

FERROVIA ROMA - FIUGGI - ALATRI

REGOLAMENTO SUI SEGNALI

Approvato dal Ministero dei Trasporti, in conformità del parere
espresso con voto n. 5788 del 13 gennaio 1951
dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - Sez. 5^a
(Note n. 1288 in data 8 febbraio 1951 e n. 5323/61
del 23 maggio 1952)

Ristampa 1969

AVVERTENZE IMPORTANTI

Essendo la stazione di Roma Laziali provvista di segnali e scambi a comando centralizzato, le norme della circolazione dei treni e dei segnali già interessanti la stazione di Roma Termini, indicate nel presente regolamento, vengono sostituite con quelle contenute nell'Appendice n. 1 annessa al Regolamento per la circolazione dei treni.

INDICE

	Pag.
Art. 1. - Obbedienza ai segnali	5
» 2. - Categorie di segnali	5
» 3. - Mezzi di segnalamento	6
» 4. - Segnalazioni notturne	7
» 5. - Segnali dei treni	9
» 6. - Segnali che deve dare il macchinista	9
» 7. - Segnali che deve dare il macchinista per la manovra dei freni	10
» 8. - Segnali normali che devono portare i treni	11
» 9. - Segnali dei treni straordinari e supple- mentari	12
» 10. - Treni fermi in piena linea o viaggianti a ve- locità ridotta	13
» 11. - Dimezzamento di treni sulla via	13
» 12. - Segnali del personale dei treni in corsa	14
» 13. - Semafori ed altri segnali fissi	15
» 14. - Posizione e manovra dei segnali fissi	16
» 15. - Rispetto dei segnali fissi	18
» 16. - Prolungata fermata ai segnali fissi	19
» 17. - Sostituzione dei segnali fissi	19
» 18. - Arresto di un treno partito intempestiva- mente	20
» 19. - Mancanza od irregolarità dei segnali fissi	20
» 20. - Segnali a mano	20

	Pag.
Art. 21. - Segnali di rallentamento e segnali a protezione di ostacoli in linea che impediscono la circolazione	21
» 22. - Segnali per arrestare un treno già passato	22
» 23. - Segnali a mano nelle stazioni	22
» 24. - Segnali per le manovre	23
» 25. - Segnali di protezione delle manovre	25

ART. 1.

Obbedienza ai segnali.

Tutti gli agenti della Ferrovia, qualunque sia il loro grado, hanno l'obbligo di prestare attenzione ai segnali e di obbedire passivamente ed immediatamente a quanto essi prescrivono.

E' assolutamente vietato di variare i segnali prescritti e di sostituirli ed aggiungervi grida, schiamazzi od altri suoni o rumori diversi, salvo il caso di imminente pericolo o di mancanza di attrezzi per eseguire i segnali regolamentari.

ART. 2.

Categorie di segnali.

I segnali sono di due categorie: segnali fissi e segnali mobili. Sono fissi quelli posti in modo permanente nelle stazioni od in altri punti della linea; mobili tutti gli altri che vengono adoperati saltuariamente per i diversi bisogni della circolazione dei treni.

I segnali mobili si distinguono in ottici ed acustici, a seconda che vengono percepiti a vista o ad

udito. Nei segnali ottici, il colore bianco indica via libera, il verde rallentamento ed il rosso via impedita.

ART. 3.

Mezzi di segnalamento.

I mezzi di segnalamento comprendono:

a) fanali o lanterne a mano, capaci di proiettare luce bianca, verde o rossa;

b) fanaletti per la coda dei treni atti a proiettare luce bianca, verde o rossa;

c) semafori;

d) dischi di blocco;

e) dischetti girevoli da scambi e da marciapiedi di stazione;

f) dischetti verdi delle squadre di manutenzione;

g) bandiere rosse o verdi;

h) trombe o cornette;

i) fischio locomotori e motrici;

l) fischiello a trillo;

m) segnali ripetitori che servono a garantire l'avvenuto funzionamento dei segnali a distanza.

ART. 4.

Segnalazioni notturne.

Tutti i fanali che servono per la segnalazione notturna sui treni, nelle stazioni e sulla linea, quando non sia diversamente disposto con istruzioni particolari, debbono essere accesi al tramonto del sole e spenti mezz'ora dopo il passaggio dell'ultimo treno della notte, od altrimenti allo spuntare del sole.

La segnalazione notturna con fanale deve essere fatta anche di giorno quando i segnali normali a causa di neve, nebbia o cattivo tempo non siano visibili, e di giorno e di notte nelle gallerie.

Di norma, i fanali dei semafori, dei ripetitori di quelli annessi ai treni e di quelli del personale di scorta ai treni e delle manovre, dovranno essere accesi o spenti secondo l'orario stabilito nella tabella di cui alla pagina seguente.

I dirigenti delle stazioni devono vigilare perché siano scrupolosamente osservati gli orari appresso riportati e saranno ritenuti responsabili, non solo delle mancate ed irregolari accensioni dei semafori e degli altri fanali delle stazioni, ma anche di quelli dei treni. Ciò indipendentemente dall'obbligo che incombe agli altri agenti che delle accensioni siano direttamente incaricati od interessati.

		DI MATTINA		DI SERA	
		prima della par- tenza o passag- gio del primo treno fino alle ore		fino a dopo il passaggio del- l'ultimo treno dalle ore	
gennaio	dal 1° al 15	7,30	16,45		
»	» 16 » 31	7,30	16,30		
febbraio	» 1° » 15	7,30	17,30		
»	» 16 » 28	7,15	17,45		
marzo	» 1° » 15	6,45	18,00		
»	» 16 » 31	6,30	18,15		
aprile	» 1° » 15	6,00	19,00		
»	» 16 » 30	5,30	19,15		
maggio	» 1° » 15	4,45	19,45		
»	» 16 » 31	4,30	20,00		
giugno	» 1° » 15	4,30	20,00		
»	» 16 » 30	4,30	20,15		
luglio	» 1° » 15	4,45	20,15		
»	» 16 » 31	5,00	20,00		
agosto	» 1° » 15	5,15	19,45		
»	» 16 » 31	5,30	19,15		
settembre	» 1° » 15	5,45	18,45		
»	» 16 » 30	6,00	18,15		
ottobre	» 1° » 15	6,30	17,45		
»	» 16 » 31	6,45	17,15		
novembre	» 1° » 15	7,00	17,00		
»	» 16 » 30	7,15	16,45		
dicembre	» 1° » 15	7,30	16,30		
»	» 16 » 31	7,45	16,30		

ART. 5.

Segnali dei treni.

L'ordine di partenza di un treno extraurbano verrà dato dal capostazione mediante un fischio breve per i treni dispari e di due fischi brevi per quelli pari. (Nelle stazioni disabilite e nelle fermate non presenziate il segnale verrà dato dal capotreno con la cornetta).

Il capotreno o chi ne fa le veci, ricevuto l'ordine di partenza ed assicuratosi che il convoglio trovasi in ordine di marcia, ripeterà con la cornetta il segnale di partenza al macchinista, con un unico suono o due suoni distinti a seconda che si tratti di treni dispari o pari.

Per i treni suburbani, il macchinista è incaricato anche di osservare gli orari stabiliti di partenza e di arrivo ai capilinea; ma nei capilinea e fermate intermedie, presenziate da un capostazione o capolinea, saranno questi ultimi a dare la partenza.

ART. 6.

Segnali che deve dare il macchinista.

Un fischio prolungato moderato viene dato dal macchinista:

- a) prima di muovere il treno per la partenza;
- b) prima delle curve che non permettono una visuale libera di almeno 100 metri;
- c) all'ingresso delle gallerie;
- d) avvicinandosi ai principali passi a livello carrabili od attraversamenti stradali;
- e) avvicinandosi ai segnali fissi delle stazioni.

Un fischio prolungato e ripetuto varie volte viene dato:

- a) quando si veda da lontano il binario ingombro da persone o animali;
- b) durante la corsa in caso di nebbia od altre intemperie che impediscano la visuale;
- c) in caso di prolungati arresti ai segnali fissi delle stazioni.

ART. 7.

Segnali che deve dare il macchinista per la manovra dei freni.

Tre fischi brevi ordinano ai frenatori la pronta chiusura dei freni.

Un fischio breve dopo l'avvenuta chiusura dei freni ne ordina il parziale rallentamento: due fischi brevi il totale rallentamento.

Più fischi brevi sono segnali d'allarme e prescrivono la pronta chiusura di tutti i freni e ordi-

nano al personale di linea di spargere possibilmente sabbia o ghiaia fine sulle rotaie.

ART. 8.

Segnali normali che devono portare i treni.

a) Treni viaggiatori extraurbani e suburbani e macchine isolate: normalmente di giorno non portano alcun segnale; di notte portano due fanali elettrici in basso e, facoltativamente, uno centrale in alto a luce bianca sul davanti e due fanali elettrici proiettanti luce rossa all'indietro nell'ultimo veicolo.

b) Treni merci: nell'ultimo veicolo debbono avere al loro posto i fanali necessari per le segnalazioni notturne. Di notte detti fanali debbono essere accesi e proiettare la luce rossa all'indietro.

c) In coda ai treni extraurbani viaggiatori e merci dovrà essere esposta una tabella a fondo bianco con righe verticali rosse.

Se di notte, per guasto o per un qualsiasi altro motivo, venisse a mancare la luce nei fanali di coda dei treni viaggiatori e non riuscisse possibile ripararvi neppure con l'intervento del macchinista, il frenatore di coda ne informerà subito il capotreno e provvederà ad esporre il proprio fanale a mano, in modo da proiettare la luce rossa all'indietro. Se la riduzione della composizione lo consente ed il

dirigente della prossima stazione lo riterrà opportuno, potrà provvedersi anche a staccare il rimorchio che eventualmente risultasse guasto.

Se occorresse segnalare qualche treno, il fanale sarà esposto con la luce e le modalità stabilite per le segnalazioni, dandone notizia per norma ai capi delle stazioni per le quali si transita.

ART. 9.

Segnali dei treni straordinari e supplementari.

I segnali per annunciare treni straordinari o supplementari vengono fatti normalmente a mezzo del treno che li precede nella stessa direzione.

Per segnalare un treno straordinario si espone, di giorno, una bandiera verde al lato posteriore sinistro dell'ultimo veicolo e, di notte, si mette a verde la luce del fanale di coda laterale sinistra.

Quando non sia possibile segnalare un treno straordinario per mezzo del treno precedente nella stessa direzione, si potrà farlo segnalare dal treno che, immediatamente prima dello straordinario, percorre il tratto in direzione opposta applicando, oltre ai segnali di cui al capoverso 2^o, una bandiera verde sulla testata anteriore sinistra nel senso della corsa e, di notte, mettendo a verde la luce del fanale anteriore sinistro.

I treni supplementari sono sempre segnalati dal treno di cui sono la ripetizione, di giorno con

bandiera verde su entrambi i lati dell'ultimo veicolo e, di notte, mettendo a verde la luce dei due fanali di coda.

ART. 10.

Treni fermi in piena linea o viaggianti a velocità ridotta.

Salve le eccezioni previste dall'art. 45 del Regolamento sulla circolazione dei treni, qualora un treno fosse costretto a fermarsi in piena linea dovrà essere protetto dalla parte della coda da segnali a distanza posti a non meno di 200 metri, in condizioni normali, e a non meno di 300 metri in condizioni di deficiente visibilità ed in tratti in pendenza superiore al 20‰.

I treni che fossero costretti a marciare a velocità ridotta (a passo d'uomo) saranno protetti alla stessa distanza.

Ove la fermata di un treno in linea dovesse protrarsi oltre i 10 minuti ed il treno stesso avesse avuto preventivo avviso di interruzione del telegrafo, dovrà essere protetto anche dalla parte anteriore.

ART. 11.

Dimezzamento di treni sulla via.

Quando per un motivo qualsiasi parte di un treno viene lasciato in linea, la parte che resta verrà protetta come è detto nell'art. 10.

La parte che prosegue verso la più vicina stazione dovrà, di giorno, esporre una bandiera rossa sulla testata anteriore sinistra e, di notte, dovrà mettere a rosso la luce del fanale anteriore sinistro.

Inoltre, dovrà essere scortata dal capotreno il quale, dovrà trovarsi presso il macchinista munito di tromba e bandiera, o fanale, per impedire che un altro treno fermo in stazione possa partire verso il tratto ingombro.

L'automotrice od il locomotore che si recherà a prendere la parte lasciata in linea, dovrà esporre gli stessi segnali indicati nel capoverso precedente.

ART. 12.

Segnali del personale dei treni in corsa.

Quando un agente di servizio al treno si accorge di qualche fatto per cui sia necessario arrestarlo, deve chiudere anzitutto il freno a sua portata e quindi esporre, agitandolo, il segnale d'arresto dalla parte ove più facilmente può essere scorto dal macchinista, dal personale di vigilanza o dal rimanente personale di scorta al treno.

Il capotreno, in uguale circostanza, farà esporre il segnale da altro agente e procurerà di accostarsi, per quanto sia possibile, al macchinista richiamandone l'attenzione con ripetuti suoni di cornetta.

Il capotreno di un treno che segnala un supplementare, giungendo in una stazione d'incrocio, la quale non abbia confermato l'effettuazione del supplementare, dovrà arrivare in detta stazione esponendo il segnale come previsto nell'art. 11.

ART. 13.

Semafori ed altri segnali fissi.

I semafori sono posti ai due lati delle stazioni a protezione di esse e per regolare l'ingresso dei treni.

I semafori consistono in un'ala rettangolare dipinta in rosso con una striscia verticale bianca ed hanno i seguenti significati:

- a) se l'ala è disposta in posizione inclinata in basso, a metà tra la posizione orizzontale e quella verticale, indicano che la via è libera;
- b) se l'ala è disposta in posizione orizzontale, indicano che la via è impedita;
- c) di notte, se mostrano luce rossa, indicano via impedita;
- d) di notte, se mostrano luce verde, indicano via libera.

Nessun significato hanno i segnali fissi per i treni che si allontanano dalla stazione, salvo l'eccezione di cui all'art. 18.

Ci sono inoltre, tra Centocelle e Roma, segnali fissi senz'ala ma illuminati, tanto di giorno quanto di notte, con luce rossa, verde e gialla, posti a protezione di un tratto a semplice binario, come meglio specificato all'art. 51 del Regolamento per la circolazione dei treni.

ART. 14.

Posizione e manovra dei segnali fissi.

La posizione normale dei semafori delle stazioni e delle fermate è quella di via libera.

Fanno eccezione a questa norma i semafori delle seguenti stazioni ove sono invece disposti a via impedita:

a) i semafori di Zagarolo Scalo che proteggono anche il Bivio. L'agente addetto al Bivio, prima di disporli a via libera deve riceverne l'ordine dal dirigente e deve poi riportarli a via impedita, appena i treni in arrivo li abbiano oltrepassati.

b) i semafori di Genazzano non possono essere disposti a via libera senza l'ordine del dirigente il quale, prima di farli manovrare, deve assicurarsi che il deposito non stia effettuando manovre che possano impegnare gli scambi e gli indici di sicurezza dei binari di corsa;

c) il semaforo di Cave, lato Genazzano. I treni pari in arrivo, trovando il semaforo a via impe-

dita, dovranno arrestarsi e non dovranno oltrepassarlo prima che venga disposto a via libera.

Per quanto la posizione normale dei semafori di Grotte Celoni sia quella di via libera, il dirigente di servizio di detta stazione, deve far disporre il semaforo lato Roma a via impedita, ogni qualvolta debba dare la partenza ad un treno pari, sia suburbano che extraurbano, e deve nuovamente farlo disporre a via libera non appena il treno pari anzidetto abbia oltrepassato col veicolo di coda la traversa limite dell'ultimo scambio d'uscita.

Per i semafori posti a protezione della stazione di Centocelle, vedere l'art. 42 del Regolamento per la circolazione dei treni.

Gli agenti incaricati della manovra dei segnali fissi debbono manovrarli secondo il bisogno ed assicurarsi, con tutti i mezzi a disposizione, che la manovra abbia realmente disposto il segnale nella posizione voluta e per tutto il tempo necessario.

Ciò specialmente ove non esistono i ripetitori di cui all'art. 3.

Cinque minuti prima dell'orario di arrivo di due treni incrocianti, i semafori delle stazioni devono essere disposti a via impedita ed essi dovranno essere manovrati poi in modo da dare l'ingresso in stazione ad un treno per volta, osservando quanto prescrive l'art. 17 del Regolamento per la circolazione dei treni.

I semafori non hanno valore per i treni che si allontanano dalle stazioni, eccettuato nel caso previsto dall'art. 18.

Per i segnali fissi posti in linea tra Roma e Centocelle, a protezione del tratto a semplice binario, vedere l'articolo 51 del Regolamento per la circolazione dei treni.

In caso di bisogno le protezioni e le segnalazioni saranno fatte con segnali a mano.

L'improvvisa mancanza o l'irregolare posizione dei segnali fissi fa obbligo ai macchinisti di arrestare il treno ed attendere l'ordine di avanzamento.

ART. 15.

Rispetto dei segnali fissi.

Il macchinista, approssimandosi ai segnali fissi, deve rallentare, e se trova il segnale a via impedita deve arrestare il treno prima di oltrepassarlo.

Fermato il treno, se la visuale è libera e la via sgombra, dovrà, salvo particolari disposizioni, procedere lentamente sino a portarsi con la coda del treno entro il limite segnato dal semaforo stesso.

Nella stazione di Cave, lato Genazzano, la coda del treno non può essere protetta dal segnale fisso, ed in caso di fermata prolungata, questa dovrà essere considerata come se si verificasse in piena linea.

Anche il semaforo di Centocelle, lato Roma e quello sulla deviazione per Piazza dei Mirti, non dovranno essere superati quando siano disposti a via impedita.

In prossimità dei segnali fissi senza ala, posti nel tratto suburbano Roma-Centocelle, tutti i treni debbono invece fermarsi prima dei segnali, se disposti a via impedita, in modo da non impegnare la traversa limite del raddoppio che precede il tratto a semplice binario. (Vedere norme particolari all'articolo 51 del Regolamento per la circolazione dei treni).

ART. 16.

Prolungata fermata ai segnali fissi.

Se la fermata del treno ad un segnale fisso di stazione si prolunga, senza ragione apparente e malgrado i fischi di cui all'art. 6, il capotreno dovrà mandare un agente alla stazione stessa per avere istruzioni.

ART. 17.

Sostituzione dei segnali fissi.

In caso di guasti ai segnali fissi, le segnalazioni relative si faranno allo stesso posto con segnali a mano, ferme restando tutte le altre disposizioni.

ART. 18.

Arresto di un treno partito intempestivamente.

In caso di partenza intempestiva di un treno da una stazione si deve manovrare ripetutamente il segnale di protezione, che in questo caso acquista valore di segnale di arresto anche per i treni che si allontanano dalla stazione.

ART. 19.

Mancanza od irregolarità dei segnali fissi.

L'improvvisa mancanza o la irregolare posizione dei segnali fissi di giorno e la mancanza di luce nei segnali stessi di notte, impongono l'obbligo di arrestare il treno e provvedere in conformità dell'art. 16.

Agli effetti del presente articolo sono da considerarsi segnali fissi anche quelli a mano posti per indicare fermate o rallentamenti normali o anche quelli per fermate o rallentamenti straordinari che siano stati regolarmente notificati al personale interessato.

ART. 20.

Segnali a mano.

I segnali a mano vengono usati: nelle manovre; per le segnalazioni ai treni in movimento; per la

protezione dei treni fermi in piena linea e per le segnalazioni ordinarie e straordinarie di fermata o rallentamento che non fosse possibile eseguire con i segnali fissi.

Per indicare via libera si presenterà ai treni, di giorno, la bandiera rinvolta nel fodero e tenuta orizzontalmente e, di notte, un fanale con luce bianca.

Per indicare rallentamento si presenterà ai treni, di giorno, la bandiera verde spiegata e, di notte, un fanale con luce verde.

Per far fermare un treno si presenterà al medesimo, di giorno, una bandiera rossa spiegata e, di notte, un fanale a luce rossa.

Per indicare l'imminenza di un pericolo dovrà agitarsi la bandiera rossa o il fanale a luce rossa. In mancanza, qualunque oggetto o fanale agitati violentemente dall'alto in basso impongono l'arresto immediato.

ART. 21.

Segnali di rallentamento e segnali a protezione di ostacoli in linea che impediscono la circolazione.

I segnali di rallentamento in un tratto qualsiasi della linea, debbono essere posti a 150 metri di distanza da ciascuno dei due lati del tratto da proteggere.

In caso di frane ed altri ostacoli che impediscano il transito dei treni, si dovrà provvedere come prescrive l'art. 10 per i treni fermi in piena linea.

ART. 22.

Segnali per arrestare un treno già passato.

Per arrestare un treno già passato si corre dietro ad esso emettendo con la tromba suoni brevi e staccati e facendo sventolare la bandiera rossa di giorno o agitando il fanale a luce rossa di notte. Questo segnale dovrà essere ripetuto da quegli agenti che si trovassero più vicini al treno, fino ad ottenerne l'arresto.

ART. 23.

Segnali a mano nelle stazioni.

Al passaggio dei treni che non hanno fermata, le stazioni ove è prescritto il presenziamento, debbono esporre un segnale di rallentamento. Sarà, invece, esposto il segnale di arresto quando i treni debbono fermarsi.

Il personale delle stazioni che presenzia il passaggio dei treni dovrà contenersi, agli effetti del presente Regolamento, come il personale di vigilanza della linea.

Per arrestare un treno in una stazione che non vi abbia stabilita la fermata, oltre al segnale di arresto esposto sul piazzale, dovrà disporsi a via impedita anche il segnale fisso di protezione. Dopo l'arresto del treno, il segnale verrà disposto a via libera. Solo allora il macchinista potrà avanzare ma dovrà entrare in stazione con la massima precauzione.

Nel caso che fosse ingombro il binario di ingresso o comunque esso non fosse completamente libero per l'arrivo e la partenza del treno, sarà provveduto a proteggere l'impedimento con l'esposizione del segnale di arresto a distanza non inferiore a 10 metri.

ART. 24.

Segnali per le manovre.

Gli agenti addetti alle manovre debbono essere muniti oltre che del fischio a trillo, di giorno di bandiera a doppio drappo (rosso e verde) e di notte di fanale a mano per ordinare i movimenti da eseguire.

Prima di iniziare qualsiasi manovra, l'agente incaricato di comandarla deve spiegare al macchinista i movimenti che si debbono eseguire. Il macchinista non dovrà iniziare alcun movimento se non abbia la certezza di aver ben capito il segnale e non

sia sicuro che il segnale stesso sia a lui diretto e sia stato fatto dall'agente che comanda la manovra.

Quest'ultimo, pertanto, nel comandare i vari movimenti, dovrà tenersi in vista del macchinista che deve eseguire gli ordini.

Le manovre si comandano come appresso:

a) un fischio a trillo di moderata lunghezza ordina il movimento nel senso dei treni dispari;

b) due fischi a trillo di moderata lunghezza ordinano il movimento nel senso dei treni pari;

c) i fischi a trillo, quando trattasi di lunghe colonne di veicoli, dove sono addetti più manovratori, dovranno essere integrati da opportuni ordini verbali, od agitando orizzontalmente, nel senso del movimento da eseguire, la bandiera ravvolta nella propria custodia, od il fanale a mano a luce bianca se di notte, a seconda che meglio servano a richiamare l'attenzione del macchinista e dei manovratori in sottordine;

d) due fischi brevi e l'eventuale presentazione della bandiera verde (od il fanale a luce verde di notte) indicano l'approssimarsi del punto di arresto e richiedono la parziale chiusura dei freni;

e) più fischi brevi e ripetuti e la presentazione della bandiera rossa (od il fanale a luce rossa di notte) ordinano l'arresto immediato e la pronta e completa chiusura dei freni, non solo da parte del mac-

chinista, ma di tutti gli agenti addetti ai freni dei veicoli in manovra.

Nella stazione di Roma Laziali, data la frequenza delle manovre e la limitata composizione dei veicoli in manovra (solo treni viaggiatori), si potrà fare a meno dell'uso della bandiera e del fanale e servirsi del solo fischio a trillo.

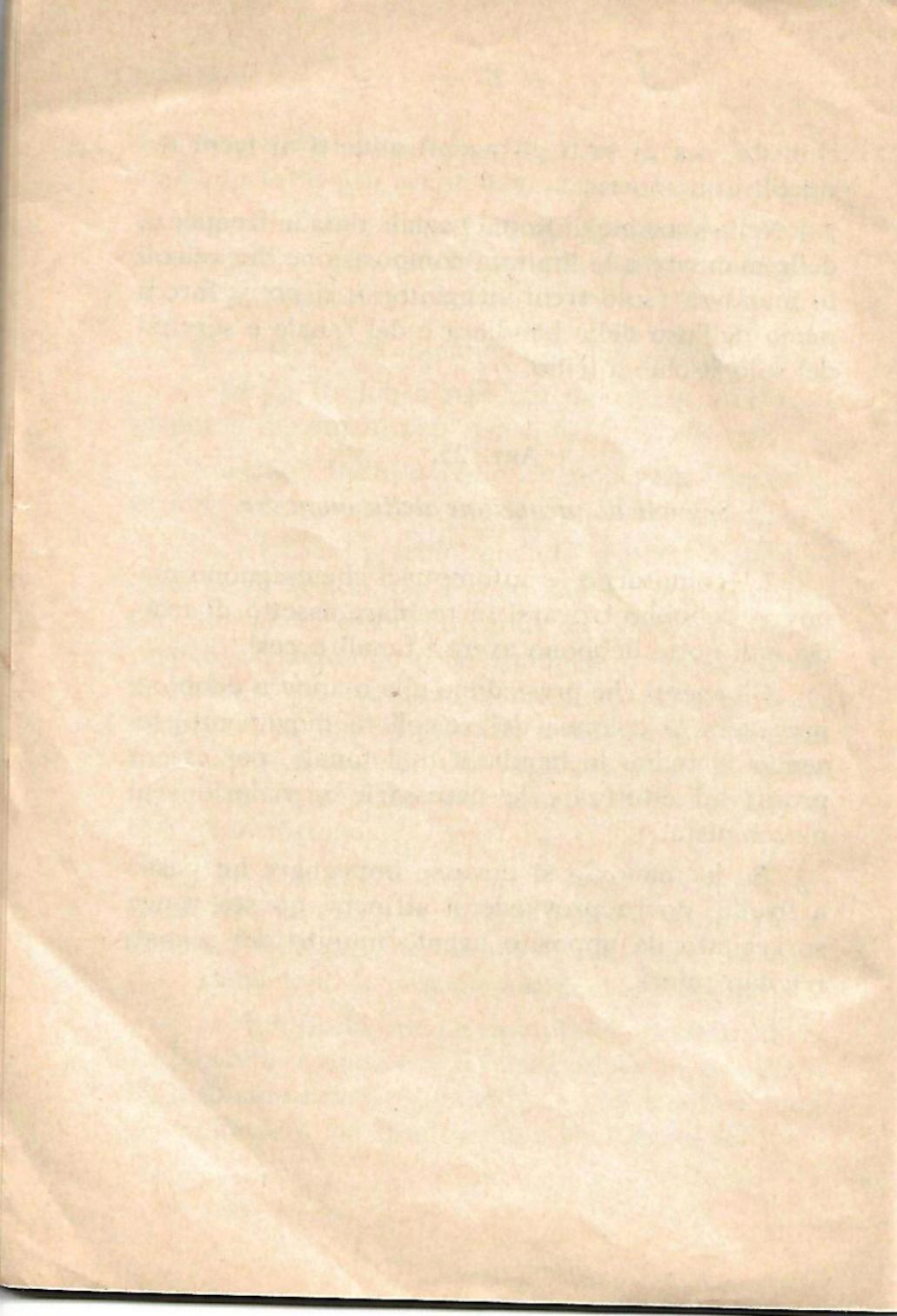
ART. 25.

Segnali di protezione delle manovre.

I locomotori o le automotrici che eseguono manovre, debbono trovarsi in regolare assetto di marcia e di notte debbono avere i fanali accesi.

Gli agenti che presiedono alla manovra debbono precedere la colonna dei veicoli in movimento, tenendo in mano la bandiera o il fanale, per essere pronti ad effettuare le necessarie segnalazioni al macchinista.

Se in manovra si dovesse impegnare un passo a livello, dovrà provvedersi affinché questo venga sorvegliato da apposito agente munito dei segnali regolamentari.



S. T. E. F. E. R.

ESERCIZIO DELLA FERROVIA ROMA-FIUGGI-ALATRI

Il sottoscritto

(matr.) (qualifica)

dichiara di aver ricevuto copia del:

«Regolamento sui segnali»

ristampa 1969

..... li 19

(Firma)

1875

RESEARCH ON THE HISTORY OF THE

