

REGOLAMENTO PER I MACCHINISTI E FUOCHISTI



CAPO I.

Disposizioni Generali.

Art. 1

Le attribuzioni speciali del Macchinista sono le seguenti:

Guidare le macchine locomotive che gli sono affidate, e mantenere in buono stato tutte le parti prevedendone i guasti con frequenti visite al macchinismo. Prestare costante attenzione alla strada che percorre, ed obbedire ciecamente e prontamente ai segnali. Condurre con regolarità e nel tempo prescritto i convogli a lui affidati. Tenere una condotta esemplare tanto in servizio che fuori servizio. Il Fuochista, sotto la sorveglianza del Macchinista, è specialmente incaricato della pulitura della macchina, della manovra del freno e della alimentazione del focolare.

Art. 2

Nessuno può essere assunto come Macchinista se non ha subito un esame tanto sulle materie del proprio servizio quanto sulle leggi e regolamenti riguardanti l'esercizio delle Ferrovie.

Le commissioni per gli esami sono nominate dal Governo.

Art. 3

Il Macchinista deve obbedire nelle rimesse al suo Capo rimessa; nelle stazioni al Capo stazione e ai suoi delegati; per istrada al Capo treno, per quanto concerne il servizio dei convogli e delle manovre.

Il Fuochista in servizio sulla macchina deve obbedienza intera al rispettivo Macchinista.

Nelle rimesse esso dipende dal Macchinista e dal Capo rimessa.

Art. 4

Il Macchinista è tenuto d'istruire il proprio Fuochista nell'arte di condurre le macchine locomotive e mantenerle in perfetto stato di servizio.

Art. 5

Il Macchinista è responsabile della condotta della sua macchina, della sicurezza e della regolarità della corsa del convoglio affidatogli. Il Fuochista partecipa a tale responsabilità nella sfera delle sue attribuzioni. In servizio è severamente proibito di fumare.

Art. 6

Un'istruzione speciale provvederà ai premi da corrispondersi ai Macchinisti e Fuochisti in proporzione delle economie fatte sul consumo del combustibile e delle materie grasse, tenendo conto delle regolarità delle corse e del modo con cui avranno cura delle loro locomotive.

Art. 7

Ogni locomotiva in servizio deve portare un Macchinista ed un Fuochista. Il Fuochista deve essere capace, in caso di bisogno, di arrestare la macchina. Ad eccezione del personale addetto alla locomotiva e dei Funzionari Governativi di sorveglianza all'Esercizio della strada, nessuno può salire sulla locomotiva se non è munito di speciale permesso firmato dal Direttore dell'esercizio, salvo quelle altre eccezioni che verranno stabilite in casi speciali di servizio. E' assolutamente proibito ai Macchinisti e Fuochisti di trasportare sulle loro macchine qualsiasi oggetto estraneo al servizio.

Art. 8

Ogni Macchinista nell'esercizio delle sue funzioni dev'essere munito:

- 1. Del Regolamento pei Macchinisti e Fuochisti.
- 2. Del Regolamento relativo alla circolazione dei convogli.
- 3. Del Regolamento dei segnali.
- 4. Di un esemplare dell'orario delle corse dei convogli.

La trasgressione a questa prescrizione sarà severamente punita.

Art. 9

I Macchinisti debbono conoscere perfettamente i Regolamenti indicati nell'articolo precedente, e la linea che devono percorrere.

Art. 10

Per il carico dei treni i Macchinisti debbono uniformarsi alla relativa tabella ed alle istruzioni speciali nella medesima contenute. In questa tabella è segnato per ciascuna macchina il peso massimo che può rimorchiare a seconda della velocità e del profilo della linea.

CAPO II

Servizio di rimessa

Art. 11

Il servizio del Macchinista si compone: di alcuni giorni di servizio attivo, durante i quali esso conduce i treni, e di alcuni altri giorni detti di servizio di Rimessa o di riposo, durante i quali esso lavora al mantenimento della propria locomotiva. I Macchinisti e Fuochisti in servizio di Rimessa o di riposo devono trovarsi al Deposito nelle ore stabilite per gli operai dell'officina. Quelli di riposo, non potranno assentarsi senza prima aver conferito col Capo Deposito ed ottenuto il permesso dallo stesso. Oltre le punizioni che per le mancanze di presenza alla Rimessa possono essere inflitte ai

Macchinisti e Fuochisti, sarà dedotto dal loro stipendio il tempo di assenza senza permesso o senza valide ragioni.

Art. 12

Un Macchinista in servizio di Rimessa deve accuratamente visitare la sua locomotiva in tutte le parti. Porterà specialmente la sua attenzione sui pezzi del movimento e sull'apparecchio del freno Westinghouse; osserverà le guarniture, gli stantuffi, i cuscinetti delle bielle motrici e di accoppiamento, le zeppe, gli spilli, i dadi, le molle, i cerchioni, i freni ecc., ed eseguirà le piccole riparazioni occorrenti alla sua macchina. Egli dirigerà il lavoro di pulizia di tutti i pezzi e parti del movimento, sia interno che esterno, ed il lavaggio della caldaia. In tutte queste operazioni il Macchinista è aiutato dal suo Fuochista.

Art. 13

Per cura della Direzione di esercizio, in principio d'ogni cambiamento d'orario sarà pubblicato il turno di servizio dei Macchinisti e Fuochisti. Ogni qualvolta il Macchinista e il Fuochista si allontanano dalla Rimessa debbono avvisarne il Capo Rimessa o chi per esso, ed esaminare sull'apposita tabella il servizio che debbono prestare in seguito.

Art. 14

I Macchinisti e Fuochisti di servizio debbono trovarsi alla Rimessa almeno un'ora prima della partenza del treno che debbono condurre, salvo il caso di ordini speciali.

Durante questo tempo essi si assicureranno:

- Che tutte le parti del meccanismo siano in buono stato e che la macchina può fare regolarmente il servizio;
- che il freno funzioni regolarmente;
- che i fanali siano accuratamente preparati, e che vi siano tutti gli utensili in dotazione della macchina, e di cui possono servire durante il viaggio.

Art. 15

Prima di recarsi al convoglio il Macchinista dovrà provvedersi di combustibile, d'acqua, d'olio e di grasso, accertarsi che ha a sua disposizione sufficiente quantità di sabbia per ogni occorrenza. Alimenterà il focolare e la caldaia, ed ungerà esso stesso tutte le parti della sua macchina.

CAPO III

Servizio sulla linea

Art. 16

La locomotiva montata dal Macchinista e dal Fuochista dovrà portarsi in testa al convoglio dieci minuti prima della partenza, accompagnata da un manovratore. Il Macchinista deve mettersi alla testa del treno con molta precauzione per evitare gli urti, ed in seguito prenderà conoscenza della composizione del convoglio e si assicurerà personalmente che la macchina sia bene attaccata allo stesso e che il freno Westinghouse funzioni regolarmente.

Art. 17

Ricevuto il segnale di partenza il Macchinista darà un fischio, aprirà gradatamente il regolatore e si metterà in moto lentamente con la massima precauzione, onde evitare le scosse e la rottura dei ganci di trazione e delle catene d'attacco. Lo spostamento dei treni pesanti deve farsi in modo speciale con tutte le cautele; i Macchinisti saranno sempre tenuti responsabili dei danni cagionati da mancanze di attenzione. Appena messo in moto il treno il Macchinista ed il Fuochista dovranno prestare la massima attenzione alla linea che devono percorrere, volgere lo sguardo verso la coda del treno per assicurarsi che esso sia completo, e trovarsi pronti ad ubbidire ai segnali che eventualmente fossero fatti dal personale della Stazione o del treno.

Art. 18

Quando un treno deve essere rimorchiato da due locomotive, queste per regola generale devono essere collocate in testa al medesimo, mettendo per prima quella di maggior forza. Solamente nelle salite eccezionali potrà essere collocata una locomotiva anche alla coda del convoglio. Il Macchinista della prima locomotiva dà il segnale di partenza, e a questo segnale quello della seconda apre il regolatore, e quando la seconda locomotiva ha spuntato il treno, il Macchinista della prima apre pure il regolatore. Spetta però sempre al Macchinista della prima locomotiva di regolare la corsa del treno e dare tutti i segnali lungo la linea. In caso di fermata regolare o straordinaria, spetta al Macchinista della prima locomotiva chiudere per primo il regolatore e chiamare i freni.

Art. 19

Durante il viaggio il Macchinista deve tenersi in piedi sulla piattaforma della macchina, a portata della leva del regolatore e della leva del cambiamento di marcia. Il Fuochista si terrà di fianco e colla mano alla manovella del freno, quando non ne sia distolto dal servizio di alimentazione del focolare. Le comunicazioni fra il Macchinista ed il Fuochista si faranno con calma e a voce bassa. Il Macchinista ed il Fuochista debbono in nessun modo, e nemmeno in caso di imminente pericolo, abbandonare la macchina affidata alle loro cure.

Art. 20

Il Macchinista in viaggio deve pensare unicamente alla sicurezza e regolarità della corsa del suo convoglio.

- Deve perciò ad ogni istante assicurarsi che la linea è sgombra.
- Che la macchina è seguita dall'intero convoglio.
- Che i diversi meccanismi della macchina funzionano regolarmente.
- Deve infine raddoppiare l'attenzione sulle curve, presso le Stazioni, nelle trincee, ecc., ed in generale in tutti i punti più pericolosi.

Art. 21

La velocità normale del convoglio deve essere uniforme e regolata a seconda dell'orario prescritto, ed il Macchinista deve arrivare alle stazioni esattamente all'ora stabilita. In caso di ritardo sarà permesso al Macchinista di recuperare il tempo perduto mediante aumento della velocità, sempre che le condizioni della linea e il tipo delle locomotive lo permettano. Simile aumento sarà regolato da apposite istruzioni. Ogni ritardo non giustificato, ogni avaria alla macchina prodotta da negligenza del Macchinista, sarà punita. Presso i cambiamenti di via, specie sopra deviatoi presi di punta, nell'attraversare le stazioni, nelle curve a raggio ristretto, ed in generale dove bisogna usare maggiore prudenza, il Macchinista deve rallentare la velocità in modo da potere all'occorrenza fermare il treno con facilità e prontezza.

Art. 22

I Macchinisti e Fuochisti devono strettamente uniformarsi alle istruzioni relative ai segnali ai quali devono obbedienza passiva. Essi durante la corsa devono osservare attentamente e continuamente

la linea nella direzione della marcia del treno, e frequentemente volgere lo sguardo verso la coda di esso all'oggetto di scorgere sia qualunque ostacolo si opponesse al libero passaggio del treno, sia i segnali che venissero fatti dai guardiani oppure dal personale viaggiante. Nei tempi di nebbia che impedisca di vedere da lontano i segnali fissi situati agli accessi delle stazioni, delle diramazioni o lungo la via, il Macchinista si avvicinerà con precauzione al posto dove sono tali segnali per poter fermare all'occorrenza il treno.

Art. 23

Il Macchinista deve mantenere almeno dieci centimetri d'acqua sopra il cielo del focolare.

Esso dovrà perciò alimentare di frequente, evitando d'innalzare oltre misura il livello dell'acqua nella caldaia onde avere nel cilindro un vapore secco e non misto d'acqua.

L'alimentazione della caldaia come quella del focolare dev'esser fatta in momenti opportuni, a seconda delle pendenze e contropendenze della linea, della distanza delle fermate, della composizione del convoglio e della natura del combustibile.

Il Macchinista deve infine assicurarsi che gli iniettori d'acqua funzionino regolarmente, servendosi dei relativi congegni di prova.

Art. 24

La pressione nella caldaia delle macchine in moto dev'essere mantenuta costante e pressochè uguale a quella indicata dalle valvole di sicurezza.

Il Macchinista sorveglierà onde tale pressione non sia sorpassata, e se si rendesse colpevole di alterare in qualsiasi modo il regolare funzionamento delle valvole o del manometro, per procurarsi una pressione superiore alla normale, verrà immediatamente licenziato dal servizio e denunciato all'autorità giudiziaria per attentato alla pubblica sicurezza.

Quando la macchina lavora, il regolatore deve essere totalmente aperto o quasi; se si sente il bisogno di variare il lavoro della macchina lo si farà in generale variando la posizione della leva di cambiamento di marcia, senza toccare la leva del regolatore.

Art. 25

E' assolutamente vietato al Macchinista, di aprire i rubinetti di scarico dei cilindri prima che la macchina si sia allontanata dai marciapiedi delle stazioni, e mentre passa in vicinanza degli scambi guardati dal personale. Deve pure il Macchinista astenersi dall'aprire i rubinetti nell'attraversare i passaggi a livello, i cavalcavia, i sottopassaggi e nei tratti di ferrovia paralleli od attigui alle strade ordinarie.

Art. 26

In tutto quello che concerne il servizio del treno durante la corsa, il Macchinista deve obbedire agli ordini del Capo treno.

Art. 27

Se durante la corsa accade qualche disgrazia al Macchinista, il Fuochista deve chiudere il regolatore, stringere il freno, fermare il treno e stare agli ordini del Capo treno.

Art. 28

Avvicinandosi alla Stazione di fermata il Macchinista deve rallentare gradatamente la velocità del suo convoglio chiudendo il regolatore, ed ordinando al Fuochista di serrare il freno onde giungere dinanzi alla medesima senza urti e senza oltrepassarla. Se il convoglio è pesante, o se le rotaie sono umide, il rallentamento dovrà operarsi prima del punto ordinario in cui si comincia a serrare i freni. In quest'ultimo caso specialmente il Macchinista non dovrà fidarsi interamente sui freni del convoglio, mentre è sempre più conveniente dover riaprire il regolatore piuttosto che sforzare l'azione dei freni per non oltrepassare il marciapiede della Stazione. Nel giungere alla stazione terminale, il Macchinista deve regolare la sua velocità in modo da dover riaprire il regolatore per mettere il freno alla sua dovuta posizione. Quando funziona l'apparecchio Westinghouse, il Macchinista regola convenientemente l'azione dei freni a seconda delle circostanze.

Art. 29

Il Macchinista approfitta degli intervalli di fermata nelle stazioni:

- per alimentare il focolare, e per visitare i bossoli ed i cuscinetti
- onde costatare che non si sono riscaldati lungo la corsa;
- per riempire i vasi a olio e per ungere i pezzi del meccanismo;
- per nettare le griglie del focolare;
- per verificare i pezzi del movimento;
- per provvedersi d'acqua e di combustibile se ne ha bisogno.

Si rammenta ai Macchinisti e Fuochisti che è severamente proibito di gettare le scorie o ceneri, provenienti dalla pulizia del fornello, vicino ai marciapiedi delle stazioni o ad oggetti o merci che possono riceverne nocumento, come pure sulle strade ordinarie.

Art. 30

Il Macchinista che viaggia con locomotiva isolata dev'essere accompagnato da un Agente del Movimento e munito di orario. Nel caso che tale locomotiva non sia stata segnalata, la sua velocità non potrà eccedere quella di 15 chilometri all'ora, ed il Macchinista dovrà raddoppiare di attenzione e far uso frequente del fischietto nelle curve, nelle trincee, presso i passaggi a livello, ed in generale avvicinandosi a tutti quei punti ove può supporre che possa esservi qualche ingombro sulla linea. Al passaggio delle stazioni ove non fosse prevista la fermata, dovrà rallentare la corsa in modo da potersi fermare ad un segnale della Stazione.

Art. 31

Alla fine della corsa il Macchinista deve far conoscere al Capo stazione, od al Capo Rimessa, tutto ciò che ha potuto osservare sia sullo stato della macchina, sia su quello del treno, della strada, dei fili telegrafici, ed infine su tutto ciò che può interessare il servizio.

Art. 32

Quando il Macchinista arriva in una stazione che sia il termine della sua corsa, deve avere l'acqua alta nella caldaia e la pressione bassa; terrà poco combustibile sulle griglie se la locomotiva vi stazionerà per poche ore, o se ha finito il turno di servizio. Comunque sia il Macchinista deve sempre conservare sufficiente pressione per poter eseguire le manovre che gli fossero comandate o che per accidente divenissero necessarie.

CAPO IV

Servizio delle Stazioni

Art. 33

I Macchinisti ed i Fuochisti dovranno uniformarsi strettamente agli ordini dei Capistazione, o chi per essi, in tutto ciò che concerne lo stanziamento, le manovre ed i movimenti da effettuarsi nell'interno delle stazioni. La responsabilità di detti ordini spetta ai Capistazione.

Art. 34

Le manovre dei treni nelle stazioni, e particolarmente quelle che si eseguono con i passeggeri, debbono essere fatte con la massima prudenza e con una velocità moderata, il regolatore deve essere appena aperto ed il Fuochista deve stare al freno pronto a stringerlo al bisogno. Il Macchinista curerà di evitare gli urti dei vagoni fra di loro, e fisserà principalmente la sua attenzione sulla posizione degli aghi degli scambi onde non fare false manovre che siano di danno al personale ed al materiale. E' severamente proibito ai Macchinisti eseguire manovre di veicoli con spinte date ai medesimi per mezzo della locomotiva, cioè senza che quelli siano attaccati al rimanente del treno.

Art. 35

Ogni Macchinista in stanziamento deve avere il regolatore chiuso, la leva di cambiamento di marcia al punto centrale, i rubinetti di scarico aperti ed il freno ben stretto. Ne il Macchinista ne il Fuochista potranno assentarsi senza il permesso del Capo stazione. Quando lo stanziamento ha una durata maggiore di tre ore, e nella Stazione vi è rimessa di locomotive, il Macchinista e Fuochista possono assentarsi per andare a cibarsi, consegnando la macchina al Macchinista di riserva. Essi però hanno l'obbligo di indicare il luogo ove si possono trovare nel caso si rendesse necessaria la loro presenza in Stazione. Nelle stazioni ove non vi è rimessa il Macchinista ed il Fuochista non potranno assentarsi contemporaneamente. Uno dei due dovrà rimanere costantemente a guardia della macchina. In ambedue i casi essi dovranno trovarsi presso la locomotiva mezz'ora prima della partenza; la visiteranno in ogni sua parte o la prepareranno pel servizio che le rimane a fare.

Art. 36

Il Macchinista giungendo nel Deposito al termine del suo servizio giornaliero, prenderà tutte le disposizioni necessarie allo scopo di mettere la locomotiva in stato da poter riprendere regolarmente il suo servizio nel giorno successivo. Si provvederà anzitutto d'acqua e di combustibile, indi procurerà che dal suo Fuochista venga tolto il fuoco, ripulito il cenerario e vuotata la camera a fumo, coadiuvandolo se occorre in queste operazioni. Se fra il suo arrivo al Deposito e la sua prossima partenza vi è un intervallo di tempo minore di otto ore, allora deve lasciare il fuoco acceso, avendo però cura di raccogliarlo contro la piastra tubolare ed evitando la circolazione d'aria con la chiusura della portella del cenerario. Prenderà infine tutte le precauzioni necessarie intorno alla sua macchina; non si allontanerà dalla Rimessa se non dopo aver comunicato al Capo Deposito le sue osservazioni sullo stato della macchina ed aver preso gli ordini pel servizio del giorno successivo.

Art. 37

Il servizio di riserva viene fatto da un Macchinista e da un Fuochista come porta il loro turno, oppure scelti appositamente per questo servizio speciale. Essi dovranno seguire l'orario di servizio che verrà loro prescritto, e non potranno assentarsi senza il permesso del Capo Rimessa.

Art. 38

La locomotiva di riserva dev'essere sempre in condizioni di poter partire quando sia richiesta in soccorso di un convoglio, e per fare manovre in Stazione. Essa dovrà tenersi provvoluta di acqua e di combustibile, costantemente alta di pressione ed oliata. Essa dev'essere provvista altresì di tutti gli arnesi, attrezzi ed altri oggetti descritti all'art. 50. Durante il riposo la locomotiva di riserva

dovrà tenere la leva di cambiamento di marcia al punto morto, il freno ben stretto ed allentata una valvola di sicurezza di almeno un'atmosfera; il camino sarà chiuso più o meno secondo lo stato di pressione della caldaia, ed i rubinetti di spurgo aperti.

Art. 39

La richiesta di una macchina di soccorso deve essere fatta dal Capo treno, dopo la dichiarazione avuta dal Macchinista che ne assume la responsabilità. In questo caso si eseguiranno le norme e disposizioni contenute nel Regolamento per i segnali ed in quello per la circolazione dei treni.

Art. 40

La macchina di soccorso sarà accompagnata da un Agente del Movimento e possibilmente dal Capo Rimessa; spetta però al primo la direzione del servizio. La richiesta della macchina di soccorso al Capo Rimessa sarà fatta per iscritto.

Art. 41

La macchina di soccorso giunta alla Stazione che precede il convoglio che aspetta il soccorso si fermerà, e l'Agente del Movimento che l'accompagna assumerà le occorrenti informazioni per conoscere possibilmente la località dove il treno è fermo. Riprendendo quindi la corsa il Macchinista procederà con la massima precauzione, fischiando sovente e portando tutta la sua attenzione ai segnali che gli venissero fatti. Quando l'abbia raggiunto adotterà il mezzo più pronto e sicuro per rimorchiarlo o spingerlo fino alla più prossima stazione, seguendo in tutto le norme indicate nel Regolamento della circolazione dei treni. Se il guasto succeduto al convoglio sia tale che la linea ne rimanga temporaneamente ingombra, allora il Capo Rimessa darà le necessarie disposizioni per sgombrare la via, mentre il Capo Stazione o chi per esso provvederà per la sicurezza dei treni e per ristabilire prontamente il servizio.

CAPO VI

Disposizioni diverse

Precauzioni e norme da osservarsi per l'uso del freno Westinghouse

Art. 42

I Macchinisti devono accertarsi:

- 1. che la parte superiore della pompa ad aria, ossia il cilindro a vapore sia mantenuto in buono stato di lubrificazione;
- 2. che il cilindro ad aria sia lubrificato con moderazione una volta per settimana mediante una piccola quantità di olio minerale; altri lubrificanti non devono essere adoperati per questo scopo;
- 3. che la pompa funzioni costantemente, ma non con maggior velocità di quella che è richiesta per mantenere la pressione d'aria voluta;
- 4. che la pressione sia mantenuta da 4 a 5 atmosfere.

Art. 43

Per fermate ordinarie, i freni dovranno essere chiusi dolcemente, col girare il manubrio del rubinetto di comando a sinistra, e lentamente affinché la pressione sia ridotta sul manometro a 2 atmosfere circa, qualunque sia la lunghezza del treno, e dopo deve riportarlo ancora lentamente alla posizione di marcia o di alimentazione girando il manubrio a destra. Se la pressione risale subito nel manometro, quando il manubrio è stato rimesso alla posizione di marcia, ciò indicherà che il rubinetto era stato chiuso troppo rapidamente. I freni sono chiusi a fondo quando il manubrio è portato a sinistra, per tutta la sua corsa, nella posizione di arresto; la riduzione di pressione indicata al manometro arriva, in questo caso, da 1½ a 2 atmosfere; un'ulteriore riduzione non sarebbe che uno spreco d'aria. In caso però di fermata per pericolo, il manubrio deve esser girato rapidamente a sinistra in modo da lasciare sfuggire tutta l'aria della condotta principale. Per aprire completamente i freni, il manubrio deve essere portato a fondo di corsa a destra contro l'arresto ed ivi lasciato per circa dieci secondi, e quindi essere riportato a sinistra alla posizione di alimentazione, dove il manubrio deve rimanere durante la marcia del treno.

Art. 44

I Macchinisti dovranno sempre assicurarsi che gli accoppiamenti del tubo di condotta della loro macchina siano debitamente applicati al resto del convoglio, e che i rubinetti sul tubo principale di condotta siano aperti. I Macchinisti quando s'accorgono che i freni siano stati applicati o dal personale del treno od automaticamente, dovranno aiutare l'arresto del treno col portare a sinistra il manubrio del loro rubinetto, e ciò per evitare che l'aria esca inutilmente dal serbatoio principale. I ceppi del freno delle ruote motrici dovranno essere aggiustati a mezzo delle viti relative in modo che lo stantuffo del cilindro che li manovra abbia una corsa da 5 a 10 centimetri. I Macchinisti dovranno scaricare accuratamente il vaso di spurgo, esistente presso il serbatoio principale, una volta per settimana, specialmente in inverno.

Art. 45

Se si attaccano in un treno veicoli aventi differenti pressioni d'aria nella condotta principale, necessariamente si applicheranno da loro stessi i freni dei veicoli nei quali la pressione era maggiore. In questo caso si devono aprire i rubinetti di scarico dei cilindri dei freni dei veicoli medesimi. Prima di attaccare la macchina al convoglio, il Macchinista deve avere cura che il serbatoio principale sia caricato al massimo della pressione; e una volta attaccata la macchina deve porre il manubrio del rubinetto di comando nella posizione di alimentazione, lasciandolo in tale posizione non meno di un minuto primo e ciò per caricare i serbatoi secondari.

Prova del freno prima della partenza

Art. 46

Prima della partenza di ogni convoglio munito di freno Westinghouse, è obbligo del Macchinista e del personale di verifica di fare una prova per accertarsi del perfetto funzionamento del freno stesso.

La prova deve ripetersi:

- a) in tutte le stazioni in cui si debba cambiare la locomotiva;
- b) in tutte le stazioni in cui si debba per un motivo qualsiasi disgiungere la condotta fra due veicoli, sia per scartarne come per aggiungerne qualcuno;
- c) quando si aggiunga al convoglio un'altra locomotiva con freno Westinghouse, limitando però in tal caso, la prova all'attacco delle sole due locomotive. Quando la prova ha luogo in qualche stazione dove non esiste personale di verifica, il Capo treno e tutto il personale del treno è tenuto a coadiuvare nelle verifiche il personale di macchina. La prova, in quest'ultimo caso, può limitarsi all'osservazione del funzionamento del freno per veicoli disgiunti e poi riuniti. Dei risultati di queste prove deve farsi apposita annotazione in cedola orario, da firmarsi dal verificatore, ove esista, o in caso diverso, dal Capo treno.

Norme per l'uso del contro-vapore

Art. 47

Nel caso non funzionasse l'apparecchio Westinghouse, ed occorresse per un motivo qualsiasi di dover rapidamente fermare la macchina ed il treno, il Macchinista farà uso del freno a contro-vapore, attenendosi alle norme seguenti:

- 1. Chiudere il regolatore;
- 2. Domandare la chiusura dei freni;
- 3. Aprire il rubinetto d'iniezione dell'acqua nei tubi di scappamento (apparecchio Le Chatelier) quando le macchine sono provvedute di tale apparecchio;
- 4. Rovesciare completamente la leva di comando;
- 5. Aprire il regolatore e le valvole della cassa a sabbia.
- 6. Non sì tosto il Macchinista avrà ottenuta la fermata del treno, chiuderà di nuovo il regolatore ed il rubinetto d'iniezione dell'acqua, rimetterà la leva di comando nella sua posizione primitiva, ed aprirà i rubinetti di spurgo dei cilindri.

Nel far uso del contro-vapore il Macchinista non deve ne ingrassare i cilindri ne le valvole di distribuzione, al fine di evitare l'introduzione in caldaia delle materie grasse.

Marcia senza vapore

Art. 48

Spesso nella linea in discesa la sola gravità è sufficiente per mantenere al treno la velocità prescritta e per conseguenza si marcia col regolatore chiuso.

In simili casi, e quando le macchine sono provvedute dell'apparecchio Le Chatelier, il Macchinista inietterà un piccolo getto d'acqua nei tubi di scappamento aprendo convenientemente il rubinetto d'iniezione.

Con questo mezzo il Macchinista si dispensa dall'ingrassamento, servendo quel piccolo getto d'acqua a mantenere lubrificate le superficie di fregamento.

Si raccomanda però che quest'acqua sia immessa in giusta quantità onde ottenere lo scopo.

Precauzioni contro il gelo

Art. 49

Durante l'inverno, e quando vi è pericolo che l'acqua geli nelle diverse parti del meccanismo, il Macchinista deve, durante la corsa, tener costantemente aperto il rubinetto di prova degli iniettori e riscaldare di quando in quando l'acqua del tender.

Si assicura che l'olio scorra sulle superficie che si vogliono lubrificare ed al bisogno metterà i canaletti onde meglio assicurarsi che l'ungimento si fa regolarmente.

Nelle rimesse, e quando le macchine si trovano in riposo, conviene assicurarsi che non vi è acqua nei tubi, nei cilindri e nelle camere di distribuzione onde non siano danneggiate dal gelo.

Nota degli oggetti componenti la dotazione d'una macchina

Art. 50

Ogni macchina in servizio dev'essere fornita degli oggetti seguenti:

- 1. Un assortimento di chiavi di diverse dimensioni per stringere e levare bulloni e dadi.
- 2. Una chiave a vite, detta inglese.
- 3. Un martello, una mazza di ferro, una di rame, due scalpelli, un bulino, un cacciapilli, diverse chiavarde e dadi, del filo di ferro di diverse grossezze, della canapa, fune e funicella e turaccioli per i tubi.
- 4. Una catena lunga con uncini e ganci e due catene d'attacco di differente lunghezza.
- 5. Due bombole per olio, due stagnine per ungere ed una secchia di ferro.
- 6. Due lanterne per segnali a mano, una lanternina per il livello d'acqua ed una simile per il manometro, ed alcune fiaccole.
- 7. Un astuccio con bandiere di segnalamento.
- 8. Due martinetti o binde a doppio movimento, un palo di ferro grande ed uno piccolo, una pala da carbone, due attizzatoi per il fuoco, un cacciaturaccioli e diversi pezzi di legno di differenti grandezze.
- 9. Due tubi indicatori pel livello dell'acqua.

Ciascuno degli oggetti summentovati e quelli altri che saranno necessari, porteranno il numero della macchina a cui appartengono, e saranno scritti nell'apposito libretto di consegna.

Art. 51

I Macchinisti e Fuochisti sono responsabili di tutti gli oggetti loro consegnati. Essi restituiscono al loro Capo Rimessa quelli resi inservibili dall'uso, e ne ricevono dei nuovi in cambio, e sostituiranno a loro spese quelli che venissero perduti o danneggiati fuori di servizio. I Macchinisti e Fuochisti, nella cui macchina saranno rinvenuti oggetti appartenenti ad un'altra macchina, saranno passibili di una multa che varierà secondo i casi.

Pene disciplinari

Art. 52

Le punizioni da infliggersi a coloro che contravvenissero ai propri doveri sono le seguenti:

- L'ammonizione semplice, ossia ricordo agli impiegati od agenti del proprio dovere;
- L'ammonizione all'ordine, che sarà data per iscritto e pubblicata nelle rispettive stazioni;
- Le multe o ritenzioni di paga estensibili fino all'ammontare dell'ordine della retribuzione d'un mese, da pagarsi in rate da stabilirsi dalla Direzione;
- La sospensione dal servizio, e conseguente ritenzione di paga da prolungarsi all'occorrenza fin che duri un'inchiesta;
- La rimozione dal servizio.

Si rammenta ai Macchinisti e Fuochisti che l'ubriachezza in tempo di servizio, la simulazione di malattia e l'infedeltà sono sempre punite col licenziamento.

L'art. 312 della legge sulle opere pubbliche stabilisce: Qualunque Macchinista, Conduttore o Guardafreno, abbia abbandonato il suo posto mentre un convoglio è in corso, sarà punito col carcere da sei mesi a due anni.

Art. 53

Ogni Macchinista entrando in servizio deve sottoscrivere una dichiarazione di aver preso intera conoscenza del presente Regolamento, e degli altri a lui consegnati.

Il Direttore dell'Esercizio

L. POLESE