

Il RS 1922 entrò in vigore il 16 giugno 1923(salvo che per Trento e Cagliari e Trieste ove venne attivato fra il 1924 ed il 26. Ultime linee a passare al nuovo RS (in sostituzione dei regolamenti AU) la BZ-Malles, la pusteria e la Bz Brennero nel 1927)

Vanno segnalati anche i seguenti ulteriori OS di modifica

OS26/32 modifica luci posteriori spia semafori: con ala a via impedita luce violetta(anziché verde) con ala a via impedita luce bianca(invariata)

OS118/35ART46 semaforo di 1ctg a via impedita non è superabile salvo comma 6,7 e 8;Semaforo rosso con tabella P superabile dopo ordine del Ctreno dopo 10' e a Vmax 25Km/h

Sul doppio binario i segnali di protezione delle stazioni(semafori o dischi)non hanno valore per i treni sull'illeale salvo contraria prescrizione

OS123/35 le marmotte tornano ad esser rispettate anche dai treni in partenza

OS48/36 i treni supplementari a seguito sono segnalati dai treni dei quali sono la ripetizione esponendo sul veicolo di coda di giorno due bandiere verdi ,di notte luce bianca del fanale sinistro

OS134/36 Abolita nei semafori di 2ctg la cifra "2" dal vetro rosso

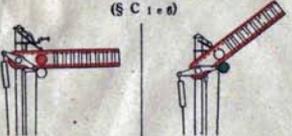
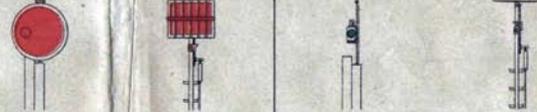
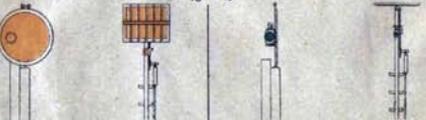
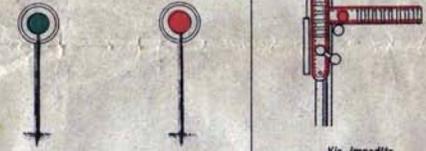
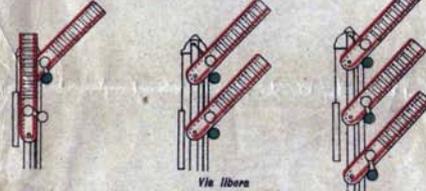
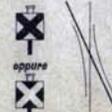
OS113/37 pronti a partire del personale di scorta  
con lanterna a luce bianca di notte ed alzando il  
braccio di giorno

# TABELLA DEI SEGNALI

ANCORA IN USO SULLE LINEE DELLA VENEZIA GIULIA E TRIDENTINA

FERROVIE DELLO STATO

Appendice N. 1  
al Reg. sui segnali 1922

<p><b>SEGNALE SEMAFORICO</b> (§ C 1 e d)</p>  <p><i>Via impedita</i> di giorno: l'ala dipinta in rosso orizzontale; di notte: la luce rossa del fanale.</p> <p><i>Via libera</i> di giorno: l'ala dipinta in rosso inclinata in alto; di notte: la luce verde del fanale.</p>	<p><b>SEGNALE A VELA GIREVOLE DI FERMATA</b> (§ C 2 e 7)</p>  <p><i>Via impedita</i> di giorno: La vela disposta normalmente al binario mostrando al treno la faccia dipinta in rosso. di notte: la luce rossa del fanale.</p> <p><i>Via libera</i> di giorno: la vela disposta parallelamente al binario ed in posizione orizzontale. di notte: la luce verde del fanale.</p>	
<p><b>SEGNALE A VELA GIREVOLE DI AVVISO</b> (§ C 3)</p>  <p><i>Proavviso di via impedita</i> di giorno: la vela disposta normalmente al binario mostrando al treno la faccia dipinta in arancio. di notte: la luce aranciata del fanale.</p> <p><i>Via libera</i> di giorno: la vela disposta parallelamente al binario od in posizione orizzontale. di notte: la luce verde del fanale.</p>	<p><b>CONTRASSEGNO DEI SEGNALI A VELA GIREVOLE CHE IN POSIZIONE DI VIA LIBERA HANNO LA VELA DISPOSTA ORIZZONTALMENTE (§ C 4).</b></p> 	<p><b>SEGNALE A VELA GIREVOLE PER REGOLARE LE MANOVRE</b> (§ C 5)</p>  <p><i>vietato</i> di giorno: vela disposta normalmente al binario; di notte: la luce turchina del fanale.</p> <p><i>Manovra permessa</i> di giorno: vela disposta orizzontalmente; di notte: la luce bianca del fanale.</p>
<p><b>DISCHETTI PORTATILI</b> (§ B)</p>  <p><i>Rallentamento</i></p> <p><i>Fermata</i></p> <p><i>Via impedita</i></p>	<p><b>SEMAFORI A PIÙ ALI (§ C 6)</b></p>  <p><i>Via libera</i></p> <p>Per la linea di più corretto tracciato.</p> <p>Per la linea deviata (la 1ª se ne esistono altre).</p> <p>Per la 2ª linea deviata.</p>	
<p><b>Deviatolo semplice</b> (§ E 2)</p>  <p>Disposto per tracciato diretto.</p> <p><b>Deviatolo inglese con apparecchio di manovra unica</b> (§ E 3)</p>  <p>Disposto per i tracciati in curva.</p>	<p><b>DISCHETTI PER DEVIATOI</b></p> <p><i>Incentrato: di punta</i> (di calcolo)</p>  <p>Disposto per tracciato deviato.</p> <p><i>Di calcolo</i></p> <p>Disposto per i tracciati rettilinei.</p>	
<p><b>Deviatolo inglese con due apparecchi di manovra</b></p> <p>(§ E 6)</p>  <p>Disposto per tracciato rettilineo principale.</p> <p>(§ E 7)</p>  <p>Disposto per tracciato rettilineo secondario.</p>	<p>(§ E 8)</p>  <p>Disposto per la deviazione sinistra.</p> <p>(§ E 9)</p>  <p>Disposto per la deviazione destra.</p>	

bisogno delle Appendici n. 2 e 3, necessario per la prima distribuzione, ai rispettivi Servizi, mentre le successive richieste dovranno essere fatte, nei modi d'uso, al Magazzino economato.

Chi riceve le due Appendici rilascerà regolare ricevuta scritta al proprio superiore immediato, che provvederà all'invio delle ricevute stesse alla rispettiva Sezione Compartimentale, per essere conservate nella posizione personale dei singoli agenti.

*Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 4, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 32, 35, 36, 37, 42, 45, 50, 51, 52, 53, 56, 57 e 58.*

### **Ordine di servizio N. 104.**

#### **Cambiamento di nome della stazione di Attigliano.**

La Stazione di Attigliano della linea Firenze-Chiusi-Roma ha assunto la nuova denominazione di Attigliano-Bomarzo.

Di conseguenza, in tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione dovrà essere portata conforme modificazione.

*Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.*

### **Circolare N. 59.**

#### **Utilizzazione carri Pgz per trasporto ghiaia.**

I carri Pgz a telaio tubolare 690025 o 099, 690200 a 299, 690400 a 422 che, a sensi della Circolare n. 32 del 1920 sono attualmente adibiti a trasporti di materiali di lunghezza eccezionale per conto del commercio, saranno nuovamente destinati a trasporto di ghiaia per conto del Servizio Lavori e Costruzioni.

Ai carri medesimi, a mano a mano che verranno inviati nelle Officine o nelle Squadre Rialzo per riparazione, verranno applicate le scritte di specializzazione e di residenza.

La Circolare n. 32-1920 resta pertanto abrogata.

*Distribuita agli agenti delle classi 7, 11, 18, 19, 20, 21, 22, 41, 42, 44 e 45.*

*Il Direttore Generale  
ODDONE.*

### **Ordine di servizio N. 102.**

#### **Viaggi delle famiglie dei militari infermi.**

Tra le facilitazioni eccezionali e temporanee accordate durante la guerra e nei primi tempi del dopo guerra, venne compresa quella riguardante l'applicazione della tariffa differenziale C (ora « Metà prezzo della tariffa ordinaria a base differenziale ») su presentazione di richiesta mod. D, pei viaggi delle famiglie dei militari recantisi a visitare i loro congiunti gravemente infermi negli ospedali o ad assistere alle esequie di quelli morti.

Dovendo detta facilitazione considerarsi ormai decaduta sono da ritenersi abrogate tutte le disposizioni impartite in proposito con gli ordini di servizio n. 144-1916, 51, 109 e 143-1917.

### **Ordine di servizio N. 103.**

#### **Appendici n. 2 e 3 al Regolamento sui segnali - Edizione 1922.**

(Vedi Ordini di servizio 58-1922; 40-1923; 10-1924 e 64-1925).

Sono in corso di stampa le Appendici 2 e 3 al regolamento sui segnali (edizione 1923) approvate con decreto n. 308 del 1° agosto 1925 da S. E. il Ministro delle comunicazioni.

L'Appendice n. 2, che viene pubblicata come fascicolo a sé, contiene le disposizioni complementari descrittive dei segnali permanentemente luminosi, pel cui significato, rispetto e sussidio si riporta a tutte le disposizioni comprese nel regolamento.

L'Appendice n. 3, nella quale figurano anche le modificazioni approvate, con decreto n. 612 del 10 settembre 1925, all'art. 60 comma 4 e 5 e, con decreto n. 699 del 17 stesso mese, all'art. 4 comma 5 e nuovo comma 6, contiene varianti ed aggiunte al regolamento, sia a perfezionamento di forma delle disposizioni in esso già comprese, sia per includervi le disposizioni relative al nuovo segnale di percorso su linea deviata, ed al segnale di prima categoria azionato automaticamente sulle linee esercitate col sistema di blocco automatico. Questo secondo segnale è contraddistinto, di giorno, da una corona circolare bianca, applicata alla parte centrale dell'ala, in sostituzione della striscia verticale bianca

e, di notte, da una luce aranciata abbinata alla luce rossa e può anche nella posizione di via impedita, essere oltrepassato dal treno, con speciali precauzioni, dopo trascorsi 10 minuti dall'arresto.

L'Appendice n. 3, a differenza di quella n. 1 — Disposizioni complementari per le linee della Venezia Giulia e Trentina la cui distribuzione, come è noto, fu limitata soltanto al personale in servizio su quelle linee — e di quella n. 2 di cui sopra, deve essere inserita nel testo del regolamento, mediante sovrapposizione delle nuove disposizioni a quelle sostituite.

Consistono in semplici perfezionamenti delle attuali disposizioni le varianti ai seguenti articoli:

Art. 4, comma 5: *per precisare* che il segnale di cui al comma 1 può essere omissivo, sia nelle stazioni e fermate dove non presta servizio un dirigente, sia sulle linee esercitate col blocco, in quelle stazioni autorizzate a sostituire per taluni treni, all'ordine verbale, la prescrizione di partire a via libera del segnale di partenza.

Art. 4, comma 6: *per consentire* che, con speciale disposizione della Direzione Generale, il capotreno sia autorizzato a dare la partenza di propria iniziativa ed a omettere i segnali di cui ai commi 1 e 2, sempre quando la linea sia a doppio binario, in determinate condizioni d'esercizio e di impianti, ed il segnale di partenza sia manovrato dal dirigente.

Art. 8, comma 3: *per precisare* che in un treno rinforzato in coda, i due fischi prolungati e staccati seguiti da uno breve, dati dal macchinista di testa prima dell'avviamento del treno, debbono essere ripetuti dal macchinista di coda appena incominciato a spingere leggermente il treno.

Articoli 11 comma 1, 12 comma 2 e 3, 13 comma 1 e 14, nei quali *vengono soppresse* le disposizioni riguardanti i fanali a luce elettrica incassati.

Articoli 17 comma 1 e 18: *per precisare* che le segnalazioni di locomotiva di ritorno e di straordinario in senso inverso non possono coesistere, e per *sopprimere* inoltre nell'art. 18, in conformità a quanto è stabilito dall'art. 2 del regolamento per la circolazione dei treni, la citazione « treni facoltativi e speciali » non figurando più tali denominazioni nella classificazione dei treni.

Art. 22, comma 2: *per precisare* come deve contenersi il dirigente che non scorga in coda ad un treno, non avente fermata, il fanale destro, oppure di notte, la luce del fanale destro.

Art. 29, comma 4 e 7: *per chiarirne il significato.*

Art. 38, comma 2 e 3: *per generalizzare la disposizione* in modo da renderla riferibile anche ai segnali permanentemente luminosi.

Art. 42: *per precisare*, sulle linee col sistema di blocco, in quale direzione il guardablocco, cui perviene la domanda di soccorso, deve fare proseguire la richiesta, a mezzo del telefono o dell'istromento di corrispondenza.

Art. 52, comma 3 e 6: *per chiarire il significato.*

Articoli 54, comma 2 e 56, comma 3: *per precisare che transitoriamente, in alcune stazioni, i segnali bassi hanno significato di segnali di partenza.*

Art. 57, comma 2: *per chiarirne il significato.*

Punto 3 del Capitolo C dell'Appendice n. 1: *per precisare* le indicazioni che danno, dalla parte opposta a quella a cui comandano, i segnali semaforici, i segnali di fermata e di avviso tipo austriaco.

Vere e proprie innovazioni sono invece le aggiunte introdotte agli articoli seguenti:

Articoli 44 comma 2, 45 comma 1 e 4, 46 comma 2 e 3, 48 comma 1 e 5: circa il segnale semaforico di prima categoria azionato automaticamente e il segnale di percorso su linea deviata, loro significato e rispetto.

Art. 49, comma 2: circa l'accoppiamento del segnale di percorso su linea deviata.

Art. 60, comma 4: *per stabilire* che ai passaggi a livello protetti da segnali che sono anche di protezione di una sezione di blocco, di una diramazione o di una stazione e sui quali segnali accordano consenso, sia esposto per tutto il tempo in cui le barriere rimangono aperte: *di giorno*, una bandiera rossa spiegata fissata ad un paletto, di notte, un fanale proiettante luce rossa in ciascuna direzione di corsa dei treni.

Art. 60, comma 5: *per precisare* le norme, che nel caso previsto dal comma precedente, il personale del treno deve osservare quando il segnale di prima categoria sia all'arresto ed il treno sia autorizzato, in conformità all'art. 46, comma 6 e 7, ad avanzare.

Art. 71, comma 1, punto b) e 3: circa il sussidio con petardi del segnale di percorso su linea deviata e quello d'avviso, anche se accoppiato a segnale di prima categoria, e la distanza per la posta dei petardi stessi.

Le Sezioni dell'Esercizio rivolgeranno le richieste pel fab-

→ esistono apparati centrali o collegamenti di sicurtà che vincolino tutto l'itinerario da percorrersi dal treno;  
 — il binario da cui avviene la partenza sia munito di segnalamento di partenza che comanda unicamente a detto binario;

— la manovra del segnale di partenza sia fatta direttamente dal dirigente, o sia vincolata a consenso manovrato dal medesimo.

Quando esista il blocco sulla linea, la partenza si effettua senza speciale prescrizione del dirigente; tale prescrizione: (Partite a via libera del segnale di partenza ed o correndo dopo transitato tr...) occorre invece quando non esista blocco sulla linea (R. S. 4/4-5 e C. T. 13/2).

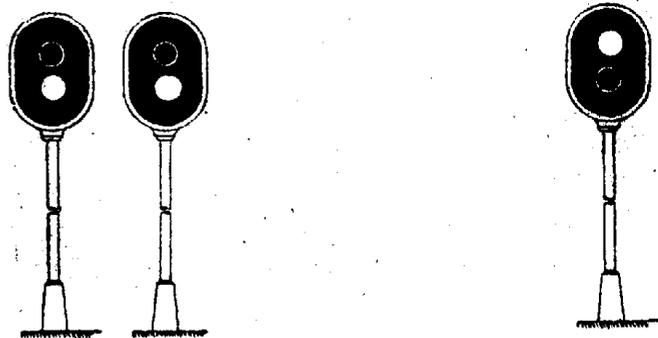
## SEGNALI PERMANENTEMENTE LUMINOSI.

Oltre ai segnali fissi già citati esistono anche segnali permanentemente luminosi, la cui caratteristica consiste nel dare le segnalazioni soltanto a mezzo di luci. (Append. N. 2 — R. S. 1).

### Segnali permanentemente luminosi di 1.a categoria.

— Il segnale permanentemente luminoso di prima categoria è costituito da un fanale posto nella zona centrale e dietro ad una piastra fissa di lamiera applicata ad uno stante, e proietta verso il treno, tanto di giorno che di notte, luce rossa o luce verde.

Sulle linee esercitate col sistema di blocco automatico, nel detto segnale, se azionato automaticamente, alla luce rossa è abbinata una luce aranciata. (Append. N. 2 - R. S. 2).



### Segnale permanentemente luminoso di avviso.

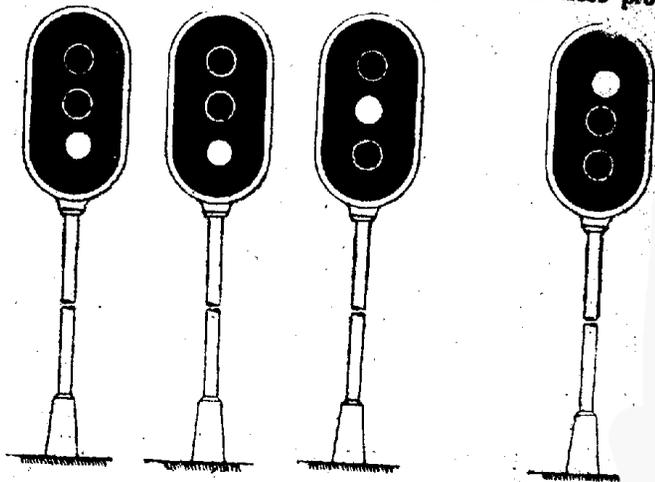
Il segnale permanentemente luminoso di avviso è simile a quello descritto al precedente art. 2. Esso proietta verso il treno, tanto di giorno che di notte, luce aranciata o luce verde. (Append. N. 2 - R. S. 3).

**Segnale permanentemente luminoso di percorso su linea deviata.** — Il segnale permanentemente luminoso di percorso su linea deviata è simile a quello descritto al prece-

dente art. 2. Esso proietta verso il treno, tanto di giorno che di notte, due luci aranciate abbinate alla stessa altezza. (Append. N. 2 - R. S. 4).



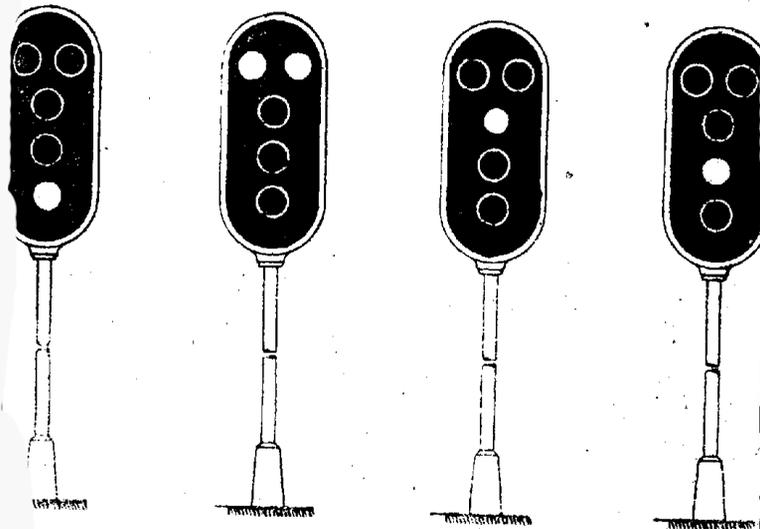
Segnale permanentemente luminoso di 1.a categoria e di avviso. — Il segnale permanentemente luminoso di 1.a categoria e di avviso è simile ai precedenti. Esso pro-



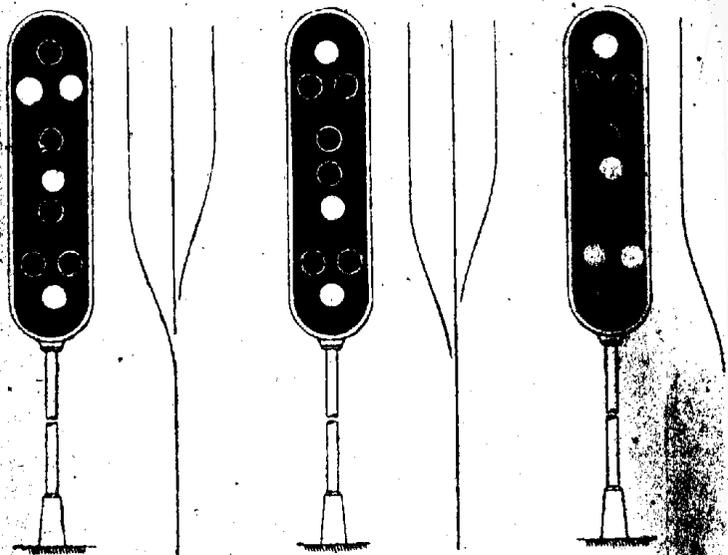
ietta verso il treno, tanto di giorno che di notte, luce rossa, o luce aranciata, o luce verde.

Sulle linee esercitate col sistema di blocco automatico, nel detto sengale, se azionato automaticamente, alla luce rossa è abbinata una luce aranciata. (Append. N. 2 - R. S. 5).

Segnale permanentemente luminoso di 1.a categoria, di percorso su linea deviata e di avviso. — Il segnale permanentemente luminoso di 1.a categoria, di percorso su linea deviata e di avviso è simile ai precedenti. Esso proietta verso il treno, tanto di giorno che di notte, luce rossa, due luci aranciate, una luce aranciata, od una luce verde. (Append. N. 2 - R. S. 6.).



Segnali permanentemente luminosi raggruppati. — Con i segnali permanentemente luminosi indicati negli articoli precedenti si realizzano raggruppamenti diversi, per riprodurre le combinazioni dei semafori di cui all'art. 48 comma 3 e 5 del Regolamento sui Segnali. In ogni raggruppamento ciascuna luce semplice od abbinata rappresenta uno ed un solo segnale. (Append. N. 2 - R. S. 7).



**Significato, rispetto e sussidio dei segnali permanentemente luminosi.** — Le indicazioni fornite dai segnali permanentemente luminosi sono identiche a quelle notturne dei segnali semaforici e pertanto ai primi dei detti segnali si applicano tutte le disposizioni contenute nel Regolamento riguardanti il significato dei segnali semaforici ed il rispetto ed il sussidio dei segnali stessi. (Append. N. 2 - R. S. 8).

**Segnali bassi permanentemente luminosi.** — I segnali bassi permanentemente luminosi sono costituiti da un fanale posto nella zona centrale e dietro ad una piastra fissa di lamiera collocata a poca altezza dal suolo e proiettano, tanto di giorno che di notte, luce rossa o luce verde.

Le indicazioni fornite dai segnali bassi permanentemente luminosi sono identiche a quelle notturne dei segnali bassi (marmotte) di cui all'art. 54 del Regolamento sui Segnali e pertanto ai primi di detti segnali bassi si applicano tutte le disposizioni del comma 2 dell'articolo stesso. (Append. N. 2 - R. S. 9).

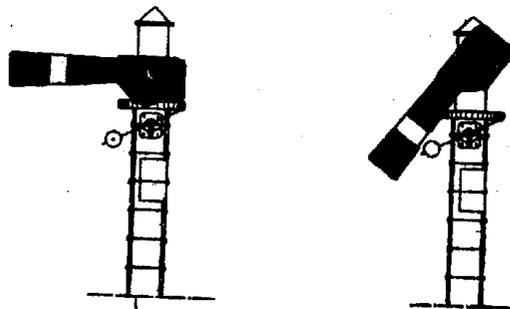
## SEMAFORI.

### Semafori e loro categorie.

I semafori fanno parte dei principali segnali fissi che si trovano lungo la linea o nelle stazioni in determinate posizioni note al personale (R. S. 43).

I semafori ad un'ala sono costituiti da un albero verticale che porta alla sinistra, rispetto alla direzione dei treni ai quali comanda, un'ala mobile che può assumere due posizioni; una orizzontale, e l'altra inclinata di circa 45 gradi; sull'albero è situato pure un fanale che di notte manda verso il treno luce diversa a seconda della posizione assunta dall'ala. (R. S. 44/1).

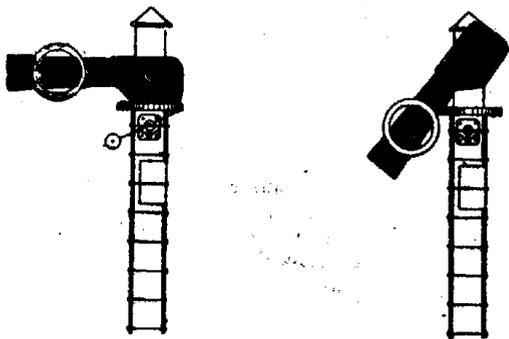
Le ali dei semafori possono essere di 1.a categoria, di 2.a categoria, di avviso, o di percorso su linea deviata.



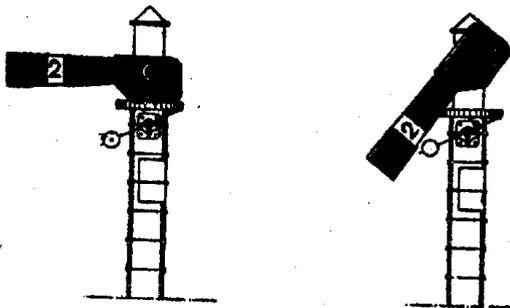
a) l'ala semaforica di 1.a categoria è rettangolare: la sua faccia rivolta ai treni è dipinta in rosso con una striscia verticale bianca e non porta alcun numero; il fanale corrispondente dà luce rossa o verde secondo che l'ala è disposta orizzontalmente od è inclinata in basso.

Sulle linee esercitate col sistema di blocco automatico l'ala del segnale semaforico di 1.a categoria, se azio-

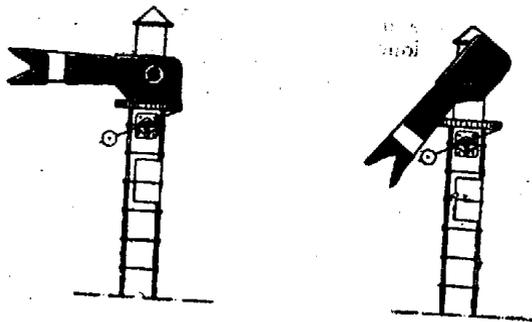
ata automaticamente, è contraddistinta, di giorno, una corona circolare bianca, applicata alla parte centrale dell'ala, in sostituzione della striscia verticale bianca, di notte, da una luce aranciata abbinata alla luce rossa.



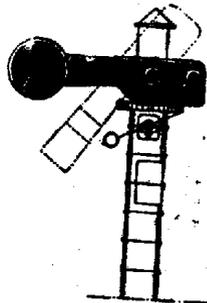
b) L'ala semaforica di 2.a categoria è conformata con quella di 1.a categoria salvo che sulla striscia verticale bianca è indicato il numero 2, e lo stesso numero si vede di notte sul vetro rosso del relativo fanale.



c) L'ala semaforica di avviso ha l'estremità foggia a coda di pesce; la sua faccia rivolta ai treni è dipinta in arancio con una striscia verticale bianca. Il fanale a luce aranciata o verde secondo che l'ala è disposta orizzontalmente od è inclinata in basso. (R. S. 44/2).



d) L'ala semaforica di percorso su linea deviata, ha l'estremità foggia a ventola e la faccia rivolta ai treni dipinta in arancio con la ventola bordata di bianco. Quest'ala si trova sempre accoppiata ad un'ala di prima categoria; nella posizione orizzontale è tutta visibile soltanto quando l'ala di prima categoria è inclinata in basso, ed in tal caso mostra ai treni: di giorno la faccia dipinta in arancio; di notte due luci aranciate abbinata alla stessa altezza; nella posizione inclinata in basso non è mai tutta visibile perchè coperta dall'ala di 1.a (R. S. 44/2).



Dalla parte opposta a quella a cui comandano, i segnali semaforici di 1.a categoria, di 2.a categoria e di avviso mostrano di giorno l'ala dipinta in bianco con una striscia verticale nera e di notte mostrano, di norma, luce verde o luce bianca secondo che l'ala è disposta orizzontalmente od inclinata in basso. (R. S. 44/3).

**Significato dei segnali semaforici.** — Il segnale di 1.a e 2.a categoria danno le seguenti indicazioni:

Via impedita se il semaforo presenta al treno:  
 di giorno: l'ala dipinta in rosso orizzontale senza la corona circolare bianca;  
 di notte: la luce rossa del fanale, senza o con la luce aranciata abbinata;

Via libera se il semaforo presenta al treno:

*avviso  
05/06/32*

di giorno: l'ala dipinta in rosso, inclinata in basso, o con la corona circolare bianca,  
di notte: la luce verde del fanale. (R. S. 45/1 e 4)

Il segnale d'avviso dà le seguenti indicazioni:

Preavviso di via impedita se il semaforo presenta treno:

di giorno: l'ala a coda di pesce dipinta in arancio zontale;

di notte: la luce aranciata del fanale.

Via libera se il semaforo presenta al treno:

di giorno: l'ala a coda di pesce dipinta in ar inclinata in basso;

di notte: la luce verde del fanale. (R. S. 45/2).

Il segnale d'avviso precede di regola un segn 1.a categoria del quale preavvisa l'indicazione. (45/3).

L'ala semaforica di percorso su linea deviata o, di le due luci abbinata alla stessa altezza indicano al m nista che il treno dovrà percorrere la curva di devi di uno o più deviatoti. (R. S. 45/4).

**Rispetto ai segnali semaforici.** — Il personale del approssimandosi alle località ove sono collocati i se deve intensificare la sua attenzione alla linea per in tempo vedere i segnali e rilevarne il significato. (46/1).

Quando al treno si presenta un segnale sem di 1.a categoria indicante via impedita, il macch deve fermare il treno senza oltrepassare il semaforo; gamente dovrà comportarsi quando si presenta un se di 2.a categoria disposto a via impedita; però il ma sta riconosciutane la categoria di quest'ultimo dal n 2 visibile di giorno sull'ala orizzontale e di no vetro rosso, dopo aver fermato il treno, se vede sgombra, avanza lentamente solo sino a portare l' veicolo del treno di fianco al semaforo, ma anche m ciò fosse necessario per non ingombrare il punto pro Dopo ciò, come per il treno fermo al semaforo di categoria, il macchinista non deve più avanzare se quando il segnale avrà cambiato l'indicazione di via pedita in quella di via libera e dono ricevutone il pres ordine dal capotreno. Per le eccezioni vedasi quanto è d al riguardo alla pag. 1052 di questa Guida.

L'oltrepassamento del semaforo di 2.a categoria sposto a via impedita, anche quando la visuale è li deve essere eseguito con la velocità dell'uomo al p

e tanto più moderata deve essere la velocità quanto più la visuale libera è limitata sia per le condizioni locali sia per cause atmosferiche. (R. S. 47 e 52/3).

Quando al treno si presenta un segnale semaforico d'avviso indicante preavviso di via impedita, il macchinista deve rallentare la corsa e regolarla poi in modo da essere in grado di fermarsi al successivo segnale di 1.a categoria, se disposto a via impedita, senza oltrepassarlo.

Quando al treno si presenta un segnale di percorso su linea deviata, il macchinista dovrà rallentare subito la corsa, e regolarla in modo da percorrere le curve di deviazione a velocità non superiore ai 30 km., salvo le eccezioni risultanti nella Prefazione Generale all'orario di servizio per alcune locomotive elettriche a trifasi.

Il segnale di percorso su linea deviata è preceduto da un segnale di rallentamento, indicato in orario, e che può anche essere fatto a mano, se il segnale di percorso su linea deviata non è visibile ai treni quando questi vengono a distare di metri 500 dall'inizio del tratto da percorrersi con rallentamento. (R. S. 46/3).

L'ordine di arresto ad un segnale di 1.a categoria è, di regola, preannunziato mediante un segnale di avviso; però i treni devono rispettare i segnali di 1.a categoria anche se non fossero preceduti da segnali di avviso, come può avvenire in casi speciali di linee provenienti da scali, porti, cave, ecc., nel caso dei semafori di partenza da stazioni dove tutti i treni si fermano, ed in altri casi indicati nell'orario o mediante disposizioni speciali. (R. S. 46/4).

I segnali di 1.a e 2.a categoria e quelli di avviso non hanno alcun significato per i treni che si allontanano dalla località da loro protetta, a meno che vengano ripetutamente manovrati come è detto all'artic. 38 comma 2 del regolamento segnali — nel qual caso il personale di macchina deve arrestare senz'altro il treno.

I segnali stessi sulle linee a doppio binario non hanno significato neanche per i treni che giungessero alla stazione percorrendo il binario illegale. (R. S. 46/5).

Un treno eviterà la fermata al segnale fisso di 1.a o 2.a categoria disposto a via impedita nel solo caso in cui abbia ricevuto da una precedente stazione speciali comunicazioni e prescrizioni che glielo consentano. (R. S. 46/6).

**Mancanza od imperfetta indicazione dei semafori.** — Vedasi nel capitolo «Segnali». Mancanza od imperfetta indicazione dei segnali fissi ed a mano, pag. 1038.

### Semafori a più ali e ponte segnali.

Sullo stesso albero semaforico si può avere alla medesima altezza:

a) un'ala di avviso accoppiata ad un'ala di 1.a categoria con un fanale che può dare luce rossa, verde od aranciata. In tal caso potranno presentarsi al treno:

di giorno: entrambe le ali in posizione orizzontale, quella d'avviso restando coperta dall'ala di 1.a categoria;

di notte: fanale a luce rossa;

Oppure:

di giorno: entrambe le ali in posizione inclinata in basso;

di notte: fanale a luce verde.

Oppure:

di giorno: l'ala di 1.a categoria inclinata in basso, quella d'avviso orizzontale;

di notte: fanale a luce aranciata.



b) un'ala di percorso su linea deviata accoppiata ad un'ala di 1.a categoria con un unico fanale che può dare luce rossa, verde o due luci aranciate abbinata alla stessa altezza. In tal caso potranno presentarsi al treno:

di giorno: entrambe le ali in posizione orizzontale, quella di percorso su linea deviata restando coperta dall'ala di 1.a categoria;

di notte: fanale a luce rossa,

Oppure:

di giorno: entrambe le ali inclinate in basso, quella di percorso su linea deviata restando coperta dall'ala di 1.a categoria;

di notte: fanale a luce verde.

Oppure:

di giorno: l'ala di 1.a categoria inclinata in basso, e quella di percorso su linea deviata orizzontale;

di notte: fanale a due luci aranciate abbinata alla stessa altezza.

c) un'ala di avviso e un'ala di percorso su linea deviata accoppiata ad un'ala di 1.a categoria con un unico fanale che può dare luce rossa, verde, una luce aranciata e due luci aranciate abbinata alla stessa altezza. In tal caso si potranno presentare al treno:



di giorno: tutte e tre le ali in posizione orizzontale, restando coperte dall'ala di 1.a categoria le altre due;

di notte: fanale a luce rossa.

Oppure:

di giorno: tutte e tre le ali inclinate in basso, restando coperte dall'ala di 1.a categoria le altre due;

di notte: fanale a luce verde

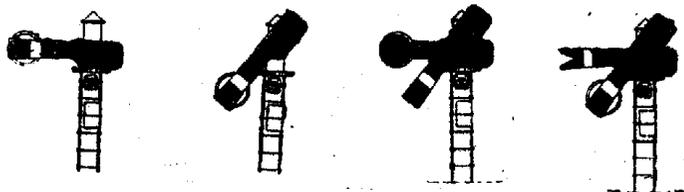
Oppure:

di giorno: l'ala di 1.a categoria inclinata in basso, e quella di percorso su linea deviata orizzontale coprente l'ala di avviso;

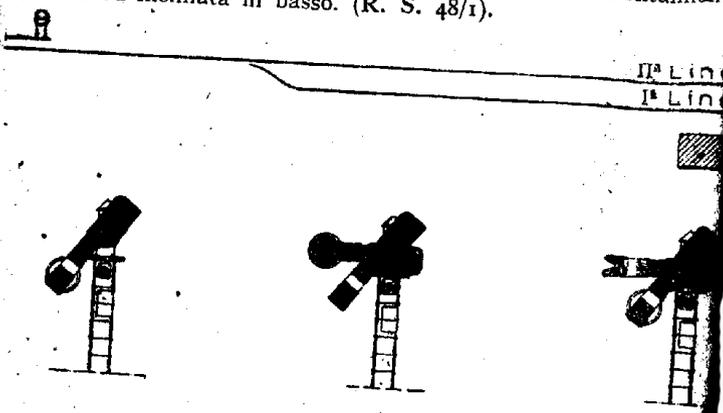
di notte: fanale a due luci aranciate abbinata alla stessa altezza.

Oppure:

di giorno: l'ala di 1.a categoria e quella di percorso su linea deviata inclinate in basso, restando quest'ultima coperta dalla prima, e l'ala d'avviso orizzontale;



Dalla parte opposta a quella verso la quale comandano questi segnali accoppiati mostrano di giorno le ali od un'ala dipinta in bianco con striscia verticale nera e di notte mostrano, di norma, luce verde o luce bianca secondo che l'ala di 1.a categoria è disposta orizzontalmente od inclinata in basso. (R. S. 48/1).



Transito in 1<sup>a</sup> linea

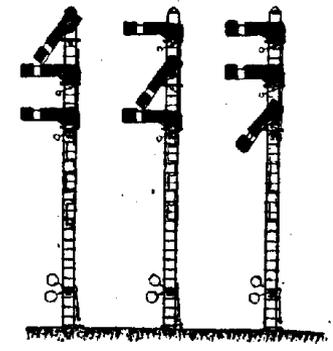
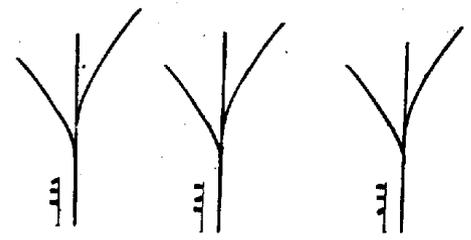
Ingresso o transito in 1<sup>a</sup> linea

Ingresso in

Sullo stesso albero semaforico portante su uno dei lati un'ala comandante ai treni di una direzione, può essere applicata dall'altra parte un'ala col relativo fanale comandante ai treni della direzione in senso opposto. (R. S. 48/2).

Sullo stesso albero semaforico possono essere applicate più ali in ordine verticale.

In tale caso l'ala più alta, col relativo fanale, comanda ai treni che si dirigono verso la prima linea a sinistra, rispetto alla direzione dalla quale provengono i treni, la seconda immediatamente al disotto comanda ai treni che si dirigono verso la seconda linea; e così di seguito, contando le ali od i rispettivi fanali, dall'alto al basso e le linee da sinistra verso destra. (R. S. 48/3)



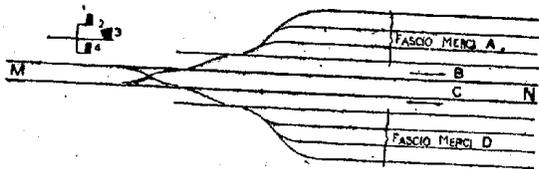
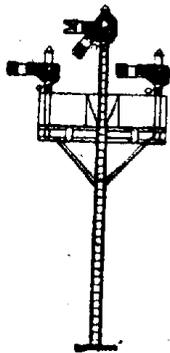
Le ali possono anche essere disposte coi relativi fanali in ordine orizzontale su di un semaforo a candelieri.

In tal caso esse comandano a partire da sinistra e procedendo verso destra: la prima ai treni che si dirigono verso la prima linea, la seconda a quelli che si dirigono verso la seconda linea e così di seguito contando anche le linee da sinistra a destra.

Una di queste ali può essere più alta delle altre, quando si vuole indicare che un'ala regola l'accesso al binario di tracciato più corretto o quando, all'ingresso di una stazione avente uno o più fasci di binari merci ed un unico binario per ricevere da quell'ingresso i treni viaggiatori, si vuole contraddistinguere l'ala che regola l'accesso a quest'ultimo binario. (R. S. 48/4).

Le ali o taluna delle ali raggruppate sull'albero unico o sul semaforo a candelieri possono servire a regolare l'ingresso a fasci di binari anziché a linee, come pure possono comandare a treni provenienti non da una linea, ma da un fascio di binari. Esse possono essere di prima categoria o di avviso.

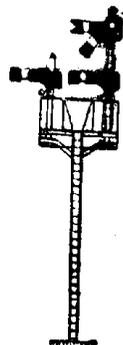
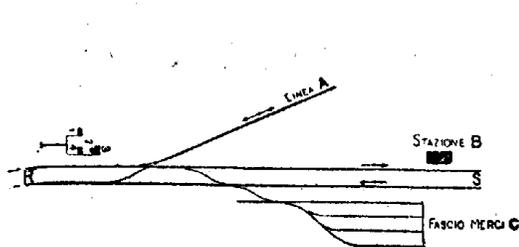
Alle ali od a taluna delle ali di 1.a categoria p  
essere accoppiata una o più ali secondo i dispositivi  
comma 1 e 2. (R. S. 48/5).



1. Segnale di 1.a categoria per l'ingresso da M al mercì A.
2. Segnale di 1.a categoria per l'ingresso da M al binario di corsa B.
3. Segnale di avviso di quello di partenza dal binario corsa B verso N.
4. Segnale di 1.a categoria per l'ingresso da M al fascio mercì D.

In casi eccezionali gli alberi o taluno degli al portati dal semaforo a candelieri sono muniti di più ali disposte in ordine verticale. In tali casi le linee e fasci di binari corrispondenti alle diverse ali risultano d' applicazione di ambedue le regole indicate ai commi 1 e 4. (R. S. 48/6).

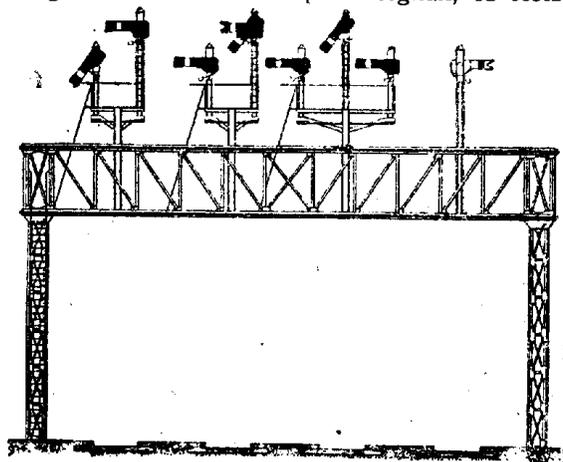
1. Segnale di 1.a categoria per i treni provenienti da diretti sulla linea A.



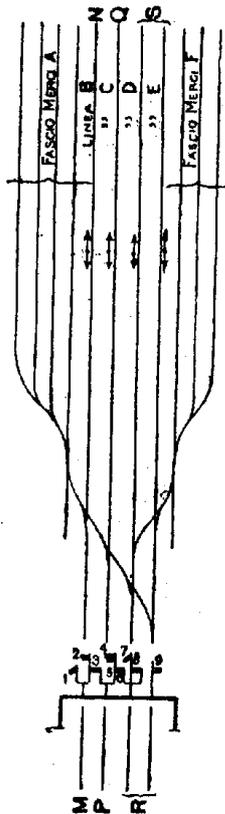
2. Segnale di 1.a categoria per i treni provenienti da R e diretti al binario di corsa della stazione B.
3. Segnale di avviso di quello di partenza verso S dal binario di corsa della stazione B.
4. Segnale di 1.a categoria per i treni provenienti da R e diretto al fascio mercì C.

Gli alberi semaforici ed i semafori a candelieri anzichè essere infissi direttamente nel terreno possono essere portati da un sostegno a sbalzo o da un ponte segnali. (R. S. 48/7).

I segnali riuniti su di un ponte segnali, ed eccezional-



mente su di un sostegno a sbalzo, possono essere disposti in gruppi, ciascuno dei quali è costituito da una o più ali che comandano ai treni provenienti da un determinato binario o fascio. (R. S. 48/8).



1. Segnale di 1.a categoria per l'ingresso da M al fascio merci A.
2. Segnale di 1.a categoria per l'ingresso da M al binario di corsa B.

3. Segnale di 1.a categoria per l'ingresso da P al fascio merci A.
4. Segnale di avviso di quello di partenza dal binario di corsa C. verso Q.
5. Segnale di 1.a categoria per l'ingresso da P al binario di corsa C.
6. Segnale di 1.a categoria per l'ingresso da R al fascio merci A.
7. Segnale di 1.a categoria per l'ingresso da R al binario di corsa D.
8. Segnale di 1.a categoria per l'ingresso da R al fascio merci F.
9. Segnale di avviso per i treni provenienti dai fasci merci A ed F e dal binario di corsa E verso R.

**Rispetto dei segnali a più ali e dei segnali riuniti sul ponte segnali.** — Le indicazioni date dalle ali, e relative luci, riunite su di un semaforo a più ali o su un ponte segnali sono da rispettarsi com'è prescritto per le ali e relative luci dei semafori ad un'ala. (R. S. 49/1).

Quando il macchinista scorge un'ala di prima categoria inclinata in basso accoppiata ad un'ala di avviso disposta orizzontalmente, deve rispettare il segnale d'avviso, ossia deve rallentare la corsa e regolarla in modo da essere in grado di fermarsi al successivo segnale di 1.a categoria, se disposto a via impedita, senza oltrepassarlo. Quando invece scorge un'ala di prima categoria inclinata in basso accoppiata ad un'ala di percorso su linea deviata disposta orizzontalmente, deve subito rallentare la corsa, e regolarla in modo da percorrere le curve di deviazione a velocità non superiore ai 30 Km., salvo le eccezioni risultanti nella Prefazione Generale all'orario di servizio per alcune locomotive elettriche trifasi.

Il segnale di percorso su linea deviata è preceduto da un segnale di rallentamento, indicato in orario, e che può anche essere fatto a mano, se il segnale di percorso su linea deviata non è visibile ai treni quando questi vengono a distare di metri 500 dall'inizio del tratto da percorrersi con rallentamento (R. S. 49/2).

Quando il macchinista si avvicina ad un semaforo a più ali, ovvero anche ad un gruppo di segnali su candeliere o su ponte, deve rispettare rigorosamente la segnalazione dell'ala o della luce che riguarda l'accesso alla linea od al fascio su cui il suo treno è diretto, e ciò indipendentemente dalle indicazioni presentate dalle ali o dalle luci vicine. (R. S. 49/3).

Per un macchinista che si avvicina ad un semaforo più alti o ad un ponte segnali non hanno significato le che fossero applicate alla destra degli alberi. (R. S. 49)

**NB.** Per quanto concerne la manovra dei semafori guasti, la sosta e la protezione dei treni fermi ai semafori ecc. ecc., vedasi alla rubrica S quanto è detto nel capitolo « Segnali ».

### SERVIZIO IN TEMPO DI NEVE.

#### Preventivo allestimento degli attrezzi e degli Sparti

— Ogni sorvegliante al sopraggiungere dell'inverno tenere la dote completa degli attrezzi per lo sgombrare la neve e per la rimozione del ghiaccio; cioè palotti e schiatoi di legno, pale e raschietti di acciaio, scope di vimini, barelle-carriucce e leggiere pertiche per cadere la neve dai fili telegrafici. Deve inoltre provvedere la neve dai fili telegrafici. Deve inoltre provveduto di buona scorta di torcie a vento per la notte (S. t. n. 1).

Gli spartineve devono trovarsi montati sui carri, sovraccaricati, colle viti bene strette e i perni ed in condizioni da poter essere manovrati senza difficoltà. I Sorveglianti dovranno assicurarsi preventivamente che la prescrizione sia adempiuta, e dovranno inoltre accertarsi che gli spartineve, in completo assetto, siano in condizione di poter circolare senza sovraccarico, possano circolare liberamente non solo nei punti della linea, ma anche in tutti i binari delle Stazioni fra i marciapiedi e sulle piattaforme.

Nei lavori di manutenzione dell'armamento poi riguardo di non abbassare la massicciata sulla altezza superiore delle rotaie, onde non opporre al passaggio degli spartineve. (S. t. n. 2).

**Servizio personale di linea e di stazione delle navicate.** — Le Sezioni Movimento e Traffico dei Lavori vedranno, quando lo ritengono necessario, che durante le navicate il servizio delle stazioni di sorveglianza delle linee, sia reso continuo anche in caso di sospensione. (C. T. 36/1).

**Avvisi telegrafici.** — Quando la neve abbia raggiunto almeno 5 centimetri di altezza sul piano della rotaia, e successivamente almeno ogni due ore, quando continua a nevicare, i dirigenti devono comunicare telegraficamente l'altezza raggiunta dalla neve alle stazioni muniti di locomotiva di riserva o di spartineve. La zona d'azione delle locomotive di riserva ed alla stazione che ha la prefazione comparimente all'orario di servizio, dovrà essere incaricata di riassumere le notizie ad essa trasmesse e comunicarle alle Sezioni Movimento e Traffico Materiale e Trazione — Lavori — Riparti Lavori. Gli Ispettori di Riparto Movimento interessati. (C. T. 36/2).

Con le stesse norme dovrà essere dato l'avviso della cessazione della nevicata. (C. T. 36/3).

**Locomotive di riserva e Spartineve.** — Le locomotive di riserva e le spartineve devono essere messi in condizioni di partenza appena richiesti. (C. T. 36/1).

Le stazioni con locomotiva di riserva e quelle provviste di spartineve sono indicate in libro orario coi segni convenzionali seguenti:

-  Stazione con locomotiva di riserva e deposito avente dotazione di locomotive.
-  " " locomotiva di riserva e capo-deposito
-  " " locomotiva di riserva (il servizio di trazione è affidato al capo-stazione).
-  " " carro-spartineve o vomeri spartineve sciolti (da applicarsi direttamente alle locomotive)

**Chi deve prendere l'iniziativa per lo sgombero della linea con spartineve.** — Spetta esclusivamente ai funzionari agenti del Servizio Lavori l'iniziativa per lo sgombero della linea, come pure la richiesta per mettere in circolazione lo spartineve o i vomeri spartineve. I dirigenti devono però far loro presenti le speciali esigenze della linea e della stazione per l'adozione dei provvedimenti opportuni. (C. T. 36/4).

**Richiesta dello spartineve.** — Lo spartineve sarà richiesto dal sorvegliante ed in caso di impedimento di questo, anche da un Capo Squadra o da un Assistente, secondo le facoltà che l'ufficio di Sezione dei Lavori avrà preventivamente concesso ai detti agenti nei limiti da lui ritenuti opportuni. La domanda sarà rivolta per iscritto o per telegrafo

gente o del Conduttore capo). Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni (Edizione gennaio 1921).

18. — Fogli veicoli (tipi diversi: descrizione e compilazione delle parti che non sono di esclusiva spettanza del Conduttore capo). Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni (Edizione gennaio 1921).

19. — Moduli di prescrizione (tipi diversi: loro uso).

20. — Bollettino di trazione: generalità ed uso.

21. — Fogli e libri di consegna (Ordine di servizio 121-1925).

22. — Fogli di accompagnamento carri misti a G. V. ed a P. V. (Capo I punto 13 e Capo II punto 5).

23. — Foglio di scorta dei carri completi (Circ. 16-1918 e 57-1922).

### Ordine di servizio N. 63

#### Nuovi segnali per le linee a trazione elettrica.

Con Decreto N. 2110 del 6.3.1929, S. E. il Ministro delle comunicazioni ha approvato l'Appendice N. 4 al Regolamento sui segnali.

I nuovi segnali per la Trazione Elettrica, indicati in tale Appendice, avranno vigore per le linee Bolzano-Brennero e Benevento-Foggia dalle ore 0 del 15 maggio 1929.

Per tutte le altre linee elettriche della Rete verrà fatto seguito con altro Ordine di servizio.

### Ordine di servizio N. 64

#### Estensione di servizio nelle stazioni di Toringo-Parezzana, Buticascine e Vico Pisano Bientina della linea Lucca-Pontedera.

A partire dal giorno 15 maggio 1929, le stazioni di Toringo Parezzana, Buti Cascine e Vico Pisano Bientina, della linea Lucca-Pontedera, saranno abilitate al completo servizio merci interno e cumulativo italiano.

In conseguenza di ciò:

— alle pagine 22, 95 e 101 della Parte I del Prontuario

### Ordine di servizio N. 89

#### Servizio cumulativo con la ferrovia Rovato-Iseo-Edolo. Facoltà di servizio della stazione di Forno d'Allione e del raccordo A. Rusconi.

Dal giorno 10 giugno 1929 la stazione di Forno d'Allione della ferrovia Rovato-Iseo-Edolo viene ammessa all'effettuazione in servizio cumulativo dei trasporti in collettame a grande e piccola velocità, senza limite di peso per collo, per conto della Società Elettrografite.

Dalla stessa data il *raccordo A. Rusconi* della linea suddetta, attualmente ammesso al servizio cumulativo per i trasporti a piccola velocità a carro completo, viene abilitato ai trasporti a grande velocità con la stessa limitazione.

Di conseguenza, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » devesi:

— a pag. 117 modificare come segue il secondo periodo della nota 7:

« Sono pure ammessi trasporti in collettame eccedenti il peso suddetto, ma per conto esclusivo della Società Altiforni Franchi Gregorini e della Società Elettrografite ».

— a pag. 118, di contro al nome del *raccordo A. Rusconi* nella colonna 7 aggiungere la lettera G con il richiamo (1).

### Ordine di servizio N. 90

#### Nuovi segnali per le linee a trazione elettrica.

Dal giorno 22 luglio 1929 verrà iniziata, dagli Uffici Elettrificazione la sostituzione degli attuali segnali speciali per Trazione Elettrica con quelli indicati nella appendice N. 4 al Regolamento sui segnali — edizione 1922 — approvata da S. E. il Ministro con Decreto N. 2110 del 6 marzo 1929.

La sostituzione dovrà essere completamente effettuata entro il 31 luglio 1929.

per indicare via libera luce verde.

La luce rossa di questo segnale deve essere rispettata come la luce rossa di un semaforo di 1.<sup>a</sup> categoria disposto a via impedita. L'indicazione della luce aranciata deve essere rispettata come quella di un semaforo d'avviso disposto a preavviso di via impedita. (R. S. 53/5).

Dalla parte opposta a quella verso la quale comandano i segnali da galleria a due luci presentano una piccola luce verde se il segnale è disposto a via impedita o a preavviso di via impedita, bianca se disposto a via libera. Nei segnali da galleria a tre luci la piccola luce posteriore è verde quando il segnale presenta al treno luce rossa ed è bianca se presenta al treno la luce aranciata o la verde, (R. S. 53/6).

I segnali da galleria possono essere riuniti disponendoli uno sopra l'altro in ordine verticale; il più alto regola l'accesso alla prima linea a sinistra rispetto al treno proveniente dal tronco unico, quello immediatamente di sotto regola l'accesso alla seconda linea e così di seguito contando i segnali dall'alto in basso e le linee da sinistra a destra. (R. S. 53/7).

### Segnali per le linee a trazione elettrica.

Per ordinare l'abbassamento degli archetti (trolley) sulle linee elettrificate a conduttori aerei, si espone, 50 metri avanti l'inizio del tratto da percorrere ad archetti abbassati:

il segnale di abbassamento



preceduto, a distanza variabile secondo le condizioni locali non mai però minore di 500 metri, quando il tratto sia in piena via:

dal segnale di preavviso



e seguito, al termine del tratto stesso:

dal segnale di alzamento degli archetti



Quando il tratto da percorrersi ad archetti abbassati sia in stazione e non sia mai percorso da treni in transito può omettersi il segnale di preavviso.

Per indicare un tratto neutro si espone, all'inizio del tratto stesso:

il segnale



senza farlo precedere dal segnale di preavviso; al termine di regola:

il segnale



o, quando la linea sia elettrificata col sistema trifase ed il tratto neutro sia compreso fra tratti a fasi invertite:

il segnale



(R. S. 79/1 - app. IV).

I segnali di cui al precedente comma sono costituiti da vele fisse, con segni neri su fondo bianco, di regola appese alle attrezzature aeree ed illuminate da apposito lume per riflessione o per trasparenza nei casi previsti alla pag. 1 di questa Guida (R. S. 79/2 - app. IV).

I segnali di abbassamento degli archetti debbono, salvo il caso di necessità improvvisa, essere sempre notificati al personale di macchina o con disposizione generale o con apposito ordine scritto.

Quando la necessità di prescrivere l'abbassamento degli archetti sia temporanea la segnalazione dovrà farsi con vele a mano di aspetto come le vele fisse e come esse illuminate nei casi previsti alla sudd. pag. 1 di questa Guida però, fino a che non verrà notificata ai treni, il segnale di preavviso dovrà essere sostituito con un segnale ordinario di arresto, esposto a mano 1500 metri avanti la vela di abbassamento, affinché il personale dell'elettrificazione possa dare a quello di macchina le occorrenti istruzioni (R. S. 79/3 - app. IV).

### Segnali per le manovre.

Nessun movimento può essere fatto colle locomotive sui binari di una stazione senza i segnali prescritti del Regolamento Segnali. Il personale di macchina può iniziare un movimento solo in obbedienza al segnale ottico esposto dal manovratore che sta più vicino alla locomotiva, nell'immi-

## Ordine di servizio N. 87

### Appendice 5<sup>a</sup> al Regolamento sui segnali.

E' in corso di stampa l'Appendice 5<sup>a</sup> al Regolamento sui Segnali (edizione 1922 e 1928) approvata da S. E. il Ministro con Decreto 1650 del 27 gennaio 1931, appendice che dovrà essere inserita nel testo del regolamento mediante sovrapposizione delle nuove disposizioni a quelle sostituite. Con successivo ordine di servizio verrà stabilita la data a partire dalla quale le nuove disposizioni dovranno essere osservate.

Intanto, per opportuna conoscenza, si indicano in appresso le varianti ed aggiunte che formano oggetto della suddetta appendice.

Art. 16. — *Si mette meglio in evidenza* che la segnalazione dello spartineve deve essere portata dalla locomotiva soltanto quando per il servizio di sgombrò neve venga effettuato apposito treno.

Art. 20. — *Si stabilisce* che la locomotiva di coda che viaggia *agganciata* debba essa sola portare i segnali di coda.

Art. 44 - comma 2. — *Si prescrive* che sulle linee esercitate col sistema di blocco automatico il segnale di 1<sup>a</sup> categoria, se azionato automaticamente, sia contraddistinto da apposita tabella a fondo bianco, applicata allo stante e portante in nero, nella parte centrale, la lettera maiuscola P (che significa « permissivo »).

Art. 45 - comma 1. — *Viene aggiornato* in relazione alla modificazione apportata al comma 2 dell'art. 44.

Art. 46 - comma 2. — *Si completano* le disposizioni concernenti l'osservanza dei segnali azionati automaticamente su linee esercite con blocco automatico.

Art. 75 bis. — *Si introduce nel regolamento* il nuovo articolo relativo ai segnali « indicatori da deviatòio ».

Art. 54. — Si sostituisce l'attuale articolo col seguente:

« I segnali bassi (marmotte) hanno due faccie di forma rettangolare o circolare, disposte ad angolo retto fra loro, dipinte una in violetto e l'altro in bianco alle quali, a fanale acceso, corrispondono le luci violetta e bianca lattea. Essi sono di regola collegati mediante apparati centrali ai deviatòi e servono per indicare alle manovre, alle quali presentano le loro faccie o luci colorate, col violetto, che i deviatòi non

« sono disposti pel libero passaggio e col bianco, che invece  
« lo sono.

« Questi segnali bassi non hanno alcun significato per il  
« personale dei treni.

« Quando presentano alle manovre la faccia o la luce vio-  
« letta impongono al macchinista di arrestare la manovra stes-  
« sa senza oltrepassare il segnale basso ».

Si richiama l'attenzione del personale sulla soppressione  
delle spie posteriori nei nuovi segnali bassi.

Anche all'attivazione dell'appendice 5<sup>a</sup> in parola, con-  
serveranno transitoriamente valore, per i segnali bassi ora in  
esercizio, le disposizioni dell'attuale art. 54. Siccome però le  
disposizioni medesime non figureanno più nel Regolamento  
sui segnali si riportano qui di seguito.

« 1. — I segnali bassi (marmotte) hanno due faccie di  
« forma circolare o rettangolare disposte ad angolo retto fra  
« loro, dipinte una in rosso e l'altra in verde, alle quali, a fa-  
« nale acceso, corrispondono le luci rossa o verde. Essi sono,  
« di regola, collegati mediante apparato centrale ai deviatori  
« e servono per indicare, col verde o col rosso, quando i de-  
« viatori sono o non sono disposti per il libero passaggio delle  
« manovre verso le quali rivolgono le loro faccie o luci co-  
« lorate.

« 2. — I segnali bassi hanno lo scopo di regolare le ma-  
« novre e non quello di regolare la corsa dei treni, quindi ad  
« essi non possono riferirsi le indicazioni di un segnale d'av-  
« viso che li precedesse; tuttavia la loro faccia rossa, di giorno,  
« e la luce rossa di notte, sono da considerarsi come segnali  
« d'arresto, che non solo le manovre, ma anche i treni non deb-  
« bono oltrepassare.

Transitoriamente in alcune stazioni i segnali bassi hanno  
significato di segnali di partenza.

« 3. — Dalla parte opposta a quella verso la quale coman-  
« dano, i segnali bassi presentano una piccola luce bianca o  
« verde secondo che essi sono o non sono disposti pel libero  
« passaggio delle manovre ».

La sostituzione degli attuali segnali bassi, dovrà essere  
effettuata in tutta la Rete entro il 31 dicembre 1931.

Però le opere di verniciatura e sostituzione dei vetri dei  
segnali bassi esistenti dovrà essere eseguita contemporanea-  
mente in tutte le stazioni della Rete in un periodo massimo di  
quindici giorni.

In merito saranno impartite opportune disposizioni dal  
Servizio Lavori.

Le nuove disposizioni sono riportate in appresso e dovranno essere osservate dalla data che sarà indicata con successivo ordine di servizio.

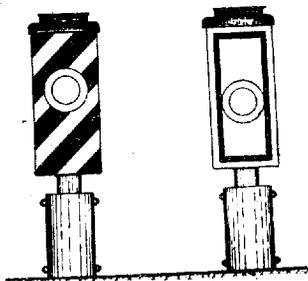
Chi riceve il presente ordine di servizio rilascerà regolare ricevuta scritta al proprio superiore immediato. Le ricevute dovranno essere inviate alla Sezione Compartimentale da cui dipendono i singoli agenti, per essere conservate nelle posizioni personali dei medesimi.

Le Sezioni si assicureranno che i dipendenti agenti interessati siano stati forniti di un esemplare dell'ordine di servizio e che abbiano presa piena ed esatta conoscenza delle nuove disposizioni in esso contenute.

Art. 54.

#### Segnali bassi (Marmotte).

1) — Sono costituiti da fanali girevoli che hanno due faccie disposte ad angolo retto fra loro, dipinte una a striscie diagonali di colore bianco e violetto alternate e l'altra in bianco con filettatura di colore nero.



A queste faccie corrispondono, di notte, rispettivamente una luce violetta ed una luce bianca lattea.

2) — Le segnalazioni dei segnali bassi non hanno alcun significato per i treni e sono le seguenti:

#### a) Segnalazioni di fermata:

*di giorno*: faccia a striscie diagonali di colore bianco e violetto alternate rivolta alla manovra;  
*di notte*: una luce violetta.

#### Impone l'arresto.

Il macchinista deve fermare la manovra senza oltrepassare il segnale basso.

#### b) Segnalazione di libero passaggio:

*di giorno*: faccia bianca con filettatura di colore nero rivolta alla manovra;  
*di notte*: una luce bianca lattea.

## Ordine di servizio N. 26

### Cambiamento di colore delle luci posteriori dei segnali fissi.

A partire dalle ore 0 del giorno 20 febbraio 1932 la segnalazione di luce verde data dai segnali semaforici e da galleria, dalla parte opposta a quella verso la quale comandano, verrà sostituita con segnalazione di luce violetta, ferma restando la segnalazione di luce bianca nei casi contemplati dal Regolamento sui segnali.

In tal modo, per tutti i semafori ad ali semplici di 1<sup>a</sup> categoria, di avviso o di 2<sup>a</sup> categoria, alla posizione di via impedita dell'ala corrisponderà la luce violetta della spia, ed alla posizione di via libera, la luce bianca; per i segnali a due ali accoppiate di 1<sup>a</sup> categoria e di avviso, alle posizioni di via impedita di entrambe le ali corrisponderà la luce violetta della spia, ed alla posizione a via libera della sola ala di 1<sup>a</sup> categoria o di entrambe le ali corrisponderà la luce bianca.

## Circolare N. 11

### Prezzo degli abiti impermeabili da lavoro per il personale di linea e delle stazioni.

Con riferimento alla Circolare n. 14 pubblicata sul Bollettino Ufficiale n. 11 del 12 marzo 1931/IX, si porta a conoscenza di tutti gli Impianti interessati che il prezzo di ogni abito impermeabile da lavoro per il personale di linea e delle stazioni, di fornitura della Ditta *Luigi Faggioni su Zaccheo di Spezia* — in base alle ordinazioni che risulteranno rilasciate alla Ditta stessa dal 1° gennaio al 30 giugno 1932/X, — resta fissato in L. 86,70 (lire ottantasei e cent. settanta), e partitamente:

- L. 48,55 (lire quarantotto e cent. cinquantacinque) per la giacca;
- » 29,50 (lire ventinove e cent. cinquanta) per i pantaloni;
- » 8,65 (lire otto e cent. sessantacinque) per il cappello.

AS 160/37 (dal dic 32)

e) modificare la ragione sociale delle seguenti Ditte:

Ambrosoli e Villa — Soc. Anon. Trasporti Internazionali — Chiasso — in Ambrosoli e Villa — Soc. Anon. — Lecco;

« ELIOS » Esportatori Liguri Industriali Olii e Saponi — Imperia O. — in « ELIOS » Esportatori Liguri Industriali Olii Sopraffini — Imperia II;

Società Ital. Prodotti Sintetici — Milano — in Soc. Ital. Prodotti Sintetici — Villadossola.

*Distribuita agli agenti delle classi: 2, 3, 5, 8, 15, 30, 32, 36 e 37.*

*Il Direttore Generale*  
**VELANI**

## Ordine di servizio N. 168. 169

Modificazioni al Regolamento per la circolazione dei treni, al Regolamento sui segnali, all'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, all'Istruzione per il servizio del personale di linea ed all'Istruzione per il servizio del personale di scorta ai treni.

Con i Decreti Ministeriali 6 agosto 1935-XIII N. 276 e 10 settembre 1935-XIII N. 680, sono state approvate le seguenti modificazioni ed aggiunte agli articoli: 11, 14, 22, 27, 29 e 32 del Regolamento per la circolazione dei treni; all'art. 2 (comma 4) della Istruzione per la circolazione dei carrelli (Allegato 2° al Regolamento per la circolazione dei treni ed Allegato 1° all'Istruzione per il servizio del personale di linea); agli articoli 29, 31, 45, 48, 66, 71, 94, 98, 99, 100, 101, 102, 103 e 104 del Regolamento sui segnali. Inoltre è stata approvata la soppressione degli articoli 105 e 106 di quest'ultimo Regolamento.

Le modificazioni di cui trattasi dovranno essere osservate a partire dalle ore zero del 28 ottobre 1935-XIII.

Dalla data stessa dovranno considerarsi abrogati gli ordini di servizio N. 54/1932 e 238/1934.

Le Sezioni Compartimentali provvederanno alla immediata distribuzione del presente ordine di servizio a tutti gli agenti interessati, facendo obbligo ai Capi dei Reparti, Capi Stazione, Capi Deposito Locomotive, Capi Personale Viaggiante, Capi Tecnici, Sorveglianti della linea, ecc. di accertarsi, dandone esplicita conferma, che il personale dipendente abbia preso completa ed esatta conoscenza delle nuove disposizioni in parola.

Chi riceve l'ordine di servizio dovrà rilasciarne ricevuta scritta al proprio superiore immediato, che ne curerà l'invio alla Sezione da cui dipende per la conservazione nella pratica personale dei singoli agenti.

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

di annuncio; inoltre le scritturazioni sul foglio di corsa e sul bollettino di trazione devono essere fatte dai dirigenti delle stazioni di fermata. Nel caso di circolazione ad orario libero la stazione di origine deve prescrivere la fermata in tutte le stazioni presenziate da dirigente. Il macchinista nelle stazioni di fermata deve arrestarsi possibilmente davanti all'ufficio mo-  
mento ed i dirigenti sono tenuti a recarsi alla locomotiva per segnare sul foglio di corsa e sul bollettino di trazione i dati necessari, nonché le eventuali anomalie che il macchinista segnalasse loro.

Comma dal 6 al 9 invariati.

## ISTRUZIONE PER LA CIRCOLAZIONE DEI CARRELLI

(Allegato 2 al Regolamento per la circolazione dei treni)

(Allegato 1 all'Istruzione per il servizio del personale di linea)

### ART. 2.

Comma dall'1 al 3 invariati.

Comma 4. — Quando i carrelli dovessero percorrere a velocità tratti comprendenti più stazioni, la loro circolazione verrà regolata con le norme prescritte per le locomotive isolate ad orario libero. In tal caso dovranno essere scortati da capotreno o da agente che sia abilitato a sostituirlo nella scorta dei treni materiali.

Comma 4 bis. — E' ammesso tuttavia che la circolazione in tratti di linea comprendenti più stazioni possa farsi anche senza la scorta del conduttore capo o dell'agente abilitato a sostituirlo, quando si faccia circolare il carrello da stazione a stazione con le norme di cui al successivo articolo 4.

Comma dal 5 al 7 invariati.

## REGOLAMENTO SUI SEGNALI

### ART. 29.

Comma 1 invariato.

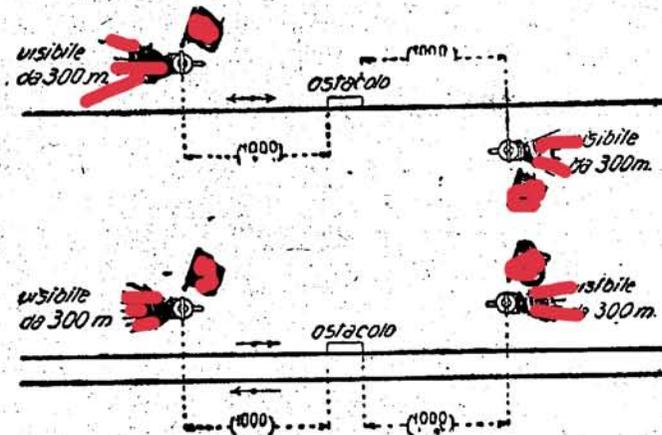
Comma 2 soppresso.

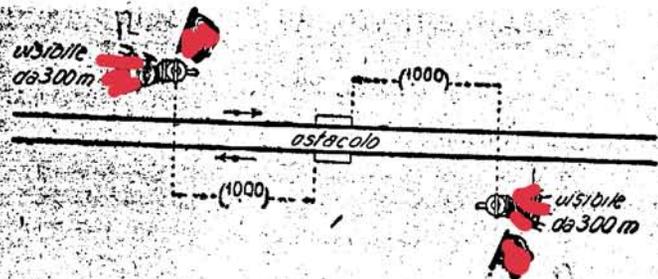
Comma 3 soppresso.

Comma 4. — Questo segnale dovrà essere *visibile a non meno di 300 metri*: se alla distanza sopra indicata tale visibilità non si avesse, si cercherà di conseguirla aumentando alquanto la distanza stessa e, in caso che non si possa ottenerla, oppure il segnale non venga presentato a mano (o non sia stabilmente fissato su sostegno), si dovrà sussidiare il segnale medesimo con petardi anche in condizioni atmosferiche normali con le modalità dell'art. 71 comma 8.

Comma 5 e 6 invariati.

Comma 7. — I segnali da esporsi a distanza dall'ostacolo, nel caso di fermata non notificata al personale, consisteranno generalmente in bandiere rosse e fanali a luce rossa, e dovranno essere presentati possibilmente a mano sussidiati con petardi nei casi previsti dal comma 4 del presente articolo.

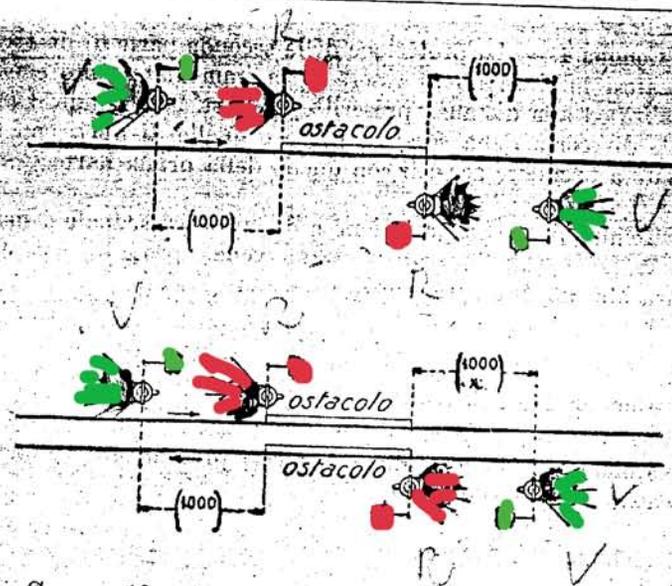




Se non è disponibile sul posto che un solo agente, questo, appena avvedutosi dell'ostacolo, deve esporre il segnale d'arresto dalla parte del treno che è atteso per primo sussidiandolo con petardi, come prescritto dall'art. 71 comma 8, e correre subito dopo ad esporre analoghi segnali dalla parte opposta, limitandosi ai soli petardi in mancanza di segnali a mano; indi, se non deve allontanarsi per richieste di soccorso, deve ritornare dalla parte del treno atteso.

Comma 8. — Se un treno debba arrestarsi in piena linea per prescrizioni date al personale con disposizioni generali o con appositi ordini scritti, il segnale di arresto viene esposto soltanto nel posto ove la fermata deve eseguirsi. In precedenza a detto posto, e precisamente alla distanza prescritta dal precedente comma 1, per i segnali di arresto da esporsi in caso di fermata non notificata, si espone invece il segnale di rallentamento.

Comma 9 invariato nel testo. Le sole figure devono essere sostituite con quelle riportate alla pagina seguente.



Comma 10 e 11 invariati.

ART. 31.

Comma 1 invariato.

Comma 2. — La protezione viene fatta esponendo, non oltre 10 minuti dalla fermata, un segnale d'arresto a mano alla distanza di metri 200 dalla coda del treno e mantenendolo esposto fino a che l'agente, che ne ha l'incarico, sia richiamato al treno. Nel tornare al proprio posto, l'agente deve mantenere rivolto il segnale di arresto verso la direzione dalla quale può provenire altro treno.

Se il treno è scortato dal solo capotreno spetta a questi di provvedere di persona alla protezione. Se egli però deve allontanarsi per richiesta di soccorso, dovrà esporre prima sulla linea il segnale di arresto alla suddetta distanza e sussidiarlo con petardi come prescritto dall'art. 71, comma 8.

Comma 3. — La stessa protezione di cui al precedente comma 2 deve essere fatta per la parte del treno che in seguito a dimezzamento fosse lasciata sulla via (art. 21).

Comma 4. — La protezione della seconda parte di un treno spezzatosi in linea dovrà essere fatta immediatamente con le modalità ed alla distanza prescritte dall'art. 29, quando il personale di scorta della seconda parte o quello di linea non sia riuscito a prendere accordi con quello della prima parte.

Comma 5. — La protezione a distanza col segnale a mano può essere omessa quando il treno venga protetto, con efficienza almeno uguale, a mezzo di segnali fissi.

ART. 45.

Comma 1 e 2 invariati.

Comma 3. — Il segnale d'avviso precede un segnale di 1<sup>a</sup> categoria.

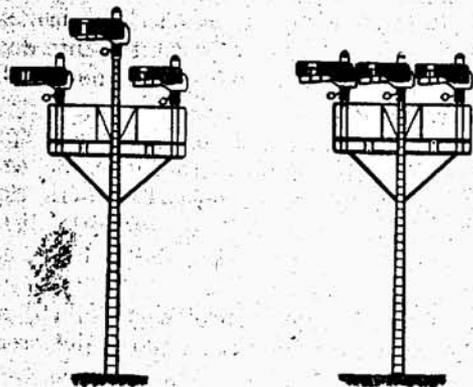
Comma 4 invariato.

ART. 48.

Comma dall'1 al 3 invariati.

Comma 4. — Le ali con i relativi fanali possono anche essere disposte in ordine orizzontale su di un semaforo a candeliere.

Esse comandano a partire da sinistra e procedendo verso destra: la prima ai treni che si dirigono verso il primo istra-



damento, la seconda a quelli che si dirigono verso il secondo adamento e così di seguito, contando gli istradamenti anche essi da sinistra a destra.

Le ali e le relative luci possono essere tutte alla stessa altezza oppure una può essere più alta delle altre. L'ala più alta comanda sempre ed unicamente l'ingresso in un binario di acciato corretto; le altre ali (basse) comandano sempre l'ingresso in un binario deviato.

Le ali di un semaforo se sono alla stessa altezza debbono considerarsi tutte « basse ».

L'ala bassa di un semaforo a candeliere disposta a via libera deve essere rispettata come un segnale di percorso su linea deviata (art. 46 comma 3) e quindi impone al macchinista di rallentare subito la corsa e di regolarla in modo da mettersi in grado di percorrere le curve di deviazione degli scambi a velocità non superiore a 30 km. ora, salvo prescrizioni in contrario.

I treni, ricevuti in stazione con un'ala bassa di 1<sup>a</sup> categoria di un semaforo a candeliere disposta a via libera e con l'ala di avviso ad essa accoppiata in posizione orizzontale (pre-avviso di via impedita), devono sempre considerarsi immessi su binario con uscita ingombra da manovra o da materiale o facente capo ad un binario tronco.

I semafori a candeliere con ali di 1<sup>a</sup> categoria sono preceduti da semafori di avviso che di regola sono pure a candeliere con eguale disposizione e numero di ali. Se il semaforo di avviso è costituito da una sola ala isolata od accoppiata ad un'ala di 1<sup>a</sup> categoria, l'ala di avviso si può disporre a via libera solo quando in tale posizione si trova l'ala di 1<sup>a</sup> categoria del successivo semaforo a candeliere che si riferisce al percorso corretto.

Comma 5. — Le ali o taluna delle ali raggruppate sull'albero unico o sul semaforo a candeliere possono servire a regolare l'ingresso da un'unica linea a fasci di binari anziché a binari singoli, come pure un semaforo può comandare a treni provenienti non da una linea, ma da un fascio di binari, purché convergenti ad un unico punto di partenza.

Alle ali di 1<sup>a</sup> categoria possono essere accoppiate una o più ali secondo i dispositivi dei comma 1 e 2.

Figure invariate

Comma 6. soppresso.

Comma 7 ed 8 invariati.

ART. 66.

Comma 1. — Se un segnale fisso non funziona, la stazione od il posto di manovra deve provvedere perchè esso sia, possibilmente, disposto o mantenuto a via impedita e se ciò non è possibile, il segnale fisso deve essere sostituito sul posto con un segnale di arresto esposto a mano.

Se si tratta di un segnale fisso di 2ª categoria rimasto a via libera od incerta il segnale di arresto a mano deve anche essere ripetuto in precedenza alla distanza prescritta dall'art. 29 commi 1 e 4.

Comma dal 2 al 5 invariati.

Comma 6. — L'agente che ha in custodia un segnale o che è incaricato di manovrarlo, quando rilevi che questo è guasto o sia venuto a mancare, deve informare subito la prossima stazione od il posto di manovra del segnale e se il segnale mancasse o fosse rimasto con indicazione di via libera od incerta deve prima sostituirlo con un segnale a mano. Se si trattasse di segnale di 2ª categoria, il segnale di arresto a mano deve essere ripetuto alla distanza prescritta dall'articolo 29 comma 1 e 4.

ART. 71.

Comma 1. — In caso di nebbia, di neve fitta o di altra perturbazione atmosferica che riduca la visibilità dei segnali, deve far uso di petardi davanti ed in sussidio dei seguenti segnali quando non sono chiaramente visibili alle distanze rispettivamente prescritte nei successivi comma 2, 3 e 4 per i posti del primo petardo:

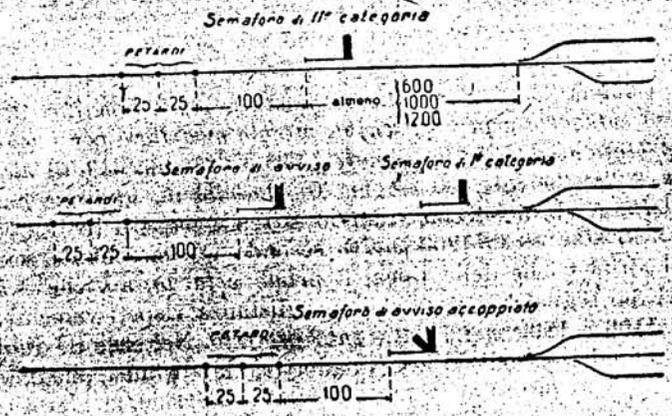
a) segnali di avviso semplici od a candeliere e seg-  
nali di percorso su linea deviata, tutti anche se accoppiati a segn-  
ali di 1ª categoria, e tanto se disposti a via impedita quanto  
se disposti a via libera;

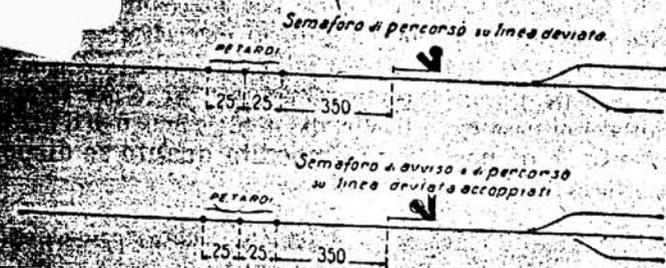
b) segnali di prima categoria non preceduti dal segnale d'avviso e situati fuori stazione; dischi girevoli e semafori di seconda categoria; dischi piccolo modello per la protezione di alcune fermate, di cui al comma 3 dell'art. 57, o per la protezione di alcuni passaggi a livello, di cui al comma 6 dell'art. 60, tutti tanto se disposti a via impedita quanto se disposti a via libera;

c) Segnali a mano di rallentamento fuori stazione, esclusi quelli esposti alle estremità del tratto da percorrersi con rallentamento quando sono preceduti da altro segnale di rallentamento; ed esclusi anche i segnali di rallentamento che precedono alcuni dischi di 2ª categoria (art. 52 comma 6).

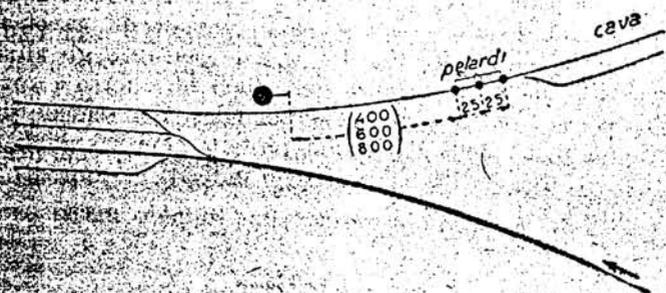
Fra i segnali di cui sopra sono da considerarsi anche le bandiere, le vele ed i fanali applicati stabilmente a paletti o sostegni come dall'art. 26.

Comma 2. — I petardi da collocare sul binario davanti a ciascuno dei suddetti segnali sono tre e devono porre, salvo le eccezioni indicate ai comma seguenti, il primo alla distanza di metri 350 dal semaforo; se trattasi di segnale di percorso su linea deviata o di metri 100 dal segnale per tutti gli altri, il secondo a 25 metri di distanza dal primo ed il terzo a 25 metri di distanza dal secondo, allontanandosi dal segnale dalla parte opposta a quella del punto protetto. Per i segnali fissi questi punti di posa dei petardi sono indicati da appositi picchetti infissi nel terreno.

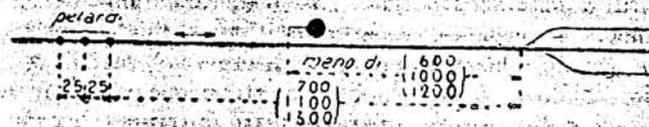




Comma 3. — Per i segnali di prima categoria non preceduti da segnale d'avviso (art. 46, comma 4) e situati fuori stazione, la distanza alla quale deve essere posto il primo petardo è di metri 400, 600 ed 800 secondo le pendenze indicate all'art. 52 comma 6. La stessa disposizione vale anche per i dischi girevoli non oltrepassabili, di cui il comma 7 dell'art. 52.



Comma 4. — Per i dischi girevoli, per i semafori di seconda categoria e per i dischi di piccolo modello e per i segnali di protezione di alcune fermate (art. 57 comma 3) o di alcuni passi a livello (art. 60 comma 6), quando distano dal punto protetto (coda del treno, scambio estremo, passo a livello, ecc.) meno di 600, 1000, 1200 metri, secondo le suaccennate condizioni altimetriche della linea, il primo petardo, anziché a 100 metri dal segnale, si porrà ad una distanza rispettivamente di 700, 1100 o 1300 metri dal punto protetto. Nel caso di dubbio sulla pendenza della linea si adotterà la distanza maggiore.



Comma 5. — Dei petardi si deve fare uso in sussidio dei segnali di cui sopra anche in tempo ordinario, quando i segnali si trovano in galleria e l'esercizio è fatto con trazione a vapore. In tal caso i Servizi dell'Esercizio possono però disporre d'accordo di sussidiare i segnali in galleria con risuonatori (art. 73), anziché con petardi, quando le condizioni di visibilità lo consentano.

Sono da considerarsi come segnali di galleria anche quelli che, quantunque all'aperto, per trovarsi prossimi allo sbocco di una galleria, non sono visibili alle distanze prescritte.

Comma 6. — L'uso dei petardi è prescritto nei casi di visibilità ridotta, di cui al comma 1, anche davanti ai segnali a mano d'arresto non notificati al personale, collocati fuori stazione; davanti al segnale esposto al deviatore d'ingresso od a 500 metri dal fabbricato viaggiatori, nel caso previsto dall'art. 32 comma 5 e davanti a quello esposto in precedenza all'abbassamento archetti, di cui all'art. 79 comma 3.

Sono da considerarsi segnali a mano anche le bandiere, le vele ed i fanali applicati stabilmente a paletti o sostegni, come dall'art. 27.

Comma 7. — Dei petardi si deve pure fare uso nei casi previsti dall'art. 29 comma 4 e 7, dall'art. 31 comma 2 ed ogni qualvolta occorra fermare un treno e non si abbiano disponibili altri segnali.

Comma 8. — Nei casi previsti dai precedenti comma 6 e 7 i tre petardi debbono essere posti 100 metri prima del segnale che sussidiano o del punto nel quale dovrebbe esporsi il segnale, collocandoli sulla rotaia a venti centimetri l'uno dall'altro.

Comma 9. — Al primo scoppio di petardi il macchinista deve disporsi a fermare prontamente il treno; se però al primo scoppio ne succedono altri, questi gli indicano che si tratta di

petardi a sussidio di segnali fissi o di rallentamento, di cui al comma 1 precedente, e pertanto il macchinista dovrà procedere con circospezione per poter scorgere il segnale e rispettarlo. Qualora, malgrado la sua attenzione, non riuscisse a scorgere alcun segnale, dovrà fermare il treno e trovare il segnale per obbedire alla sua indicazione.

Se al primo scoppio non ne succedono altri il macchinista dovrà subito arrestare il treno e dopo breve fermata procedere lentamente e con la massima precauzione finchè veda un segnale alla indicazione del quale dovrà ubbidire, o incontri qualcuno del personale che gli dia istruzioni. Se nel percorso di almeno un chilometro non vede nè un segnale, nè alcuno del personale con istruzioni, potrà riprendere la velocità normale e proseguire il viaggio.

Comma 10. — I macchinisti, i capitreno, i frenatori di coda, gli agenti della linea ed il personale che fosse dato in loro aiuto, nonchè il personale di manovra dei segnali fissi, devono essere provveduti di petardi per usarne in caso di bisogno, restando fermo il principio che la *posa dei petardi non è dispensa dall'uso di tutti gli altri segnali prescritti, qualunque sia il grado presunto della loro visibilità ed efficacia.*

#### ART. 94.

I segnali fissi descritti ai punti dall'1 all'8 del precedente art. 93 devono essere sussidiati con petardi nelle circostanze e con le norme dell'art. 71, avvertendo che i segnali di cui ai punti 6 e 7 del detto art. 93 sono da assimilarsi a quelli di cui al comma 4 dell'art. 71.

### CAPITOLO VII.

#### DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI PER I SEGNALI LUMINOSI

#### ART. 98.

##### Segnali luminosi

Comma 1. — I segnali luminosi hanno la caratteristica di dare le segnalazioni soltanto a mezzo di luci sia di giorno che di notte.

Essi proiettano verso i treni luci di colore rosso, verde o arancione a seconda delle segnalazioni che devono dare. Queste sono identiche alle segnalazioni notturne dei semafori e possono ottenersi o con fanali sempre accesi, variandone il colore, o con fanali di diverso colore, mantenendo acceso solo quello corrispondente alle indicazioni da dare.

Comma 2. — I segnali luminosi possono essere di avviso o di 1<sup>a</sup> categoria. Quelli di 1<sup>a</sup> categoria possono venire accoppiati a segnali di avviso.

Comma 3. — Dalla parte opposta a quella rivolta ai treni i segnali luminosi non proiettano luce.

Comma 4. — Sulle linee esercitate col sistema di blocco automatico il segnale luminoso di 1<sup>a</sup> categoria è contraddistinto con la lettera P (permissivo) applicata allo stante.

#### ART. 99.

Significato e rispetto dei segnali luminosi ad una luce di avviso o di 1<sup>a</sup> categoria

Comma 1. — *Segnale luminoso ad una luce d'avviso precede sempre ed esclusivamente un segnale di 1<sup>a</sup> categoria.*

a) *Segnalazione di preavviso di via impedita.*



*Avverte che il successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria è a via impedita e, se questo è a candeliere, che è a via impedita la luce relativa al tracciato corretto.*

Il macchinista deve rallentare la corsa e regolarla poi in modo da essere in grado di fermarsi al successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria se di posto a via impedita, senza oltrepassarlo.

b) Segnalazione di preavviso di via libera:



una luce verde



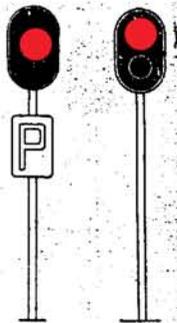
Avverte che il successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria è a via libera e se questo è a candelieri che è a via libera la luce relativa al tracciato corretto.

Comma 2. — Segnalazioni ad una luce di 1<sup>a</sup> categoria.

a) Segnalazione di via impedita:



una luce rossa



Impone l'arresto assoluto. Il macchinista deve fermare il treno senza oltrepassare il segnale e non deve avanzare se non quando il segnale avrà cambiata l'indicazione di via impedita in quella di via libera e dopo ricevutone il prescritto ordine

dal capo treno, salvo le eccezioni di cui ai comma 6, 7 e 8 dell'articolo 46. Se trattasi di segnale luminoso contraddistinto dalla lettera P (linea esercitata col blocco automatico), il macchinista dovrà rispettarlo come è prescritto all'art. 46/2.

b) Segnalazione di via libera:



una luce verde



Autorizza la prosecuzione della corsa.

Comma 3. — Segnali luminosi a tre indicazioni.

a) Segnalazione di via impedita:



una luce rossa



Impone l'arresto assoluto.

Il macchinista deve fermare il treno senza oltrepassare il segnale e non deve avanzare se non quando il segnale avrà cambiato l'indicazione di via impedita in quella di via libera e dopo ricevutone il prescritto ordine dal capotreno, salvo le eccezioni di cui ai comma 6, 7 e 8 dell'art. 46.

a) Se trattasi di segnale luminoso contraddistinto dalla lettera P<sub>1</sub> (linea esercitata col blocco automatico) il macchinista dovrà rispettarlo come è prescritto all'art. 46/2.

b) Segnalazione di via libera con preavviso di via impedita.



una luce arancione



Autorizza la prosecuzione della corsa ed avverte che il successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria è a via impedita e se questo è a candeliera che è a via impedita la luce relativa al tracciato corretto, una delle luci di percorso deviato del candeliere può anche essere a via libera.

Il macchinista deve rallentare la corsa e regolarla poi in modo da essere in grado di fermarsi al successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria, se disposto a via impedita, senza oltrepassarlo.

c) Segnalazione di via libera con preavviso di via libera:



una luce verde



Autorizza la prosecuzione della corsa e avverte che il successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria è a via libera e se questo è a candeliera che è a via libera la luce relativa al tracciato corretto.

#### ART. 100.

Significato e rispetto dei segnali luminosi a candeliera.

Comma 1. — Le luci di un segnale luminoso possono anche essere disposte in ordine orizzontale su sostegno a candeliera.

Esse comandano a partire da sinistra procedendo verso destra: la prima ai treni che si dirigono verso il primo istradamento, la seconda a quelli che si dirigono verso il secondo istradamento e così di seguito contando gli istradamenti anche essi da sinistra a destra.

Le luci possono essere tutte alla stessa altezza oppure una può essere più alta delle altre. La luce più alta comanda sempre ed unicamente l'ingresso in un binario di tracciato corretto; le altre luci (basse) comandano sempre l'ingresso in un binario deviato.

Le luci di un segnale se sono alla stessa altezza debbono considerarsi tutte « basse ».

La luce bassa di un segnale a candeliera indicante via libera deve essere rispettata come un segnale di percorso su linea deviated (art. 46 comma 3) e quindi impone al macchinista di rallentare subito la corsa e di regolarla in modo da mettersi in grado di percorrere le curve di deviazione degli scambi a velocità non superiore a 30 km. ora, salvo prescrizioni in contrario.

I treni ricevuti in stazione con una luce bassa arancione di un segnale a candeliera di 1<sup>a</sup> categoria (preavviso di via impedita) devono sempre considerarsi immessi su binario con uscita ingombra da manovra o da materiale o facente capo a binario tronco.

I segnali a candeliera con luci di 1<sup>a</sup> categoria sono preceduti da segnali di avviso che di regola sono pure a candeliera, con eguale disposizione e numero di luci. Se però il segnale luminoso di avviso, per necessità d'impianto, viene a coincidere con un precedente segnale a luci di 1<sup>a</sup> categoria, si ha invece del segnale luminoso a candeliera di avviso, una

sola luce d'avviso, accoppiata ad altra di 1<sup>a</sup> categoria in modo da formare un segnale a tre indicazioni.

In tal caso l'indicazione di via libera di detto segnale preavvisa la via libera soltanto della luce del successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria che si riferisce al percorso corretto.

Comma 2. — Nei seguenti comma quando si parla della indicazione di via libera si intende riferirsi esclusivamente alla segnalazione delle luci che riguardano l'istramento predisposto.

Comma 3. — I segnali luminosi a candelieri possono dare le seguenti segnalazioni:

**I. Segnalazione di preavviso di via impedita:**



Avverte che il successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria indica via impedita.

Il macchinista deve rallentare la corsa e regolarla poi in modo da essere in grado di fermarsi al successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria che è disposto a via impedita, senza oltrepassarlo.

**II. Segnalazione di preavviso di via libera:**

a) segnalazione di preavviso di via libera su percorso corretto:



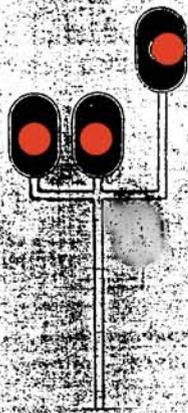
Avverte che il successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria indica via libera su percorso corretto.

b) Segnalazione di preavviso di via libera su percorso deviato:

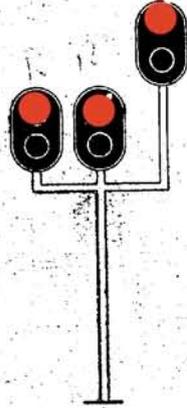


Avverte che il successivo segnale di 1<sup>a</sup> categoria è a via libera su percorso deviato. (Nel caso delle figure per la 1<sup>a</sup> linea a sinistra).

### III. Segnalazione di via impedita:



tutte le luci rosse



*Impone l'arresto assoluto.*

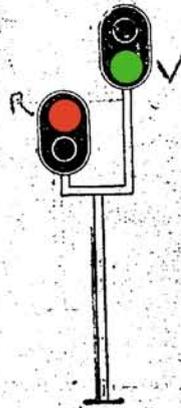
Il macchinista deve arrestare il treno senza oltrepassare il segnale e non deve avanzare se non quando il segnale avrà cambiata l'indicazione di via impedita in quella di via libera e dopo ricevutone il prescritto ordine dal capotreno, salvo le eccezioni di cui ai comma 6, 7 ed 8 dell'art. 46.

### V. Segnalazione di via libera con luci semplici:

segnalazione di via libera su percorso corretto:

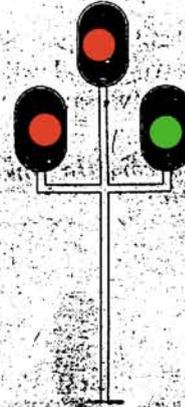


luce più alta verde

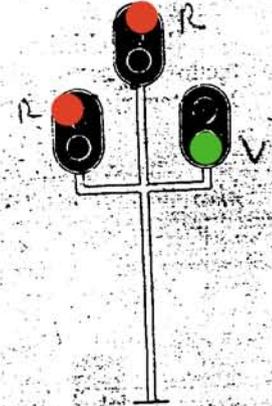


*Autorizza la prosecuzione della corsa senza speciali limitazioni di velocità.*

b) *Segnalazione di via libera su percorso deviato con riduzione di velocità a 30 km. ora:*



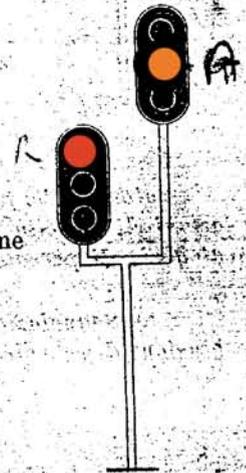
una luce bassa verde



*Autorizza la prosecuzione della corsa con limitazione di velocità a 30 km. ora nelle curve di deviazione degli scambi.*

### V. Segnalazione di via libera con segnali luminosi a 3 indicazioni:

a) *segnalazione di via libera su percorso corretto con preavviso di via impedita:*

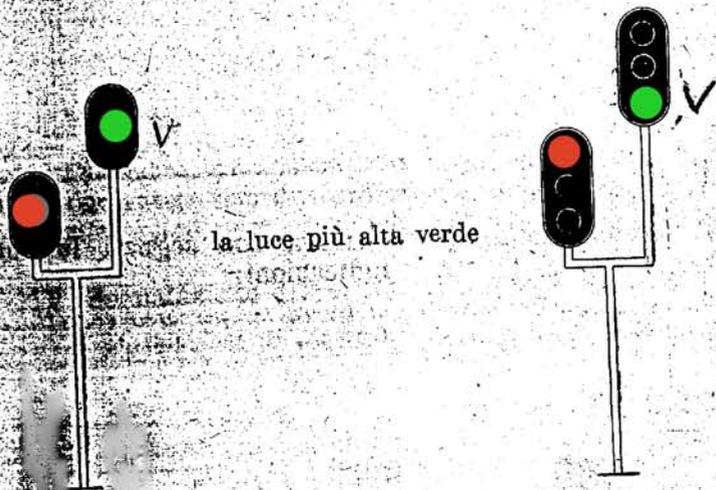


la luce più alta arancione

Autorizza la prosecuzione della corsa senza speciali limitazioni di velocità ed avverte che il successivo segnale di 1ª categoria di percorso corretto è a via impedita; una delle luci di percorso deviato del successivo segnale può anche essere a via libera.

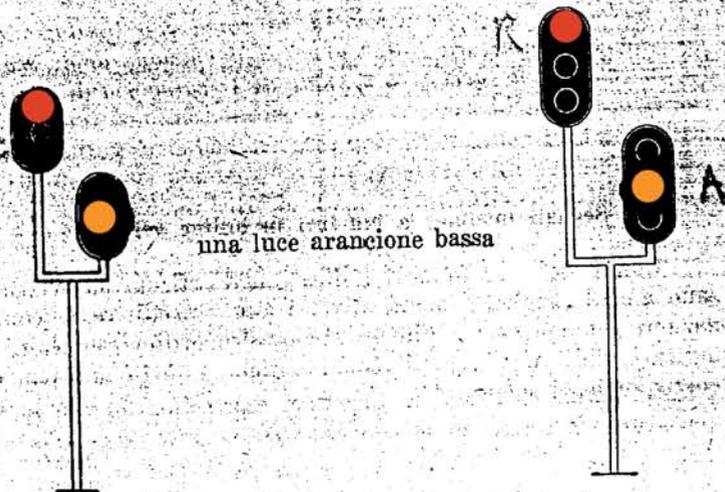
Il macchinista deve rallentare la corsa e regolarla poi in modo da essere in grado di fermarsi al successivo segnale di 1ª categoria, se disposto a via impedita, senza oltrepassarlo.

b) Segnalazione di via libera, su percorso corretto con preavviso di via libera pure su percorso corretto:



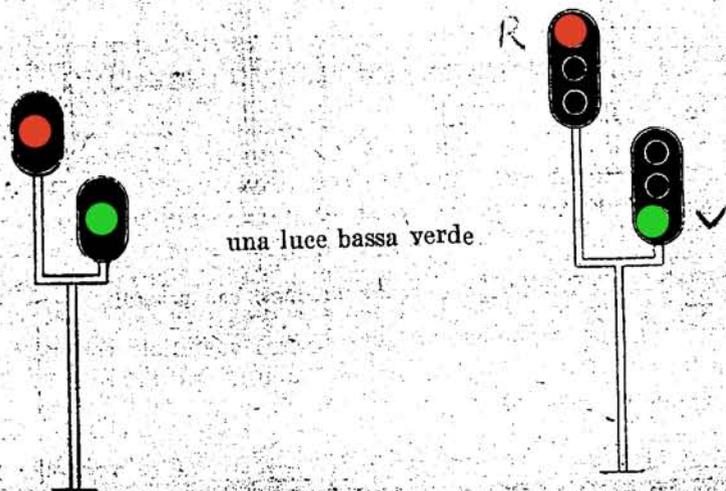
Autorizza la prosecuzione della corsa senza speciali limitazioni di velocità ed avverte che il successivo segnale di 1ª categoria di percorso corretto è a via libera.

c) Segnalazione di via libera su percorso deviato con riduzione di velocità a 30 km. ora con preavviso di via impedita.



Autorizza la prosecuzione della corsa con riduzione di velocità a 30 km. ora sulle curve di deviazione degli scambi ed avverte che il successivo segnale di 1ª categoria di percorso corretto è a via impedita. Una delle luci di percorso deviato del successivo segnale può trovarsi a via libera. Il macchinista deve regolare la marcia come è prescritto dal comma 1 e mettersi in condizione di arrestare il treno prima di oltrepassare il successivo segnale di 1ª categoria.

d) Segnalazione di via libera su percorso deviato con riduzione di velocità a 30 km. ora con preavviso di via libera

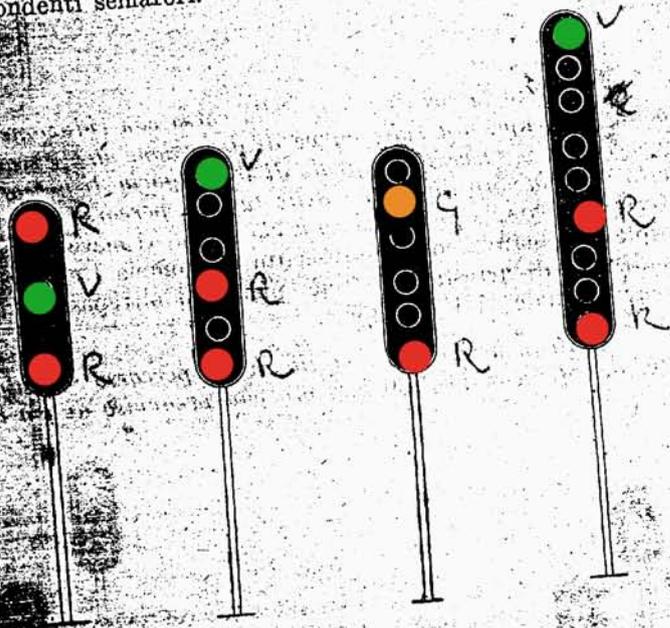


*Autorizza la prosecuzione della corsa con limitazione di velocità a 30 km. ora sulle curve di deviazione degli scambi ed avverte che il successivo segnale di 1ª categoria di percorso corretto è a via libera.*

## ART. 101.

Segnali luminosi a più luci in ordine verticale

Con i segnali luminosi indicati nell'articolo 99 si realizzano anche raggruppamenti diversi per riprodurre le combinazioni dei semafori a più ali disposte in ordine verticale. Le indicazioni di questi segnali sono identiche a quelle notturne dei corrispondenti semafori.



## ART. 102.

Sussidio dei segnali luminosi con petardi

I segnali luminosi debbono essere sussidiati con petardi nelle circostanze e con le norme stabilite dall'articolo 71 per i semafori.

## ART. 103.

Segnali luminosi indicatori di arrivo e di partenza

I segnali luminosi indicatori di arrivo e di partenza forniscono sia di giorno che di notte indicazioni identiche a quelle notturne dei corrispondenti segnali semaforici di cui all'art. 55 e ad essi si applicano tutte le disposizioni prescritte dal citato articolo.

## ART. 104.

Segnali bassi luminosi

I segnali bassi luminosi forniscono sia di giorno che di notte le stesse indicazioni notturne dei segnali bassi (marotte) di cui all'articolo 54 e ad essi vanno applicate tutte le disposizioni del comma 2 e 3 dell'articolo stesso.

Gli articoli 105 e 106 sono soppressi.

In relazione a quanto sopra vengono apportate le seguenti modificazioni all'Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive, all'Istruzione per il servizio del personale di linea ed all'Istruzione per il servizio del personale di scorta ai treni:

ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO DEL PERSONALE  
DI CONDOTTA DELLE LOCOMOTIVE

## ART. 28.

Comma 9. — Lungo il percorso e nell'avvicinarsi ad una stazione o ad un punto protetto da segnali fissi, spetta esclusivamente al personale di macchina di curare il rispetto dei segnali. Gli agenti di scorta debbono essere sempre vigilanti per rispondere prontamente agli ordini del macchinista e debbono prestare attenzione alle stazioni e lungo la linea per intervenire senza indugio ed efficacemente nel caso che anomalie o segnalazioni straordinarie lo richiedessero.

**Ordine di servizio N. 134.****Soppressione indicazione numero 2 sulla luce rossa notturna dei semafori di II categoria.**

Con decreto n. 631 del 27 agosto 1936-XIV, S. E. il Ministro ha approvato le seguenti modificazioni al Regolamento Segnali.

*Articolo 44, comma b)*

Sopprimere la frase: "e lo stesso numero si vede di notte sul vetro rosso del relativo fanale".

Togliere il numero 2 in corrispondenza alla luce notturna, sulla figura di sinistra del detto comma b).

*Articolo 47.* — Al secondo periodo, sopprimere le parole: "di giorno" e "e di notte sul vetro rosso".

Pertanto, a partire dalle ore 18 del giorno 14 ottobre 1936-XIV, dovranno essere tolti gli schermi riproduttori del numero 2, applicati sulla luce rossa di tutti i semafori di II categoria.

Di conseguenza da tale data il riconoscimento della categoria del segnale in questione, agli effetti del suo significato e rispetto (Art. 47 R. S.), resta affidato all'osservazione del numero 2 dipinto in nero sulla striscia bianca dell'ala semaforica.

*Gli agenti che riceveranno il presente ordine di Servizio rilasceranno al proprio superiore immediato, regolare ricevuta da conservarsi nelle posizioni personali degli agenti medesimi.*

*Le Sezioni Trazione, Movimento e Lavori e gli Uffici I.F.S. si assicureranno che i dipendenti agenti interessati siano forniti di un esemplare del presente ordine di Servizio, e che abbiano presa 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, 53, 56, 58.*

**Ordine di servizio N. 135.****Ripartizione ed utilizzazione del materiale da merci - Compartimento di Torino (Vedi O. S. n. 81 pubblicato nel Boll. Uff. N. 8 - 1934).**

Con decorrenza dal 15 ottobre 1936-XIV, il Riparto Movimento di Novara resta esonerato dall'incarico del servizio di ripartizione del materiale da carico per le linee della sua circoscrizione.

Il servizio stesso è affidato al Circolo Ripartizione di Alessandria, la cui circoscrizione viene pertanto modificata come segue:

« Alessandria-Asti; Cantalupo-Bra (e); Alessandria-S; Giuseppe di Cairo (e); Asti-Castagnole delle Lanze; Asti-Acqui-Alessandria-Cava Carbonara; Mortara-Asti; Mortara-Novara; Mortara-Corsico; Vercelli-Valenza; Vercelli-Cava Carbonara; Domodossola (e) Borgomanero-Novara; Varallo Sesia-Romagnano-Vignale; Santhià (e) Arona (e); Vercelli-Rho (e) ..