta a quella a cui comandano, i segnali semaforici, menzionati sopra, mostrano di giorno una o più ali dipinte in bianco con una striscia verticale nera e di notte una luce violetta in corrispondenza all'ala superiore se questa è disposta orizzontalmente, oppure luci bianche in corrispondenza all'ala o alle ali inclinate in alto.

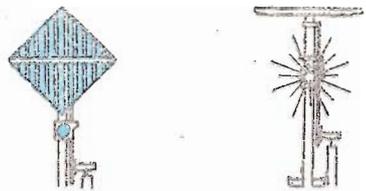
8. Oltre tutti questi segnali che regolano il movimento dei treni, sulle linee o tronchi di linee di cui trattasi, è pure in uso un segnale speciale di stazione che regola le manovre.

Detto segnale è a vela mobile di forma quadrata, disposta con una delle diagonali orizzontale e dipinta in turchino su una od entrambe le facce.

Il segnale indica che le manovre sono permesse se la vela è disposta orizzontalmente e se, di notte, il fanale proietta luce bianca. Indica invece che le manovre sono vietate in una od entrambe le direzioni del movimento: di

Art. 2 - 3

giorno, se la vela è disposta normalmente al binario e presenta una od entrambe le facce turchine; di notte, se il fanale proietta luce turchina verso una sola od entrambe le direzioni.



vietate

manovre

permesso

I segnali di cui trattasi, se disposti in posizione di divieto di manovra, indicano il limite oltre il quale non è permesso di manovrare. Essi non hanno valore per i treni.

9. I segnali di cui al presente articolo sono manovrati con trasmissione a doppio filo e non sono muniti dell'apparecchio di controllo previsto dall'articolo 62 R. S., essendo sufficiente la posizione della leva di manovra per accertare la regolare indicazione del segnale.

Art. 3.

SEGNALI SUSSIDIARI.

I segnali fissi descritti ai precedenti punti dall'1 al 7 del precedente art. 2 devono essere sussidiati con petardi, nelle circostanze e con le norme dell'art. 69 R. S., avvertendo che i segnali di cui al punto 6 del detto art. 2 sono da assimilarsi a quelli di cui al comma 3 dell'art. 69 R. S.

DISCHETTI PER DEVIATOI.

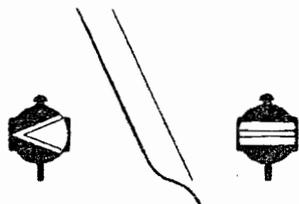
1. In luogo dei dischetti per deviatori di cui all'art. 74 R. S., in alcune stazioni trovansi applicati agli scambi segnali del tipo a dischetto od a marmotta, che danno le indicazioni qui appresso specificate per i diversi casi.

1° *Deviatoio semplice disposto per il tracciato diretto.*



Un rettangolo bianco col lato maggiore verticale verso entrambe le direzioni.

2° *Deviatoio semplice disposto per la deviazione:*



a) *se incontrato di punta:* una freccia bianca in campo nero. La punta della freccia indica la parte verso cui il binario devia;

b) *se impegnato di calcio:* un rettangolo di color bianco in campo nero, col lato maggiore orizzontale.

3° *Deviatoio inglese, con apparecchio di manovra unico, disposto per i tracciati rettilinei.*



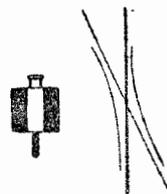
Un rettangolo verticale bianco col lato maggiore verticale.

4° *Deviatoio inglese, con apparecchio di manovra unico, disposto per i tracciati in curva.*



Una doppia freccia bianca in campo nero.

5° *Deviatoio inglese, con due apparecchi di manovra, disposto per il tracciato rettilineo principale.*



Un rettangolo bianco in campo nero col lato maggiore verticale.

Art. 4

6° *Deviatoio inglese, con due apparecchi di manovra, disposto per il tracciato rettilineo secondario.*



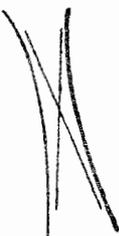
Una croce nera in campo bianco, oppure una croce bianca in campo nero.

7° *Deviatoio inglese, con due apparecchi di manovra, disposto per la deviazione di sinistra.*



Una freccia nera in campo bianco, od una freccia bianca in campo nero, rivolta con la punta verso la deviazione di sinistra.

8° *Deviatoio inglese, con due apparecchi di manovra, disposto per la deviazione di destra.*



Una freccia nera in campo bianco, od una freccia bianca in campo nero, rivolta con la punta verso destra.

Art. 4 - 5

2. I segnali di cui al punto 1° (deviatoio disposto per la direzione rettilinea) sono adoperati per indicare il tracciato rettilineo oppure, se entrambi i tracciati sono in curva, quello più corretto.

3. I segnali di cui al punto 2° (deviatoio disposto per la deviazione) sono adoperati per indicare il tracciato meno corretto.

4. Per i deviatoi simmetrici si indica coi segnali di cui al punto 1° la direzione che ha più importanza per il movimento.

Art. 5.

SEGNALAMENTO ELETTRICO A CAMPANA.

Sulle linee della Venezia Giulia e della Venezia Tridentina, il segnalamento a campana sostituisce del tutto i segnali acustici ed ottici di cui agli art. 38, 39, 40, 41 del R.S.

L'uso di questi ultimi segnali viene quindi prescritto per le sole linee o tratti di linea ove non esiste il segnalamento a campana, o quando questo non funziona.

§ I. — Modo di funzionare.

1. I segnali dati in una stazione, verso una direzione, sono riprodotti contemporaneamente:

a) dalla campana della stazione stessa;

Art. 5

b) dalla campana dell'apparato della prossima stazione, nella direzione medesima;

c) dalle campane di tutti gli apparati esistenti nei posti di vigilanza situati fra le due stazioni.

2. I segnali dati dal personale di vigilanza sono riprodotti contemporaneamente:

a) dalla campana dell'apparato nel posto di vigilanza in cui si dà il segnale;

b) dalla campana dell'apparato nelle due stazioni prossime laterali;

c) dalle campane di tutti gli apparati esistenti nei posti di vigilanza situati fra le due stazioni suddette.

§ II. — Suggellatura degli apparati.

Dagli apparati collocati nei posti di vigilanza i segnali non possono essere trasmessi senza la rottura di un suggello, il quale deve essere ad ogni volta reintegrato al più presto.

§ III. — Specificazione dei segnali.

1. — Segnale di partenza per un treno dispari.



Gruppo di 2 tocchi di campana ripetuto 3 volte.

Art. 5

2. — Segnale di partenza per un treno pari.



Gruppo di 3 tocchi di campana ripetuto 3 volte.

3. — Segnale di annullamento per un treno dispari.



Gruppo di 2 tocchi ed 1 tocco di campana ripetuto 3 volte.

4. — Segnale di annullamento per un treno pari.



Gruppo di 3 tocchi ed 1 tocco di campana ripetuto 3 volte.

5. — Segnale di partenza per un treno dispari sul binario illegale.



2 volte 2 tocchi, poi 7 tocchi di campana.

6. — Segnale di partenza per un treno pari sul binario illegale.



2 volte 3 tocchi, poi 7 tocchi di campana.

Art. 5

7. — Segnale di partenza di un treno dispari da un punto della linea.



7 tocchi, poi 2 volte 2 tocchi di campana.

8. — Segnale di partenza di un treno pari da un punto della linea.



7 tocchi e poi 2 volte 3 tocchi di campana.

9. — Fermare tutti i treni.



Gruppi di 3 e 2 tocchi di campana ripetuti almeno 4 volte.

10. — Chiamata di locomotiva di soccorso.



Gruppo di 5 tocchi ripetuto 2 volte.

11. — Chiamata di locomotiva di soccorso con carro attrezzi.



Gruppo di 5 tocchi ed 1 tocco di campana ripetuto 2 volte.

Art. 5

12. — Chiamata di locomotiva di soccorso con carro attrezzi e medici.



Gruppo di 5 tocchi e 2 tocchi di campana ripetuto 2 volte.

13. — Veicoli in fuga.



Gruppo di 4 tocchi di campana ripetuto almeno 4 volte.

14. — Regolare gli orologi.



12 tocchi di campana consecutivi.

§ IV. — Generalità.

1. Nelle località comuni a due o più linee gli apparati a campana delle varie linee si distinguono l'uno dall'altro dal tono e dal numero delle campane; in modo che non sia possibile equivoco.

2. Le pause fra i singoli tocchi di campana appartenenti ad un gruppo non dovranno durare meno di due, nè più di tre secondi; le pause fra i singoli gruppi di un segnale dovranno essere tre volte più lunghe.

Art. 5

3. È vietato interrompere un segnale incominciato per darne un altro.

Se nel dare un segnale si constata che la campana del proprio apparato non funziona o emette suoni irregolari, occorrerà, cioè malgrado, completare la segnalazione in corso.

4. *I segnali di corsa* 1, 2, 5 e 6 indicano la partenza dei treni da una stazione, senza specificare se i medesimi proseguono la corsa sino alla prossima stazione, oppure solo fino ad un determinato punto della linea. Per contro i segnali di corsa 7 e 8 indicano che i treni partono da un punto della linea e proseguono sino alla stazione prossima.

I movimenti che i treni eseguono tra due stazioni, da un punto della linea ad un altro, come pure le corse eccezionali su di un binario fuori esercizio, non vengono segnalati.

5. *Ogni segnale di corsa è valido fino a quando il treno abbia compiuto il percorso segnalato, oppure fino a quando non sia dato il segnale d'annullamento 3 o 4.*

6. *I segnali di annullamento 3 e 4 hanno lo scopo:*

a) di annullare un segnale di corsa (1, 2, 5, 6, 7, 8) quando il viaggio del treno non può aver luogo al più tardi entro dieci minuti dal segnale stesso, oppure quando un segnale di corsa venne dato per errore;

b) di indicare che il treno ha sospeso il viaggio in un punto della linea, senza riguardo se il segnale di corsa era stato dato o no: e ciò tanto se la sospensione della corsa è impreveduta, quanto se era prestabilita;

Art. 5

c) di avvertire gli agenti lungo la linea che un treno ordinario, oppure un treno straordinario preavvisato, è stato soppresso, quando la soppressione non potesse più essere segnalata a detti agenti in altro modo.

7. Il segnale 9 «*Fermare tutti i treni*» si trasmette quando si manifesta un pericolo per la sicurezza di un treno in corsa, oppure quando un treno non ha rispettato il segnale di fermata esposto per arrestarlo. Nel caso di un treno dimezzato, è vietato dare il segnale in parola, salvo l'eccezione contemplata nel seguente paragrafo VI comma 1. d).

Il segnale 9 può essere dato da qualunque posto munito di apparato trasmittente.

Quando si ode detto segnale dovrà essere arrestato ogni treno, nonchè ogni veicolo, ed impedita pure la partenza di ogni treno per la linea alla quale il segnale si riferisce, sino a che, in base a nuovi segnali giunti od in altro modo, non sia acquisita la certezza che non esistono più ostacoli alla circolazione.

Il segnale 9 «Fermare tutti i treni» deve considerarsi annullato sulle linee a binario semplice e su quelle a doppio binario con servizio limitato ad un solo, quando dopo del medesimo si oda qualsiasi segnale di corsa a cui non abbia fatto nuovamente seguito il segnale 9 anzidetto.

8. *I segnali di soccorso* 10 «*Chiamata di locomotiva di soccorso*», 11 «*Chiamata di locomotiva di soccorso con carro attrezzi*», 12 «*Chiamata di locomotiva di soccorso con carro attrezzi e medici*», vengono trasmessi allorchè per un qualsiasi motivo si ha bisogno di una locomotiva di soccorso, sola o con operai, attrezzi e medici.

Il segnale di soccorso 12 « *Chiamata di locomotiva di soccorso con carro attrezzi e medici* », dovrà essere anche dato quando in occasione di lavori sulla linea è avvenuto un infortunio di una certa gravità, il quale richieda il pronto intervento del medico e di mezzi di salvataggio, e non sia possibile procurarli in tempo per altra via.

I segnali di soccorso 10, 11, 12, dovranno essere ripetuti a pause di almeno tre minuti sino a che siasi avuta la conferma del ricevimento del segnale.

Tale conferma dovrà essere data da quella delle due stazioni limitrofe che si trova prima in grado di farlo, ripetendo dopo un minuto un solo gruppo di tocchi del segnale di soccorso.

Se il segnale di soccorso 11 è stato dato per un treno con viaggiatori, bisogna prevedere il caso che anche le carrozze abbiano subito un danneggiamento. Converterà pertanto, senza attendere un avviso scritto dalla linea, aggiungere al treno di soccorso, oltre al carro con operai ed attrezzi, anche carrozze per viaggiatori.

Se invece è stato dato il segnale di soccorso 12, al treno di soccorso si aggiungeranno anche carri con operai, attrezzi, cassette chirurgiche e barelle, nonchè carrozze per viaggiatori e si invieranno inoltre dei medici.

9. Il segnale 13 « *Veicoli in fuga* » dovrà essere dato quando veicoli si siano messi in fuga o si siano staccati da un treno, ed il segnale non sia ancora stato dato da altro posto.

10. Il segnale 14 « *Regolare gli orologi* » viene dato giornalmente alle ore 12, perchè i deviatori, guardiani e le località di servizio non munite di apparato telegrafico possono regolare i propri orologi.

11. Sulle linee munite di telefono, chi dà un segnale a campana riferentesi ad un avvenimento anormale dovrà pure informare subito telefonicamente le due stazioni limitrofe ed i guardiani.

§ V. — **Uso dei segnali a campana da parte del personale di stazione.**

L'osservanza delle seguenti norme non esonera i dirigenti dall'applicazione delle disposizioni del Regolamento sulla circolazione dei treni.

1. Il dirigente è responsabile della esattezza del segnale di corsa (1, 2, 5, 6), il quale deve essere dato possibilmente tre minuti prima della partenza del treno. Nella stazione di incrocio il segnale di corsa per un treno dovrà essere trasmesso dopo l'arrivo dell'incrociante.

Per i treni, la cui circolazione non potè essere preavvisata al personale della linea, il segnale verrà dato cinque minuti prima della partenza. Per un treno successivo ad un altro, il segnale di corsa potrà essere dato soltanto dopo che siasi ricevuto il giunto del primo treno.

Quando, non funzionando il telegrafo ed il telefono fra due stazioni, debbasi licenziare un treno che ne segue un altro, il quale aveva interrotta la corsa e poi dalla linea ha segnalato la ripresa del viaggio, il segnale di corsa del treno che segue dev'essere dato cinque minuti prima della partenza, durante i quali si presterà la massima attenzione per adottare i provvedimenti del caso qualora pervenisse un altro segnale.

2. Per i treni che secondo l'orario transitano dalla stazione senza fermarsi e per quelli la cui sosta è minore di un minuto, il segnale di corsa dovrà essere dato un momento prima che il treno giunga in stazione.

Quando debbono essere dati segnali di corsa per parecchi treni, non è permesso di darli contemporaneamente.

3. Quando da una stazione è già stato dato il segnale di corsa per un treno, e poi questo treno per un motivo qualsiasi non può partire al più tardi entro dieci minuti, il segnale di corsa dato (1, 2, 5, 6) dovrà essere annullato col segnale di annullamento 3 o 4. Prima della partenza effettiva del treno in parola, deve poi essere dato nuovamente il corrispondente segnale.

4. Quando un treno ordinario, oppure un treno straordinario già annunciato al personale di linea, non parte, e di ciò non è più possibile avvisare in tempo per telefono o mediante correntale i guardiani, il dirigente deve dare, all'ora della partenza stabilita in orario del treno dalla stazione sua il segnale di annullamento 3 o 4. Ciò però nel solo caso che sul binario che doveva percorrere il treno soppresso, e fino alla stazione prossima, non se ne trovi alcun altro in circolazione. Se invece detto binario è ancora impegnato da un precedente treno, non è permesso di dare il segnale d'annullamento coll'apparato a campana, ma si provvederà a mezzo del telefono o di correntale ad informare i guardiani della soppressione.

5. Se, mentre si sta segnalando un treno, l'apparato a campana non funziona o emette suoni irregolari, il dirigente dovrà, prima di lasciar partire il treno, informarsi telegraficamente o telefonicamente se la stazione vicina ha inteso un segnale regolare o no.

Se anche nella stazione vicina il segnale non fu udito regolarmente o non venne affatto percepito, si dovranno di ciò avvertire per iscritto il macchinista ed il capotreno, ed a voce gli agenti della stazione.

Si deve seguire lo stesso procedimento quando è noto che, a causa di un guasto nell'apparato a campana, i segnali non possono essere dati, oppure non pervengono sino alla prossima stazione, ma giungono soltanto fino ad un determinato posto di segnalamento. Se trattasi di treni che transitano senza sostare, si incaricherà la precedente stazione nella quale il treno ha fermata di dare l'avviso al personale del treno.

Quando si verifichi il caso che il treno è stato fermato dal deviatore perchè l'apparato a campana dello stesso non ha funzionato, il segnale non dovrà essere ripetuto. Il treno potrà invece continuare la corsa, previo consenso del dirigente ed annotazione della causa del ritardo sul foglio di corsa.

6. Quando per un treno è stato dato un segnale errato od un segnale è stato dato per un'altra linea, oppure quando un treno è stato per errore segnalato due volte, il dirigente deve dare il relativo segnale di annullamento 3 o 4 e di ciò informarne telegraficamente o telefonicamente la stazione successiva. Se questa rileva che il segnale errato pervenuto non viene annullato, deve chiederne l'annullamento in via telegrafica o telefonica.

7. *Fino a che un treno per cui sia stato dato il segnale di corsa non si è ricoverato nella stazione verso cui è diretto, oppure fino a che detto segnale non è stato annullato, non è permesso dare alcun segnale di corsa per un treno viaggiante sullo stesso binario in senso opposto, e tanto meno lasciar partire questo secondo treno.*

Se l'annullamento del segnale di corsa non può essere dato a causa di guasto dell'apparato a campana, si potrà lasciar partire un treno in direzione opposta, soltanto se le due stazioni limitrofe hanno potuto stabilire con assoluta certezza che la linea è completamente libera. Al personale di scorta del treno deve però essere dato l'ordine di usare precauzione speciale, particolarmente nelle vicinanze di passaggi a livello, e di fare attenzione agli operai che si trovassero eventualmente sulla linea.

8. Se dopo la partenza di un treno che deve recarsi soltanto fino ad un determinato punto della linea, viene udito il segnale d'annullamento 3 o 4, ciò significa di regola che il treno è giunto alla sua destinazione; siccome però questo segnale di annullamento può anche essere stato dato per altri motivi, bisognerà prestare attenzione pel caso che dalla linea giungano altri segnali.

Se invece il segnale di annullamento viene dato per un treno che doveva proseguire ininterrottamente la corsa sino alla stazione prossima, in tal caso è ovvio ritenere che il treno abbia incontrato qualche impedimento, e si dovranno perciò attendere altri segnali.

Se dopo il segnale d'annullamento si ode il segnale 7 o 8, ciò significa, a seconda della direzione indicata da quest'ultimo segnale, che il treno arrestatosi vien fatto proseguire, oppure retrocedere (nei casi ammessi dal Regolamento circolazione treni).

9. Se il treno che si è fermato sulla linea, dopo di aver segnalata l'interruzione della sua corsa col segnale di annullamento 3 o 4, chiede soccorso con uno dei segnali 10, 11 o 12, la stazione vicina che si trova prima in grado di farlo, deve dare, un minuto dopo sentito il segnale, un

gruppo di tocchi del segnale medesimo. Indi le due stazioni limitrofe provvederanno in conformità delle norme del Regolamento circolazione treni.

10. Se la stazione riceve il segnale di soccorso 10, 11 o 12, o si trova essa stessa nella necessità di chiedere soccorso, e sono interrotti il telegrafo ed il telefono, trasmetterà il segnale di soccorso richiesto dalle circostanze, ripetendolo ad intervalli di tre minuti, fino a che la prossima stazione non ne abbia data conferma.

I segnali di soccorso non debbono però essere trasmessi:

a) se fra le stazioni sono in circolazione treni pei quali siano stati dati o uditi segnali di annullamento;

b) se sia stato udito il segnale 13 « *Veicoli in fuga* »; altrimenti la trasmissione del segnale di soccorso, combinata coi segnali di annullamento o col segnale 13, potrebbe cagionare equivoci.

11. Cinque minuti prima che la locomotiva di soccorso parta per la linea ove trovasi il treno da soccorrere, dovrà essere dato il corrispondente segnale di corsa (1, 2, 5, 6).

12. Quando fossero stati licenziati sullo stesso binario due treni viaggianti l'uno contro l'altro, l'agente che prima se ne accorge deve subito trasmettere il segnale 9 « *Fermare tutti i treni* » oppure farlo trasmettere immediatamente.

13. Il segnale 9 può essere dato da una stazione anche per altri motivi: per esempio quando fosse rimasto a terra il capotreno, od il conduttore di coda, od altro agente indispensabile a garantire la sicurezza della corsa, oppure

Art. 5

quando, dopo la partenza di un treno, e prima che esso possa essere giunto alla prossima stazione, venisse sentito un segnale di corsa per un treno viaggiante sullo stesso binario in direzione contraria.

Se in seguito al segnale 9 la stazione che aveva segnalata la partenza di quest'ultimo treno ha potuto trattenerlo, dovrà annullare il segnale di corsa dato, e ripeterlo poi in precedenza della partenza effettiva.

14. Quando una stazione sente il segnale 9, e telegraficamente o telefonicamente apprende che il segnale non venne dato dalla stazione vicina ma dalla linea, ed inoltre fra le due stazioni non trovasi in circolazione alcun treno, deve ritenere che la tratta sia per qualche motivo ingombra.

15. Quando da una stazione sono fuggiti dei veicoli, l'agente che primo se ne accorge deve dare o far dare subito il segnale 13 « *Veicoli in fuga* ».

Si dovrà inoltre informare telegraficamente o telefonicamente la stazione attigua della fuga dei veicoli, indicando anche se sui medesimi si trovino o no persone, come pure, nel caso di linee a doppio binario, quale binario i veicoli in fuga percorrono.

Se invece ad una stazione perviene il segnale 13 essa dovrà subito prendere le misure atte ad arrestare i veicoli ed eventualmente ripeterà il segnale 13 lungo la linea, informando inoltre telegraficamente o telefonicamente la stazione vicina.

In tal caso non è permesso, nè alla stazione dalla quale son fuggiti i veicoli nè a quella verso cui essi fuggono, di lasciar partire treni, fino a che non si sia ricevuta notizia che la linea è libera.

Art. 5

16. Il segnale « *Regolare gli orologi* » deve essere dato da ogni stazione nella direzione dei treni dispari alle ore 12.

17. In ogni stazione debbono essere registrati sul protocollo telegrafico, od in un apposito registro, tutti i segnali dell'apparato a campana dati o ricevuti nonchè i segnali di risposta prescritti per i segnali 10, 11 e 12, indicandone il giorno, l'ora, il minuto e la direzione.

§ VI. — **Uso dei segnali a campana da parte del personale di linea.**

1. *Il guardiano deve dare il segnale 9 « Fermare tutti i treni » nei casi seguenti:*

a) quando la linea è minacciata in qualche punto, o si è verificato un qualsiasi ostacolo alla circolazione dei treni.

Se, dopo il segnale 9, si sente uno dei segnali di corsa 1, 2, 5, 6, oppure dopo il segnale di annullamento 3 o 4 uno degli altri segnali di corsa 7 o 8, si dovrà ripetere il segnale 9 per indicare che l'ostacolo non è stato rimosso.

Appena la linea è di nuovo sgombra, si dovrà informarne almeno una delle stazioni limitrofe.

Quando, sulle linee a doppio binario, un solo binario è impedito, il segnale 9 non dovrà essere dato, ma si proteggerà soltanto, secondo le prescrizioni regolamentari, l'ostacolo, avvisando però telefonicamente od in iscritto la stazione più vicina.

b) Quando si sono uditi *due segnali di corsa indicanti che due treni percorrono lo stesso binario l'uno contro l'altro.*

Art. 5

c) Quando, il segnale udito indica che un treno viene lasciato partire per un binario fuori esercizio.

d) Quando il guardiano si accorge che sul treno in corsa esiste qualche guasto o difetto da cui può derivare un pericolo al treno stesso, e quando l'esposizione dei segnali a mano è rimasta inefficace.

Qualora però si fosse udito il segnale 13 « *Veicoli in fuga* », oppure dal treno si fossero staccati dei veicoli, il guardiano non dovrà dare il segnale 9 « *Fermare tutti i treni* » a meno che non abbia acquistato la certezza che i veicoli in fuga, o staccatisi dal treno, non possono andare ad investire quest'ultimo.

e) In tutti i casi in cui per un motivo qualsiasi sia stato esposto il segnale di arresto ed il treno non l'abbia rispettato.

2. Il guardiano deve dare il segnale 13 « *Veicoli in fuga* » allorchè constatata che i veicoli sono fuggiti da una stazione o si sono staccati da un treno, ed il segnale 13 non venne ancora dato da altri.

Appena i guardiani odono il segnale 13, debbono prendere subito le disposizioni prescritte dalla istruzione per il personale di vigilanza della linea, affine di fermare i veicoli fuggiti.

Quando siano stati arrestati sulla linea veicoli fuggiti da una stazione o staccatisi da un treno, si provvederà subito a proteggerli nei modi prescritti; poscia dovrà essere dato il segnale 13 « *Veicoli in fuga* » se già non è stato sentito, per informare dell'accaduto gli agenti interessati. Dopo, secondo le circostanze, si darà il segnale di soccorso 10, 11 o 12.

Art. 5

3. I guardiani debbono registrare in un libro-annotazioni tutti i segnali a campana uditi e dati dal loro posto, ad eccezione dei segnali 1, 2 e 14.

4. Oltre che nei casi sopra indicati, il guardiano deve dare coll'apparato a campana i segnali richiesti dalle circostanze, quando ciò gli venga ordinato in iscritto dal personale di scorta di un treno o da agenti addetti alla vigilanza od a lavori sulla linea. L'ordine deve contenere la chiara indicazione del numero e del significato dei segnali da darsi.

Il guardiano dovrà poi registrare sul proprio libro-annotazioni il numero ed il significato del segnale, nonchè l'ora in cui lo ha dato.

§ VII. — Uso dei segnali a campana da parte del personale del treno.

Quando il capotreno o qualche altro agente addetto alla scorta di un treno, abbia bisogno di fare dalla linea qualche segnalazione a mezzo dell'apparato a campana, si rivolgerà al prossimo posto di guardia od alla prossima casa cantoniera muniti di apparato trasmettitore e darà personalmente, o farà dare dal personale di vigilanza, il segnale richiesto dalle circostanze.

In questo secondo caso l'agente che ordina la trasmissione di un segnale a campana deve indicare chiaramente per iscritto il numero ed il significato del segnale che occorre trasmettere, oppure scrivere l'ordine direttamente sul libro annotazioni del guardiano.

Dei segnali che il personale di scorta di un treno dà personalmente o fa dare da un punto della linea con l'ap-

Art. 5

parato a campana, deve essere fatta annotazione sul foglio di corsa con l'indicazione precisa dell'ora e del luogo.

1. Nel caso in cui un treno interrompa la corsa in piena linea, il capotreno dovrà provvedere a che venga dato il prescritto segnale a campana, secondo le disposizioni seguenti:

a) il treno si è fermato o deve retrocedere nei casi ammessi dal Regolamento circolazione dei treni.

In questo caso, o qualora la retrocessione non sia imposta dalla necessità di evitare l'urto contro veicoli staccatisi dal treno (vedi seguente punto 6.), dovrà essere dato il segnale di annullamento 3 o 4 e, *un momento prima della partenza*, il segnale di corsa 7 o 8.

La retrocessione avrà luogo secondo le norme del Regolamento circolazione treni.

Quando poi le condizioni di visibilità sono difficili, il treno può retrocedere soltanto dopo trascorsi tre minuti dal momento in cui venne dato il segnale di corsa 7 o 8.

b) il treno si è fermato e può *riprendere la corsa solo dopo un intervallo di tempo maggiore di dieci minuti.*

In questo caso verrà dato subito il segnale d'annullamento 3 o 4 e un momento prima di riprendere la corsa, il segnale di partenza 7 o 8.

c) il treno si è fermato e *può riprendere la corsa soltanto con parte del materiale di cui è composto.*

In tal caso anche se il treno rimane fermo per meno di dieci minuti, dovrà essere dato subito il segnale di corsa 7 o 8. Per ritornare a prendere la parte del treno rimasta in linea occorrerà dare coll'apparato a campana i segnali prescritti (1, 8, o 7, 2).

d) il treno si è fermato ed *ha bisogno di soccorso.*

Art. 5

In questo caso dovrà essere dato il segnale di annullamento 3 o 4 e dopo un minuto il segnale di soccorso 10, 11 o 12.

Il segnale di soccorso deve essere ripetuto ad intervalli di tre minuti fino a che si senta chiaramente il prescritto segnale di conferma.

Dopo il segnale a campana il capotreno deve comunicare col mezzo più spedito e sicuro ad una delle stazioni finitime le notizie necessarie per informarla della natura dell'inconveniente che rende necessario il soccorso.

L'invio della locomotiva di soccorso, regolato con le norme prescritte dal Regolamento circolazione treni, deve essere segnalato con uno dei segnali di corsa 1, 2, 5, 6 dalla stazione che la licenzia. Allorchè la locomotiva è arrivata presso il treno o la parte del treno fermi in piena linea, dovrà essere dato il segnale di annullamento 3 o 4, per far comprendere che la locomotiva è giunta a destinazione. Prima che la locomotiva di soccorso riprenda il viaggio col treno o con parte di esso, verrà poi dato il segnale di partenza 7 o 8.

Se in causa di guasti o interruzioni negli apparati per il segnalamento a campana, non si è potuto dare il segnale di soccorso, nè richiedere telefonicamente la macchina di soccorso, il capotreno manderà un avviso scritto alla più vicina stazione, facendolo precedere dai segnali a mano di cui gli art. 40 e 41 R. S.

In tal caso si dovrà usare la massima sollecitudine affinché l'avviso pervenga, nel più breve tempo possibile, alla stazione suddetta.

e) il treno che per un motivo qualsiasi doveva partire da o per un punto della linea (treno materiali o simili) e fermo sul posto:

Qualora si tratti di un treno che deve lavorare in uno o più punti della linea, e dopo aver compiuto il lavoro *proseguire fino alla prossima stazione*, dovrà essere dato alla prima fermata il segnale d'annullamento 3 o 4, quando la durata di tale fermata o della somma di tutte le prevedibili fermate sulla linea è maggiore di dieci minuti. Se invece il treno dopo aver terminato il lavoro deve retrocedere alla stazione, il segnale d'annullamento 3 o 4 dev'essere dato subito dopo la fermata al primo punto di lavoro, *senza riguardo alla relativa durata*.

Immediatamente prima di iniziare il proseguimento della corsa o il ritorno alla stazione, dovrà poi essere dato il segnale di corsa 7 o 8.

2. Se un treno è stato arrestato da un guardiano in seguito al segnale 9 « *Fermare tutti i treni* » il capotreno, *anche se la partenza del suo treno dall'ultima stazione non fosse stata segnalata*, provvederà che venga dato anzitutto il segnale d'annullamento 3 o 4, per avvertire il personale della linea e la stazione suddetta, che il segnale 9 è stato udito ed il treno si è fermato.

Dopo di ciò il capotreno domanderà al guardiano se abbia inteso segnali indicanti che due treni vennero fatti partire sullo stesso binario in direzione opposta. Nell'affermativa procederà secondo le disposizioni del seguente punto 4.; in caso diverso *farà praticare una rigorosa visita al treno*. Se anche nel treno non si scopre alcuna anormalità e non è possibile stabilire la causa del segnale 9, il capotreno ordinerà la prosecuzione del viaggio senza segnalare la ripresa della corsa, facendosi però precedere a distanza regolamentare da un agente che porti il segnale d'arresto.

Se invece il personale di scorta visitando il treno scopre qualche anormalità (svio di assi, riscaldamento di boccole,

rottura di agganci, ecc.), ovvero, di notte, constatata che sono spenti entrambi i fanali di testa e può dedurre che il segnale 9 sia stato dato da un guardiano avvistosi dell'anormalità, la corsa potrà essere continuata dopo rimossa la causa presunta del segnale di arresto e dato il corrispondente segnale 7 o 8. Ciò beninteso nel solo caso che dopo questo segnale non si senta nuovamente il segnale 9.

Qualora invece ciò si verifichi, il capotreno provvederà a che venga nuovamente annullato il segnale di corsa del proprio treno col segnale 3 o 4 e si prosegue la corsa osservando le precauzioni suindicate.

3. Se un treno è stato fermato da un guardiano per avere questi udito un segnale indicante la corsa di altro treno sullo stesso binario in direzione opposta, il capotreno *provvederà che venga dato il segnale di annullamento 3 o 4 corrispondente alla direzione del proprio treno*, e se ha motivo di ritenere che non è da attendersi alcun treno in direzione contraria, darà o farà dare dopo un minuto il segnale di corsa 7 o 8.

Dopo di che, *se non viene più ripetuto il segnale 9 « Fermare tutti i treni »*, potrà far proseguire il treno; in caso diverso dovrà attenersi a quanto prescrive il punto 4. seguente, poichè è da presumersi che viaggia sullo stesso binario un treno in direzione opposta.

4. *Se un treno è stato fermato sulla linea, perchè si è udita la segnalazione per la corsa sullo stesso binario di altro treno viaggiante in direzione opposta, il capotreno, qualora il segnale 9 non sia ancora stato dato ed inteso, dovrà subito trasmettere o far trasmettere detto segnale e poi annunziare l'interruzione della corsa mediante il segnale d'annullamento 3 o 4.*

Art. 5

Di regola dovrà retrocedere il treno di minore importanza.

Si potrà derogare a questa norma soltanto quando il treno di minor importanza non può retrocedere causa la pendenza, oppure quando, per la vicinanza della stazione, la retrocessione del treno più importante dia luogo ad una più breve interruzione della circolazione.

Il capotreno del convoglio che deve retrocedere provvederà a che prima di iniziare tale movimento, venga dato il segnale di corsa 7 o 8.

Il capotreno dell'altro convoglio curerà a sua volta che venga trasmesso il segnale 7 o 8 per il proprio treno, e farà avanzare questo seguendo con precauzione il treno che retrocede.

5. Quando da un treno si è staccata una parte che è rimasta ferma sulla linea o che venne poi fermata, e la prima parte del treno ha proseguito il viaggio senza essersi accorta dello spezzamento, dovrà essere dato dal più vicino posto il segnale 13 « *Veicoli in fuga* », semprechè questo segnale non sia già stato dato od inteso.

Dopo di che, a seconda delle circostanze, si darà il segnale di soccorso 10, 11 o 12.

Questo segnale di soccorso dovrà essere ripetuto fino a che non sia giunto chiaramente il prescritto segnale di conferma.

6. Non è permesso di dare segnali con l'apparato segnalatore a campana:

a) quando il treno si è fermato dinanzi un segnale di protezione disposto a « *via impedita* », oppure dinanzi al segnale di un posto di blocco o di giunto telefonico, per ragioni richieste dalla regolare successione dei treni, e gli impianti funzionino normalmente;

Art. 5

b) quando un treno si è fermato in un punto qualsiasi della linea, ma può riprendere la corsa al più tardi entro dieci minuti senza dover lasciar parte del materiale;

c) quando un treno, che è stato fermato dal guardiano in seguito al segnale 13 « *Veicoli in fuga* », viene fatto retrocedere perchè dalla direzione del vento o dalle condizioni di pendenza si giudica che i veicoli possono correre incontro ad esso;

d) quando un treno esegue movimenti fra due stazioni da un punto all'altro della linea per effettuare operazioni di carico o scarico, o per riunire le due parti di un treno spezzato. Durante questi movimenti in avanti ed all'indietro, il treno deve essere sempre preceduto da un agente munito dei prescritti segnali, affinchè la chiusura delle barriere possa essere compiuta in tempo. Non occorre adottare tale precauzione quando i deviatori ed i guardiani interessati furono, prima che il treno sia messo in movimento, avvertiti a voce o telefonicamente di chiudere le barriere;

e) quando un treno deve eccezionalmente percorrere un binario fuori esercizio, del che si debbono prima avvertire i deviatori ed i guardiani;

f) quando un treno, arrestato in seguito al segnale 9, prosegue la corsa con le modalità di cui al precedente punto 2. perchè non si è potuto accertare il motivo per il quale il suddetto segnale 9 venne trasmesso;

g) quando la locomotiva di spinta retrocede dal punto di distacco.