

Mod. D. 88

**GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA**  
**FERROVIE COMPLEMENTARI DELLA SARDEGNA**

---

# **REGOLAMENTO**

## **PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI**

Servizio delle Assuntorie e delle fermate nei  
riguardi della circolazione dei treni



**CAGLIARI**  
STAB. TIP. A.G.A. 1975

## REGOLAMENTO

### Per la circolazione dei treni

#### CAPO I

#### ART. 1.

#### **Prescrizioni ed avvertenze generali.**

LA PIENA ED ESATTA CONOSCENZA E LA STRETTA OSSERVANZA del presente Regolamento è specialmente obbligatoria per tutto il personale addetto ai Servizi del MOVIMENTO, TRAZIONE E MANUTENZIONE.

Ognuno di questi agenti dovrà quindi prenderne precisa cognizione e rilasciarne ricevuta.

I Capi Treno ed i Macchinisti dovranno, in servizio, ESSERNE SEMPRE MUNITI.

#### ART. 2.

#### **Obblighi generali degli Agenti.**

*Tutti gli Agenti devono cooperare con tutto il loro impegno e diligenza, per conservare l'ordine, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio, ANCHE NEI CASI NON PREVISTI DAI REGOLAMENTI E DALLE ISTRUZIONI.*

Ciascuno nella propria sfera di azione E' RESPONSABILE DELL'ESATTO ADEMPIMENTO di

tutte le disposizioni relative all'esercizio della ferrovia, come pure di OGNI DANNO che possa derivare alla Società, alle persone od alle cose, per sua colpa o negligenza.

## CAPO II

### Servizio delle Stazioni

#### ART. 3.

#### **M a n o v r e.**

In tutte le stazioni, le manovre che impegnano il binario, sul quale deve arrivare un treno, **DEBONO CESSARE DIECI MINUTI PRIMA** dell'ora del suo arrivo.

Durante le stesse manovre, il Capo Stazione si assicurerà che i dischi protettori della stazione siano **RIGOROSAMENTE TENUTI ALL'ARRESTO.**

#### ART. 4.

#### **Stazionamento dei veicoli.**

Quando nelle stazioni per eventuali necessità, si dovessero ingombrare i binari di corsa, cioè quelli che normalmente sono destinati al passaggio dei treni, i veicoli o materiali che causano l'ingombro dovranno essere **OPPORTUNAMENTE PROTETTI** con segnali rossi.

I veicoli stazionanti, sia sui binari secondari, che di corsa, saranno sempre riuniti in gruppi o

colonne, agganciati fra loro, col freno chiuso e, se del caso, quelli estremi, saranno assicurati con stanghe o calzatoie.

I deviatori delle comunicazioni fra i binari di corsa e quelli secondari, dovranno essere disposti in modo da impedire ai veicoli giacenti su questi ultimi di ingombrare i primi, in caso di eventuale movimento dei veicoli stessi.

#### ART. 5.

#### **Partecipazione al Personale delle variazioni riguardanti il movimento dei treni.**

Su apposita lavagna, appesa al muro, prospiciente i binari della stazione, il Capo di questa è tenuto ad annotare **GIORNALMENTE A GROSSI E CHIARI CARATTERI** le novità importanti a conoscersi, relative al movimento dei treni, come:

Effettuazione di treni straordinari;

Suppressione di treni straordinari già annunciati;

*Variazioni nelle marcie dei treni, ritardi, rifornitori sprovvisti, ecc. ecc.*

Ogni Agente della Stazione o di scorta ai treni, è obbligato a prendere **DILIGENTE CONOSCENZA** di dette annotazioni e conformarvisi per il servizio che deve compiere.

Questo **NON DISPENSA PERO'** il Capo Stazione, particolarmente per quanto ha riflesso alla **SICUREZZA DELL'ESERCIZIO** di dare, a seconda dei casi, gli opportuni ordini anche a voce od in iscritto.

## ART. 6.

**Norme per la trasmissione dei telegrammi.**

TUTTI I TELEGRAMMI interessanti la circolazione dei treni, devono dare PRECISI, CHIARI, SENZA ABBREVIAZIONI E COI NUMERI IN TUTTE LETTERE e, allo scopo di prevenire qualsiasi equivoco, ESSERE RIPETUTI INTEGRALMENTE dall'Ufficio ricevente a quello che li ha trasmessi.

Saranno considerati COME NON SPEDITI quei telegrammi che dall'Ufficio ricevente non fossero ripetuti, o non venisse data analoga risposta a quello trasmettente.

Tutti i dispacci, in partenza od in arrivo, riguardanti la sicurezza del servizio, devono trascrivere in inchiostro su appositi registri protocollo e FIRMARE RISPETTIVAMENTE DA CHI LI TRASMETTE, SE IN PARTENZA, O DA CHI LI RICEVE, SE IN ARRIVO.

Il Capo Stazione, o chi ne fa le veci, è strettamente obbligato a tenersi al corrente dei telegrammi relativi alla circolazione dei treni.

## ART. 7.

**Norme da seguire nel caso in cui manchi o non funzioni il telegrafo.**

Una Stazione che per un motivo qualunque fosse temporaneamente esclusa dal servizio telegrafico, dev'essere considerata, agli effetti della

circolazione, COME SE NON AVESSE TELEGRAFO.

Durante i temporali accompagnati da scariche elettriche il telegrafo sarà messo alla terra e quindi deve considerarsi come non esistente.

Quando in una Stazione il servizio telegrafico venga comunque interrotto, il capo di essa ne darà l'avviso ai capi delle altre stazioni con regolare telegramma ed ai Capi treno interessati, mediante annotazione sulla cedola orario.

Nello stesso modo ne notificherà poi la riattivazione.

## ART. 8.

**Presenziamento dei treni.**

Il Capo Stazione o chi per esso DOVRA' SEMPRE PRESENZIARE la partenza, l'arrivo od il passaggio nella propria stazione, dei treni o locomotive sciolte, anche se non dovessero che transitarvi.

## CAPO III

**Circolazione dei Treni**

## ART. 9.

**Classificazione.**

I treni si classificano in ORDINARI e STRAORDINARI.

a) **TRENI ORDINARI** — S'intendono quelli portati dall'orario generale di servizio e che si effettuano tutti i giorni o periodicamente in giorni determinati; in quest'ultimo caso prendono la denominazione di **PERIODICI**.

b) **TRENI STRAORDINARI** — Questi si suddividono in:

1.<sup>o</sup>) **FACOLTATIVI** — Se il loro orario è bensì compreso nell'orario generale di servizio ma non si effettuano nè giornalmente, nè a periodi fissi, ma solo quando se ne manifesti la necessità.

Effettuandosi giornalmente, per un periodo determinato di tempo, vengono denominati *giornalieri*;

2.<sup>o</sup>) **BIS O SUPPLEMENTARI** — Quando sono la ripetizione di altri treni dei quali prendono IL **NUMERO O LA LETTERA** coll'aggiunta delle parole **BIS, TER, ecc.**, e ne seguono lo stesso orario **MA RITARDATO** ad una distanza che non sarà mai inferiore di **DIECI MINUTI** dall'uno all'altro;

3.<sup>o</sup>) **SPECIALI** — Quando il loro orario non è compreso nell'orario generale di servizio;

4.<sup>o</sup>) **MATERIALI** — Quelli che si effettuano per trasporti per conto della Società;

5.<sup>o</sup>) **SENZA ORARIO** — Quando sono richiesti da urgenze straordinarie, o da gravi circostanze come ad esempio:

macchine o treni di soccorso ecc.

Le locomotive viaggianti isolate sono considerate come treni.

I treni, **TANTO ORDINARI CHE STRAORDINARI**, si distinguono **CON NUMERI PARI O DISPARI**, a seconda della direzione in cui circolano.

## ART. 10.

### Orario di Servizio.

La circolazione dei treni è regolata da orari di servizio, **GENERALI E SPECIALI**.

L'orario generale indica la marcia di tutti i treni **ORDINARI E FACOLTATIVI**, le loro fermate, incroci e precedenza; in esso sono pure indicati i percorsi nei quali i diversi treni possono, se in ritardo, aumentare la velocità nonchè i massimi aumenti permessi.

Un esemplare di quest'orario viene distribuito a tutti gli Uffici ed agli Agenti addetti al servizio attivo.

Quando si effettuano treni non contemplati dall'orario generale e che **NON SIANO DEI BIS** la loro circolazione è regolata da apposito **ORARIO SPECIALE**, nel quale sono anche indicate le variazioni eventualmente apportate all'orario generale in causa di tali treni.

L'orario del treno speciale viene notificato al personale interessato con opportuni avvisi e disposizioni, come è indicato al successivo Art. 12.

## ART. 11.

### Cedola Orario.

Per tutti i treni dev'essere compilata la **CE-DOLA ORARIO**.

Questa dovrà portare, tra le altre, le seguenti indicazioni:

a) Categoria e numero del treno;

b) Personale del treno ed eventuali cambi avvenuti durante la corsa;

c) Numero e nome della locomotiva;

d) Orario prescritto ed effettivo, incroci e precedenza, ritardi, recuperi e loro cause;

e) Composizione del treno alla partenza, veicoli tolti ed aggiunti durante la corsa;

f) Eventuali anomalie verificatesi nel servizio.

Il Capo della Stazione in cui il treno ha origine ed opportunamente, quelli delle Stazioni intermedie, vi iscriveranno, a seconda delle circostanze, apponendovi la firma, le disposizioni ed ordini inerenti al movimento del treno stesso, e cioè: variazioni negli incroci o precedenza, effettuazione dei treni straordinari e relativi incroci o precedenza, ordini di segnalamento, rifornitori sprovvisori, ecc. ecc.

La cedola orario viene consegnata dalla stazione originaria di partenza al Capo treno, il quale, accertatosi che le condizioni del treno corrispondono a quanto segnato, vi appone la firma assumendo, con questa, la *responsabilità* della dirigenza del treno stesso.

Il Capo della stazione, al termine della corsa, la ritirerà, constatandone, in concorso del Capo treno, l'esattezza e annotandovi, se del caso, le irregolarità riscontrate.

Ogni ordine riflettente il movimento anormale dei treni, oltrechè registrato sulla cedola orario, dovrà ESSERE NOTIFICATO IN ISCRITTO al macchinista, mediante apposito modulo d'avviso a madre e figlia (Art. 13).

## ART. 12.

### Annuncio e Segnalazione dei Treni Straordinari.

L'effettuazione di ogni treno straordinario dev'essere preventivamente annunciata a tutte le stazioni interessate con lettera circolare e, nei casi di urgenza, a mezzo del telegrafo.

Le stazioni dovranno subito accusare ricevuta di questi avvisi, con telegramma al Capo Servizio Movimento, nonchè alla stazione posta a capo del tronco e dalla quale il treno deve partire.

I treni *facoltativi* debbono essere annunziati ai guardiani della linea, mediante l'applicazione dei prescritti segnali, ai treni che immediatamente li precedono nella stessa direzione, od in direzione opposta.

Un treno facoltativo che non sia il primo indicato nell'orario di servizio dopo il convoglio che lo ha segnalato, dev'essere annunciato ai guardiani anche mediante invio di apposita correntale, la quale basta che indichi il numero e le lettere con cui tale facoltativo è distinto nell'orario generale di servizio.

I guardiani della linea sono avvisati dell'effettuazione dei treni *speciali*, mediante i segnali portati dai treni immediatamente precedenti e dell'ora del passaggio per mezzo della correntale.

I guardiani visto il segnalamento di un treno speciale, debbono starne continuamente in attesa, sino a che il treno sia passato, a meno che abbiano ricevuto la correntale che ne indica l'ora del passaggio.

La correntale ai guardiani viene mandata da ciascuna stazione a mezzo del conduttore di coda del treno più conveniente, avuto riguardo all'orario di effettuazione del treno annunciato.

L'effettuazione di un treno straordinario deve **ESSERE NOTIFICATO PER ISCRITTO** ai Capi di tutti i treni immediatamente precedenti, susseguenti od incrociati, indicandone con chiarezza gli incroci e le precedenza che dovessero avvenire.

Le stazioni in cui si dovesse verificare l'incrocio di un treno straordinario dovranno a **MEZZO DI TELEGRAFO** confermare l'incrocio stesso alla precedente ultima stazione in cui il treno effettua fermata.

I treni **BIS** si notificano telegraficamente alle stazioni e coi soli segnali fatti dai treni di cui sono la ripetizione.

#### ART. 13.

### **Notifica delle prescrizioni per il movimento dei treni al personale di macchina e di scorta,**

Ogni ordine ed ogni avviso riflettente la circolazione e la sicurezza dei treni dev'essere dato, per iscritto, al Capo treno sulla cedola orario ed al macchinista sopra **APPOSITO MODULO**, ritirandone la firma che lo stesso macchinista rilascerà a conferma di averlo ricevuto.

Del modulo suddetto dovranno valersi anche i Capi treno, quando lungo il viaggio debbano dare, sia al personale di macchina che a quello della via,

ordini riflettenti il movimento dei treni, i segnali od altro che interessi la sicurezza del servizio; ed anche per inviare, a mezzo del personale, degli avvisi ai Capi Stazione.

L'uso di tale modulo è **OBBLIGATORIO** e determina la **RESPONSABILITA'** dei singoli Agenti.

#### ART. 14.

### **Circolazione dei treni senza orario prestabilito.**

Quando occorre far circolare un treno senza orario prestabilito e solo annunciato con telegramma, il servizio delle stazioni interessate dev'essere permanente finchè il treno sia in circolazione.

Questi treni, quando non siano stati segnalati, dovranno viaggiare con le norme e le precauzioni stabilite per le locomotive di soccorso.

#### ART. 15.

### **Norme per l'arrivo e partenza dei treni nelle stazioni.**

Avvicinandosi i treni alle stazioni, il personale di queste vigilerà i dischi di protezione per gli opportuni segnalamenti e, in quelle di incrocio, salvo circostanze eccezionali o disposizioni speciali, darà al treno che vi entra la via posta alla sua sinistra.

Esso non potrà dare la via libera contemporaneamente a due treni entranti in stazione in direzione opposta, ma ad uno alla volta e non la darà al secondo se non quando il primo siasi regolar-

mente fermato in posizione tale da lasciar libera l'entrata all'altro treno.

NESSUN TRENO può partire da una stazione PRIMA DELL'ORA FISSATA DALL'ORARIO e senza l'autorizzazione del Capo Stazione o di chi per esso.

Prima di dare la partenza questi dovrà rendersi conto che la via da percorrersi sia libera e, partito il treno, darne con telegrafo l'ora alla stazione verso la quale il treno stesso si dirige.

Uscendo dalle Stazioni, il personale di macchina e del treno, deve accertarsi che il convoglio sia in ordine e completo, che dalla stazione o dal disco fisso di protezione non venga esposto segnale d'arresto e che i deviatori siano disposti regolarmente per la direzione che il treno deve seguire.

La stazione che dovesse arrestare un treno non avente in essa fermata, oltre a disporre il disco di protezione a via impedita e a non aprirlo se non quando si sia ad esso fermato, dovrà anche esporre, nella stazione stessa, il segnale d'arresto da ritirarsi appena avvenuta la fermata del treno.

#### ART. 16.

#### **Norme da seguire durante la corsa.**

Durante la corsa, il personale dei treni e specialmente quello di macchina, è tenuto ad osservare di frequente il treno, per accertarsi che ogni cosa proceda regolarmente; a tener d'occhio costantemente la linea; a fare attenzione ai segnali ed a vigilare nell'eventualità di ostacoli e pericoli.

In vicinanza dei dischi di protezione di una stazione o di altri dischi lungo la linea, la velocità del

treno dovrà essere rallentata in modo da poterlo immediatamente fermare, se il disco fosse girato all'arresto.

In presenza di un segnale di protezione trovantesi in posizione dubbia, o, di notte, non illuminato, il treno dovrà fermarsi e richiamare col fischio l'attenzione del personale incaricato per aver la via libera.

Un treno che sia stato fermato ad un segnale fisso di protezione, senza una palese ragione, dopo avuta la via libera dovrà, riprendendo la corsa, egualmente procedere in modo da poter ancora subito essere fermato ad un ulteriore eventuale segnale di linea impedita.

Un treno deve, quanto più sia possibile, mantenere l'orario prescritto ed in ogni caso non mai transitare o giungere in una stazione od altro punto determinato, prima dell'ora fissatagli.

Gli eventuali ritardi si dovranno ricuperare col sollecitare il servizio nelle stazioni e coll'aumentare la velocità durante la corsa, sempre però nelle tratte e nei limiti stabiliti da apposite istruzioni.

I ritardi maggiori di 15 minuti nel corso dei treni dovranno essere annunciati a mezzo del telegrafo a tutte le stazioni per le quali deve passare il treno in ritardo fino alla prima stazione d'incrocio. Ogni successivo aumento di ritardo di altri 15 minuti dovrà essere segnalato per telegrafo nello stesso modo indicato sopra, alle dette stazioni ed anche all'Ufficio Movimento.

I ritardi maggiori di un'ora dovranno essere avvisati alle stazioni fino a quella prossima avente rimessa locomotive nonchè all'Ufficio Movimento ed alla Direzione dell'Esercizio.

## ART. 17.

**Protezione dei treni fermi sulla linea.**

Se per un motivo qualunque un treno dovesse fermarsi in piena linea, il Capo Treno s'informa della causa e risultando non potersi proseguire subito la corsa, dispone per la protezione a norma dell'Art. 6 del Regolamento dei Segnali.

Qualora poi l'impedimento fosse tale da non permettere di poter continuare il viaggio, dovrà, coi mezzi più solleciti, informarne la più vicina stazione per i provvedimenti del caso.

In circostanze in cui un treno, per mancata forza di trazione, dovesse rallentare la corsa, in modo da poter essere seguito a passo d'uomo, il macchinista dovrà fermarlo e il Capo Treno dovrà prendere le disposizioni di cui al successivo Art. 20.

## ART. 18.

**Distanza fra i treni che si seguono.**

Due treni che si seguono devono sempre mantenere fra loro un intervallo di almeno DIECI MINUTI.

Le stazioni e gli Agenti della via HANNO L'OBBLIGO di provvedere, a norma dell'art. 9 del Regolamento Segnali, per far osservare ai treni tale prescrizione.

La stazione che licenzia due treni susseguenti che siano in ritardo, dovrà disporre per l'osservanza della suddetta prescrizione, calcolando che il primo treno non abbia a recuperare e che l'altro invece faccia il recupero massimo di cui sarebbe

suscettibile; altrimenti dovrà vietare o limitare al secondo la facoltà di recupero, in modo che venga mantenuto l'intervallo prescritto.

## ART. 19.

**Protezione dei treni fermi ed in transito nelle stazioni.**

I dischi di protezione di una stazione devono tenere normalmente in posizione di linea impedita; non potranno essere disposti a via libera senza il consenso del Capo Stazione e saranno rimessi in posizione di linea impedita non appena un treno, avuta la linea libera, li abbia oltrepassati.

Per le stazioni in cui mancasse l'installazione dei segnali fissi di protezione o questi non funzionassero, la protezione stessa si farà a mezzo del personale di vigilanza, con segnali a mano.

Prima di ordinare la disposizione dei segnali di protezione a via libera, il Capo Stazione deve rendersi conto che i binari destinati a ricevere i treni siano liberi, i deviatori disposti regolarmente ed i treni che eventualmente si seguissero abbiano il distanziamento prescritto.

La protezione di un treno fermo in stazione dovrà essere continuata fino alla sua partenza.

## ART. 20.

**Provvedimenti nel caso di un treno fermo per insufficiente forza di trazione.**

Quando per insufficiente forza di trazione, un treno si fermasse in piena linea, il Capo Treno lo

farà proteggere coi segnali prescritti, quindi provvederà a scinderlo in due parti, e, lasciata la seconda parte sulla linea, custodita ed assicurata in modo da non potersi muovere, prenderà posto sulla locomotiva e proseguirà con la prima fino alla prossima stazione, non mancando, arrivandovi, di esporre il segnale rosso di fermata al treno che eventualmente avesse in quella dovuto incrociare.

Ricoverata questa prima parte, il Capo Treno, previo accordo col Capo Stazione, farà, USANDO OGNI PRECAUZIONE, ritorno colla locomotiva, a prendere e condurre in Stazione la seconda parte.

#### ART. 21.

### **Provvedimenti nel caso di dimezzamento di un treno in corsa causa rottura degli organi di attacco.**

Quando per rottura degli organi d'attacco, un treno rimanesse dimezzato lungo la via, il macchinista, appena accertosene, deve dare dei fischi prolungati per richiamare l'attenzione del personale del treno e della linea, ma egualmente continuare la corsa e non arrestarsi se non quando è ben sicuro che la parte staccatasi SIASI COMPLETAMENTE FERMATA e non possa venire a raggiungere ed urtare quella rimasta colla locomotiva.

Il personale trovantesi sulla parte staccatasi, dovrà a sua volta e senza indugio provvedere a far tutto il possibile per fermarla e, ciò avvenuto, per mantenerla ferma, calzandone anche se del caso le ruote.

Subito dopo dovrà provvedere per coprirla coi prescritti segnali.

Sui tratti di linea orizzontali e su quelli in discesa, quando la parte staccatasi si trovi ferma, il Macchinista d'accordo col Capo Treno potrà, usando le dovute precauzioni, retrocedere per riprenderla, e quindi proseguire la corsa.

Invece nei tratti di linea in ascesa superiore ai 15 per mille, il macchinista non potrà retrocedere ed effettuare il riattacco.

Si dovrà allora, come anche nel caso che gli organi d'attacco siano rotti in modo da non poter permettere l'agganciamento, provvedere a ricoverare il treno, in due riprese, nella successiva stazione a norma del precedente art. 20.

In qualsiasi circostanza, poi, E' ASSOLUTAMENTE VIETATO far discendere lungo la linea, per forza di gravità o governati dalla sola azione dei freni, dei veicoli, sia in colonna che isolati.

#### ART. 22.

### **Provvedimenti per far retrocedere un treno in caso di necessità.**

Eccezione fatta per i casi di evidente pericolo un treno partito da una stazione non può retrocedere senza ordine di questa.

Quando la retrocessione fosse necessaria e convenisse in considerazione della pendenza della linea, o vicinanza della Stazione, il treno deve essere retrotto dalla parte anteriore, nel senso della retrocessione, facendolo precedere alla distanza di MILLE METRI da un Agente spiegante i necessa-

ri segnali, e dalla parte posteriore facendolo seguire alla distanza di TRECENTO METRI da un altro Agente volgente il segnale d'arresto in direzione opposta al suo cammino.

#### ART. 23.

### **Norme da seguirsi per la soppressione dei treni.**

I treni viaggiatori, salvo caso di forza maggiore, non possono essere soppressi.

In ogni modo la soppressione di un qualunque treno dovrà essere notificata con correntale come è prescritto per l'effettuazione di quelli straordinari, avvertendo però che in questo caso la correntale stessa si dovrà trasmettere nella medesima direzione del treno soppresso e sarà omessa solo se trattasi di un treno non ancora annunciato al personale della strada.

Le stazioni in cui il treno avrebbe dovuto incrociare, devono dare telegraficamente, a quella che diede l'avviso di soppressione, la conferma dell'ordine ricevuto.

#### ART. 24.

### **Norme da seguirsi in caso di anormalità od irregolarità lungo la strada.**

Quando il personale di macchina o di scorta si accorga, durante la corsa, di anormalità od irregolarità tali da poter compromettere la sicurezza del proprio o di altri treni, dovrà provvedere per la fermata del treno. Se il pericolo può essere su-

bito rimosso, il Capo Treno, assicuratosi della via libera, ordinerà di riprendere senz'altro la corsa; se invece avesse carattere permanente, dovrà con diligenza provvedere alla protezione del punto pericoloso e, dopo essersi garantito di poter passare, ordinerà di proseguire la corsa non mancando però, al suo arrivo alla prossima stazione, di tenersi pronto a darne l'allarme al personale del treno, che eventualmente vi attendesse l'incrocio e, come per i casi di altre irregolarità o di attentati alla sicurezza dei treni od alla incolumità delle persone, farne rapporto al Capo Stazione, il quale dovrà poi subito disporre a seconda delle circostanze.

#### ART. 25.

### **Precedenze normali od anormali dei treni.**

Nelle stazioni in cui ha luogo la precedenza dei treni, questi debbono in ogni caso arrestarsi.

Quando di due treni susseguentisi a breve distanza, il primo raggiunga un ritardo tale da non DARE SICURO AFFIDAMENTO che, lasciandolo proseguire, sia mantenuto il distanziamento prescritto col secondo, la Stazione che lo riceve, tenendo conto dell'importanza relativa dei due treni, giudicherà se sia opportuno trattenerne il primo per dare la precedenza al secondo. In tal caso sarà comunicato al Capo di quest'ultimo treno l'avviso di precedenza anormale, dandone telegraficamente l'incarico ad una Stazione in cui tale treno avesse fermata e, quando ciò non fosse possibile, l'avviso in questione sarà dato alla Stazione stessa in cui deve aver luogo la precedenza anormale.

Quando invece fosse il secondo treno in ritardo, il primo giunto nella stazione in cui quello doveva prendere la precedenza, sarà fatto proseguire, ed eventualmente si daranno nel modo già detto, le opportune disposizioni per lo spostamento della precedenza in una successiva stazione.

Quando un treno con viaggiatori, che dovesse prendere la precedenza su un treno merci, fosse in ritardo, quest'ultimo ne prenderà l'orario fino alla Stazione successiva, non mancandosi però, a cura dei Capi Stazione interessati, di dare gli analoghi regolari preavvisi di cui sopra; il treno in ritardo seguirà poi il merci col regime di via libera.

Le stazioni comprese tra quella in cui avviene la precedenza e quella dalla quale essa è spostata, dovranno essere preavvisate dello spostamento, a cura del Capo della Stazione che ne prende l'iniziativa.

Per l'osservanza delle norme di cui al presente articolo, quando il Capo di una Stazione di precedenza normale abbia ricevuto l'avviso di ritardo di uno o due treni che debbono precedersi, dovrà tenersi continuamente informato sulla loro marcia, per vedere se convenga o meno spostare la precedenza stessa.

#### ART. 26.

### **Norme per gli incroci.**

La stazione in cui deve aver luogo l'incrocio fra due treni, si atterrà per riceverli, alle prescrizioni di cui all'art. 15 del presente Regolamento; non disporrà quindi i dischi di protezione, che uno

dopo l'altro a via libera e curerà poi che gli stessi siano rimessi subito in posizione d'arresto non appena i due treni li avranno rispettivamente oltrepassati. Il Capo della Stazione in cui ha luogo l'incrocio, non deve dare l'ordine di partenza ai treni incrocianti, prima di aver dato gli ordini opportuni ai rispettivi Capi Treno e di essersi assicurato che la strada è libera e che nulla vi si opponga.

Quando gli ultimi veicoli di un treno fermo in Stazione ingombrassero il deviatoio d'uscita impedendone così il transito ad altro treno in partenza, è obbligo dell'Agente addetovi, nonchè del frenatore di coda del treno ingombrante, di esporre subito al treno in partenza il segnale d'arresto e di darne avviso al Capo Stazione.

Il Capo dell'ultima stazione in cui abbia fermata un treno che debba incrociare in una successiva con uno straordinario, deve accertarsi che il Capo Treno ed il Macchinista abbiano ricevuto il regolare ordine di incrocio e, in caso contrario, supplirvi.

#### ART. 27.

### **Norme per lo spostamento degli incroci.**

Nel caso di ritardo nei treni che debbono incrociarsi, se la Stazione in cui deve avvenire l'incrocio trovasse che lo spostamento in altra possa evitare maggiore pregiudizio al servizio, disporrà per effettuarlo; non senza però tener presente che ne sia avvantaggiato il treno più importante.

Per qualsiasi ritardo che possano avere i due

treni che devono incrociarsi, quello arrivato alla stazione d'incrocio normale non potrà mai ripartirne prima dell'arrivo dell'altro, salvo autorizzazione del Capo Stazione, in seguito a disposizioni prese per lo spostamento; nel quale caso il treno viene fatto proseguire per raggiungere la stazione in cui venne stabilito l'incrocio anormale.

Le stazioni intermedie, munite di telegrafo, poste fra quella d'incrocio normale e quella in cui deve avvenire l'incrocio anormale, ne saranno avvertite a cura del Capo Stazione che prende l'iniziativa dello spostamento.

Per quelle invece che non si potessero così avvertire, il Capo Stazione ne darà avviso scritto al Capo Treno, affinché proceda con vigilanza, entri con precauzione nella stazione e dia notifica dello avvenuto cambiamento.

Allorquando l'incrocio di due treni viene trasportato in una stazione in cui l'uno di essi non ha ordinariamente fermata, la stazione stessa deve far arrestare quest'ultimo al disco ed esporre il segnale d'arresto.

Di massima non si DEVE CAMBIARE L'INCROCIO di due treni, quando non sia possibile darne regolare anticipato avviso ai macchinisti, in una stazione di fermata.

#### ART. 28.

### Formule di telegrammi e disposizioni per lo spostamento degli incroci.

Per gli spostamenti d'incrocio è fatto obbligo alle stazioni di scambiarsi i telegrammi conformi ai moduli seguenti:

a) Il Capo della stazione d'incrocio che ne domanda lo spostamento, telegraferà, attenendosi alle norme dell'art. 6 del presente Regolamento, a quello della stazione nella quale si vuol fissare l'incrocio anormale.

TRATTENETE NELLA VOSTRA STAZIONE DI . . . . . TRENO . . . . . IN RITARDO . . . . . MINUTI PER INCROCIARVI TRENO . . . . . CHE VI SPEDIRO' IN ORARIO (o in ritardo di minuti . . . . .).

b) A questo telegramma il Capo Stazione dove viene fissato l'incrocio anormale risponderà: TRATTERRO' NELLA MIA STAZIONE DI . . . . . TRENO . . . . . PER INCROCIARVI TRENO . . . . . CHE ATTENDO.

Il cambiamento d'incrocio NON POTRA' AVER LUOGO se non dopo il regolare ricevimento del secondo telegramma e dopo che lo stesso è stato ripetuto al trasmittente a norma dell'art. 6 suddetto.

Se per successivi recuperi del treno in ritardo o per altri motivi, il Capo della stazione che riceve la proposta per l'incrocio anormale, non trovasse opportuno darvi seguito, potrà farlo, ed all'uopo basterà si astenga dal trasmettere il secondo telegramma.

Quando invece lo spostamento d'incrocio venga accettato, il Capo della Stazione in cui avviene l'incrocio anormale, risponderà come prescritto e se il treno in ritardo non fosse già arrivato, oltre all'assicurarsi che il disco dalla parte dell'arrivo sia disposto all'arresto, farà esporre il segnale di arresto anche sul deviatoio di entrata in Stazione.

A sua volta il Capo della Stazione in cui doveva aver luogo l'INCROCIO NORMALE, darà, al

Capo Treno, ordine scritto sulla cedola, ed al macchinista col modulo prescritto dall'art. 13 del presente regolamento perchè il treno sostante nella sua stazione prosegua fino alla successiva fissata per l'INCROCIO ANORMALE.

Qualora il telegrafo non funzionasse, nè il regolare avviso di spostamento d'incrocio si potesse altrimenti trasmettere, **NON DOVRANNO ASSOLUTAMENTE AVVENIRE VARIAZIONI D'INCROCIO PER QUALSIASI RITARDO POSSANO AVERE I TRENI.**

#### ART. 29.

##### **Norme per la circolazione dei treni materiali.**

Nella circolazione dei treni materiali si devono distinguere i tratti percorsi in condizioni ordinarie senza fermata in piena linea e con composizione normale, da quelli in cui, o le fermate stesse, o l'ubicazione della locomotiva, o qualunque altra circostanza, danno a tali treni caratteristiche speciali.

Nei primi tratti la circolazione dei treni materiali è soggetta alle norme che regolano tutti gli altri treni straordinari.

Sui secondi tratti, designati col termine **TRATTI DI LAVORO**, la circolazione del treno materiale potrà farsi, purchè il ricovero in una delle stazioni limitrofe avvenga almeno 15 minuti prima della partenza da dette stazioni del treno cui deve sgombrare la via.

Sui tratti di linea che un treno materiale percorra senza raggiungere la successiva prossima

stazione, si può omettere il segnalamento; come pure lo si potrà omettere per quelli che circolano a spoletta sopra un tratto di linea limitato; ma nei due casi però, il servizio dei guardiani dovrà essere permanente per tutto il tempo che i treni stessi trovansi sulle linee.

Per i treni materiali che debbono circolare più giorni di seguito senza variazioni nel loro orario, sarà pure omesso il segnalamento e l'annuncio sarà limitato ai soli giorni della loro attivazione e sospensione.

#### ART. 30.

##### **Norme per la chiamata della locomotiva di soccorso.**

Quando un treno per un motivo qualsiasi, non potendo più proseguire la corsa, si fermasse lungo la linea, il Capo Treno, dopo aver dato le disposizioni necessarie per proteggerlo coi segnali prescritti, conferirà tosto col Macchinista sulla necessità o meno di domandare la locomotiva di soccorso ed avuta la dichiarazione formale che questa occorra, provvede per la sua chiamata.

La domanda della locomotiva di soccorso, **FATTA IN ISCRITTO** dal Capo Treno e firmata anche dal Macchinista, deve precisare la località ove trovasi il treno, indicare in succinto, il motivo dell'incaglio, se e in quale entità occorrono uomini con attrezzi e veicoli di trasbordo, ed il tempo necessario per rimuovere l'incaglio.

Nel caso in cui la locomotiva del treno potesse farlo, la domanda sarà portata da questa, seguendo l'orario che doveva avere il treno, fino alla prossima stazione munita di telegrafo.

Se invece la locomotiva non potesse muoversi, il Capo Treno dovrà inviare la domanda scritta col mezzo più sollecito a sua disposizione. Una volta inviata la domanda e ancorchè venisse in seguito a cessare il bisogno di soccorso o sopraggiungesse un altro treno (o locomotiva isolata) col quale potesse unirsi e proseguire, il treno che ha chiesto il soccorso, come pure quelli che sopraggiungessero, **NON POTRANNO PIU' MUOVERSI IN NESSUNA DIREZIONE**, prima dell'arrivo del soccorso stesso o di un ordine scritto dal Capo Stazione a cui venne inviata la domanda.

Appena gli sia pervenuta la domanda di soccorso, la stazione, quando non possa direttamente disporre (eventualmente anche servendosi della locomotiva di altri treni), deve sollecitamente provvedere alla chiamata della stazione o deposito cui fosse dato più prontamente intervenire, coll'inoltrare loro senza indugio la domanda scritta quando il telegrafo non funzionasse.

Essa disporrà poi anche per avvisarne subito la stazione attigua posta al di là del treno incagliato, e con questa pure si accorderà quando il soccorso potesse essere dato da quella parte ed anche in seguito per la ripresa della normale circolazione.

Se non fosse ancora stata chiamata la locomotiva di soccorso, una locomotiva sciolta o di altro treno, che raggiunga quello incagliato, se possibile,

si adopererà per spingerlo con le dovute precauzioni fino alla prossima stazione. In tal caso, la locomotiva che presta soccorso potrà anche lasciare sulla linea tutto o parte del suo treno, per essere poi in seguito rimorchiato a norma dell'art. 20 del presente Regolamento.

I veicoli che fossero così lasciati sulla linea custoditi e regolarmente protetti dai segnali, non potranno più muoversi in attesa del ritorno della locomotiva.

#### ART. 31.

#### **Norme per la circolazione delle locomotive di soccorso.**

Il Capo della stazione che spedisce la locomotiva di soccorso, ne partecipa l'ora di partenza con telegramma circolare, a tutte le stazioni fino a quella che trovasi al di là del luogo dove è fermo il treno che l'ha domandata.

La locomotiva si arresterà a tutte le stazioni munite di telegrafo e non ne partirà se non dopo aver ricevuto l'ordine scritto di proseguire fino alla successiva.

Ogni stazione dovrà quindi accordarsi in tempo utile con le altre interessate per procurare la via libera, per modo che la locomotiva di soccorso abbia senza ritardo a proseguire.

Se il telegrafo non funzionasse, la locomotiva attenderà in ciascuna stazione l'ordine di avanzare fino alla seguente e, qualora in questa la locomotiva stessa dovesse incrociare con qualche treno,

tale ordine non le sarà dato se non quando siavi la certezza assoluta che possa giungervi almeno **QUINDICI MINUTI** prima dell'ora alla quale quel treno deve partire, secondo il suo orario normale e, in caso contrario, dovrà attenderlo per incrociarlo nella stazione in cui essa si trova.

La locomotiva di soccorso, avvicinandosi al luogo del treno incagliato, procederà raddoppiando di cautela e precauzione.

#### ART. 32.

##### **Servizio in tempo di neve.**

Quando venisse a nevicare le stazioni dovranno darne immediato avviso telegrafico alle due stazioni a capo del tronco in cui esse si trovano e se la neve raggiungesse un'altezza di dieci centimetri, si applicheranno alle locomotive appositi spazzaneve e si terranno anche pronte per partire alla prima richiesta, le locomotive di riserva.

In caso di neviccate eccezionali, le occorrenti disposizioni per garantire la continuità del servizio, verranno date dalla Direzione dell'Esercizio.

#### ART. 33.

##### **Riduzione di carico dei treni nel caso di intemperie e condizioni eccezionali.**

Quando la circolazione dei treni si rendesse difficile per cause climateriche od altre e la corrispondenza telegrafica venisse interrotta o sospesa, i Capi stazione cureranno che i treni ordinari che debbono incrociare con altri siano ridotti nella

loro composizione onde, per quanto possibile, abbiano a tenersi in orario.

I treni, sia ordinari che straordinari, non si dovranno però sospendere se non quando ne fosse assolutamente impossibilitata la circolazione, per facilitare la quale, oltre alle riduzioni nella loro composizione, si potrà impiegare la doppia trazione.

#### ART. 34.

##### **Circolazione dei carrelli, velocipidi ecc.**

Un carrello in circolazione dovrà essere sempre scortato da un Agente che ne sia autorizzato e responsabile, nonchè da un numero di persone sufficienti a proteggerlo e a toglierlo dalla linea a seconda delle circostanze.

Detto Agente dovrà, sia direttamente che a mezzo dei Capi stazioni e del personale di vigilanza, tenersi informato degli eventuali treni straordinari in circolazione.

Sarà sua cura durante le soste, di proteggere il carrello coi voluti segnali posti alla distanza prescritta.

I carrelli in circolazione devono anche costantemente tenere inalberato il segnale d'arresto in modo fisso e ben visibile.

L'Agente di scorta dovrà diligentemente curare che il carrello venga tolto dalla linea almeno **DIECI MINUTI** (calcolati sull'orario normale) prima dell'ora di partenza del treno dalla prossima stazione.

Di norma, i carrelli non possono circolare che nelle ore diurne e quando le condizioni atmosferi-

che siano tali da rendere bene visibili i segnali a distanza; a tale prescrizione si farà eccezione soltanto nei casi di assoluta necessità e comprovata urgenza.

Per l'uso dei carrelli, velocipedi, velocimani, ecc. che devono servire esclusivamente al trasporto dei funzionari, saranno da questi prese, di volta in volta, le disposizioni che si rendessero necessarie a garantirne la circolazione.

#### CAPO IV

### Composizione dei treni

#### ART. 35.

#### Distinzione dei treni in riguardo alla loro composizione.

Nei riguardi della loro composizione i treni si dividono in:

- a) **TRENI VIAGGIATORI**, cioè esclusivamente formati di vetture con viaggiatori e carro bagaglio;
- b) **TRENI MERCI**, cioè treni che non fanno il trasporto dei viaggiatori;
- c) **TRENI MISTI**, cioè per viaggiatori e per merci.

#### ART. 36.

#### Norme per la composizione dei treni.

Normalmente i treni devono essere composti in modo da evitare l'impiego di due locomotive;

nei casi però in cui questo impiego fosse necessario, entrambe debbono essere poste in testa al treno, mettendo innanzi quella di maggior potenza ed è il macchinista di questa che riceve gli ordini e le istruzioni per l'andamento del treno e ne regola la corsa.

Le stazioni, nella composizione dei treni, non debbono oltrepassare il limite massimo di assi e il tonnellaggio massimo fissato dalle apposite disposizioni.

La composizione sarà sempre tale da avere la locomotiva in testa al treno. Solamente nelle salite eccezionali, specificate da apposite istruzioni, potrà essere impiegata la locomotiva di rinforzo in coda; come pure sarà permesso spingere i treni con la locomotiva in coda, nei casi di soccorso, manovre o treni materiali, limitando però la velocità a **DICIOTTO CHILOMETRI ALL'ORA**.

Tale velocità dovrà pure essere mantenuta per i treni trainati da locomotive marcianti a ritroso.

Nella composizione dei treni, i carri merci debbono normalmente trovarsi subito dopo la locomotiva.

Essi devono essere collocati a seconda delle stazioni cui sono destinati e in modo da renderne poi sollecito il loro smistamento a destino.

Quelli contenenti materie esplodenti o facilmente infiammabili si porteranno il più lontano possibile dalla locomotiva, pur tenendo conto della regolare composizione del treno nei riguardi della destinazione dei singoli veicoli.

Ogni treno deve avere un numero di freni attivi che non sia inferiore a quello determinato da ap-

posita tabella di frenatura inserita nell'orario di servizio.

L'ultimo veicolo di un treno sarà sempre munito di freno presenziato dal frenatore.

#### ART. 37.

##### **Vetture di riserva.**

Quando un treno avviato verso una stazione provvista di riserve di vetture, abbia i posti di qualche classe quasi interamente occupati, il Capo di tale stazione dovrà essere avvertito con telegrafo dalla stazione precedente. Esso dovrà in questo caso far collocare le vetture di supplemento in modo che, giunto il treno, possano esservi attaccate senza perdita di tempo.

Lo stesso obbligo incombe al Capo stazione in occasione di straordinario concorso per feste, fiere, mercati, ecc. ed ogni qualvolta si presenti una straordinaria quantità di viaggiatori.

#### ART. 38.

##### **Rifornitori.**

Quando un rifornitore trovasi sprovvisto di acqua il Capo stazione dovrà darne avviso telegrafico all'Ufficio Movimento, al Capo deposito ed a tutte le stazioni, munite di rifornitore, esistenti nel tronco. Dovranno inoltre essere avvisate le stazioni capolinea e quelle limitrofe ai rifornitori situati lungo la linea, per le necessarie prescrizioni ai tre-

ni in marcia. Se la mancanza d'acqua è causata da guasto alle pompe od alle condotte, il telegramma dovrà indirizzarsi anche al Capo Officina ed al Sorvegliante del tronco.

#### MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI ISPETTORATO GENERALE

delle Ferrovie, Tramvie ed Automobili  
Divisione 13<sup>a</sup>

*Visto si approva ai sensi della nota N. 21775  
in data 17 Dicembre 1924.*

Il Direttore Capo Div.  
A. CRISPO

**Servizio delle Assuntorie e delle fermate  
nei riguardi della circolazione dei treni.**

ART. 1.

**Generalità.**

Sulle linee della Rete vi sono località, indicate in orario, le quali, anzichè essere rette da un Capostazione o da un Capofermata, sono affidate, mediante contratto, ad un «Assuntore» che non ha ingerenza nella circolazione dei treni, salvo per quanto è disposto dai seguenti articoli.

ART. 2.

**Obblighi degli Assuntori.**

L'Assuntore, per quanto riguarda la circolazione dei treni, deve conoscere e sapere applicare, oltre le disposizioni citate nel presente Regolamento, anche il Regolamento sui segnali, e, nelle Assuntorie provviste di telegrafo o telefono, deve essere in possesso dell'abilitazione a tale servizio.

ART. 3.

**Telegrammi e Fonogrammi.**

I telegrammi e i fonogrammi relativi alla circolazione dei treni debbono essere concisi, chiaramente compilati, scritti a penna sul registro rela-

tivo, con numero, data ed ora di presentazione, e venire ripetuti per intero da chi li riceve.

Le stazioni devono essere indicate sempre col loro nome, e nei telegrammi il numero dei treni deve essere sempre trasmesso in tutte lettere.

I fonogrammi relativi alla circolazione dei treni devono essere letti lentamente all'apparecchio, e chi li riceve deve trascriverli letteralmente ed in modo chiaro sul relativo registro. Controfirmata la trascrizione, l'agente la rileggerà per esteso alla stazione mittente, indicando il numero d'ordine assegnatole sul proprio registro.

La stazione mittente, dopo aver preso nota del numero di registrazione dato da quella ricevente, deve rispondere STA BENE.

Le comunicazioni telefoniche si intendono complete e valide soltanto quando la stazione mittente abbia potuto rispondere STA BENE.

#### ART. 4.

##### **Binari e deviatoli nelle Assuntorie.**

Le Assuntorie, anche se provviste di binari addatti agli incroci ed alle precedenze non potranno utilizzarli per detti incroci e precedenze se non nel caso e con le norme del successivo art. 15.

1) I binari secondari debbono servire esclusivamente al deposito dei veicoli e per le manovre.

2) Il binario di corsa deve essere sempre mantenuto libero per il servizio dei treni; le eventuali manovre impegnanti il binario di corsa si possono effettuare soltanto durante la sosta dei treni e nel modo indicato nell'art. 6. I deviatoli allacciati

al binario di corsa devono restare normalmente disposti pel transito sul medesimo, ed assicurati mediante fermascambi, le cui chiavi restano in custodia dell'Assuntore che le consegnerà al Capotreno nel caso di manovra.

3) E' proibito all'Assuntore di manovrare per qualsiasi motivo i deviatoli impegnanti il binario di corsa; egli può soltanto eseguire manovre sui binari secondari per agevolare le eventuali operazioni di carico e scarico. Anche tali manovre saranno però vietate dal Servizio Movimento e Traffico dove ciò si ritenga necessario per la pendenza dei binari secondari; in tal caso esse verranno eseguite soltanto durante la sosta dei treni, per mezzo della locomotiva.

#### ART. 5.

##### **Stazionamento dei veicoli sui binari secondari.**

I veicoli stazionanti sui binari secondari debbono essere riuniti in gruppi o colonne, agganciati fra loro e disposti in modo da lasciare libera la circolazione sul binario di corsa; quelli muniti di freno debbono averlo chiuso ed inoltre i veicoli estremi debbono essere fermati con stanghe o calzaiole in modo che sia impedito ogni loro movimento.

#### ART. 6.

##### **Fermate e manovre dei treni.**

1) Durante la sosta di un treno nelle Assuntorie, la dirigenza del servizio movimento, spetta

al Capotreno, il quale, occorrendo eseguire manovre, deve ritirare le chiavi dei deviatoli dall'Assuntore e valersi, al caso, del personale del treno; è suo obbligo inoltre provvedere, prima di partire, a che i deviatoli allacciati al binario di corsa ed i veicoli eventualmente depositati nei binari secondari si trovino nelle condizioni prescritte dagli articoli 4 e 5. Soltanto dopo aver così provveduto restituirà le chiavi all'Assuntore.

2) L'obbligo fatto al Capotreno non esonera l'Assuntore dall'assicurarsi che le accennate norme vengano rispettate; anzi, rilevando qualche infrazione alle medesime, dovrà segnalargliela al Capotreno affinché questi possa provvedere prima della partenza.

3) Il Servizio Movimento e Traffico potrà disporre — all'occorrenza — che le stazioni mandino apposito agente per l'esecuzione delle manovre nelle Assuntorie, in base al relativo preavviso che gli Assuntori dovranno dare tempestivamente.

#### ART. 7.

##### **Segnali fissi e relativa manovra.**

1) I segnali fissi di protezione di ciascuna Assuntoria sono normalmente disposti a via libera.

2) I segnali stessi debbono essere disposti a via impedita a protezione di un treno solo quando questo, prolungando la sosta per manovre od altre cause, oltre il tempo segnato in orario, non dia sicuro affidamento di poter conservare il distanziamento prescritto con un treno dal quale fosse seguito. Spetta al Capotreno di disporre il segnale a

via impedita, e all'Assuntore di ridisporlo a via libera 10 minuti dopo la partenza del treno.

3) Se l'Assuntoria è invece sprovvista di segnale di protezione il Capotreno nelle circostanze predette dovrà provvedere per la protezione del treno col segnale a mano a distanza come se fosse fermo in linea.

#### ART. 8.

##### **Distanziamento dei treni.**

1) Il distanziamento dei treni è regolato col telegrafo dalle due stazioni attigue all'Assuntoria; l'Assuntore deve però provvedere che un treno non ne segua un altro ad intervallo minore di 10 minuti, come è prescritto dal regolamento segnali.

2) Se l'Assuntoria è provvista di telegrafo o telefono il Capotreno deve comunicare a voce all'Assuntore il maggior ritardo superiore ai 10 minuti che il treno abbia fatto nel percorso dalla stazione limitrofa precedente o per maggior sosta nell'Assuntoria, e l'Assuntore dovrà darne partecipazione alla stazione successiva.

#### ART. 9.

##### **Segnale davanti al fabbricato viaggiatori.**

1) Nelle Assuntorie provviste di telegrafo o di telefono, l'Assuntore deve provvedere ad arrestare i treni, che per orario vi hanno fermata, nel punto più conveniente al servizio, presentando al loro arrivo segnale rosso davanti al fabbricato viaggiatori e ritirandolo prima che avvenga la partenza.

Nelle Assuntorie sprovviste di telegrafo o telefono sarà esposta sopra un paletto piantato sul marciapiede la bandiera arrotolata di giorno ed un fanale a luce bianca di notte.

2) Occorrendo fermare un treno non avente fermata, l'Assuntore quando non abbia potuto far preavvisare il treno da una precedente stazione, provvederà alla chiusura del segnale fisso di protezione dalla parte donde il treno proviene, e non lo aprirà se non dopo che il treno vi sia fermato, mantenendo inoltre il segnale rosso davanti al fabbricato viaggiatori.

Nelle Assuntorie non provviste di segnali fissi di protezione, l'Assuntore provvederà alla fermata straordinaria del treno come se si trovasse in linea nel modo indicato dai regolamenti sui segnali.

#### ART. 10.

##### **Passaggi a livello.**

All'Assuntore può essere affidata la sorveglianza delle barriere di passi a livello. Salvo disposizioni speciali la chiusura delle barriere dovrà essere fatta 5 minuti prima del passaggio dei treni.

#### ART. 11.

##### **Correntali al personale di linea.**

L'Assuntore che con un treno riceve dalla stazione attigua una correntale per il personale di linea ne segna ricevuta sull'avviso corrente e la inol-

tra alla stazione cui è diretta nel modo più sollecito.

#### ART. 12.

##### **Chiamata della locomotiva di soccorso.**

L'Assuntore che riceve domanda di locomotiva di soccorso, se nell'Assuntoria funzionano il telegrafo o il telefono informerà subito la stazione posta al di là del treno da soccorrere, trasmettendo alla stazione suddetta tutte le notizie portate dalla domanda stessa.

1) Se il treno da soccorrere si trovasse in una Assuntoria, il Capotreno, scriverà sul protocollo telegrafico o telefonico il dispaccio di richiesta del soccorso che l'Assuntore dovrà trasmettere.

2) Se l'Assuntoria non è provvista di telegrafo o di telefono, l'Assuntore farà proseguire a mano la richiesta del soccorso.

#### ART. 13.

##### **Dimezzamento dei treni.**

1) Quando un treno, prima di giungere in una Assuntoria, viene dimezzato in linea, per insufficiente forza della locomotiva, onde essere rimorchiato in due volte, il Capotreno, se prevede di poter ricoverare nell'Assuntoria la prima parte, dovrà sempre accompagnarla per provvedere alle occorrenti manovre, anche se nella seconda parte, che rimane in linea affidata ad un agente di scorta, vi fossero viaggiatori.

2) Il Capotreno in arrivo nell'Assuntoria con la prima parte del treno deve scrivere e firmare nel protocollo telegrafico o telefonico il dispaccio — che l'Assuntore trasmetterà — annunziante alla stazione precedente che la linea è impedita in arrivo poi con la seconda parte darà, a detta stazione, con le stesse formalità, l'avviso che la linea è liberata.

3) Nel caso di accidentale spezzamento di un treno in linea, se il Capotreno non si trova nella prima parte, l'avviso telegrafico o telefonico dell'ingombro della linea alla stazione precedente deve essere dato d'iniziativa dell'Assuntore. Se invece il Capotreno si trova nella prima parte del treno, il telegramma o fonogramma predetto dovrà essere scritto e firmato sul protocollo dal Capotreno; l'avviso di sgombero della linea deve anche in questo caso essere scritto dal Capotreno.

#### ART. 14.

##### **Avarie dei veicoli.**

I veicoli deviati sui binari secondari di un'Assuntoria non dovranno essere rimessi in circolazione se non dopo verifica ed autorizzazione di un verificatore che sarà richiesto dal Capotreno con dispaccio telegrafico o telefonico indirizzato alla stazione più vicina e scritto di proprio pugno sul protocollo per essere poi subito trasmesso dall'Assuntore. Analogamente sarà provveduto nei veicoli che, per allentamento di cerchioni, o spostamento di ruote o riscaldamento, fossero scartati dal macchinista.

#### ART. 15.

##### **Temporanea abilitazione al servizio normale di movimento di una Assuntoria munita di telegrafo o telefono.**

Dovendosi per circostanze speciali di circolazione di treni abilitare temporaneamente un'Assuntoria, munita di telegrafo o telefono, al servizio completo normale di movimento, essa dovrà essere presenziata da un dirigente il movimento, a cura del quale le stazioni del tronco dovranno essere avvisate tanto dell'attivazione che della cessazione del servizio movimento, adottando i telegrammi o fonogrammi:

*Dal tr..... (ultimo arrivato) assumo dirigenza movimento a.....*

*Dopo tr..... (treno col quale cessa il servizio movimento) servizio viene ripristinato con Assuntore.*

Tutte le stazioni cui furono indirizzati i predetti telegrammi dovranno confermare con il telegramma:

*Inteso abilitazione servizio movimento (o ripristino servizio Assuntore) a..... dal tr..... (o dopo tr.....).*

Qualora invece, dall'orario generale, fosse previsto in una data Assuntoria solo qualche incrocio di treni, l'Assuntore, 10 minuti prima dell'ora fissata per l'arrivo del primo treno incrociante, disporrà entrambi i segnali fissi a via impedita. Permetterà poi l'entrata al primo treno, che si annunzierà con ripetuti fischi, manovrando il relativo segnale fisso e disponendolo a via libera, mentre

l'altro segnale fisso continuerà a rimanere disposto all'arresto. Il Capo di questo primo treno assumerà subito la dirigenza del servizio movimento e, accertatosi che il suo treno trovasi fermo in posizione tale da lasciar libero l'ingresso e l'uscita all'altro treno e che gli scambi si trovano nella dovuta posizione, disporrà per la manovra dell'altro segnale fisso lasciato a via impedita onde permettere l'entrata al treno incrociante.

Lo stesso Capotreno, osservando poi l'orario stabilito, darà l'ordine di partenza al secondo treno arrivato, dopo essersi assicurato che la via è libera e che nulla vi si oppone; indi, seguendo le stesse precauzioni, farà partire il suo treno col quale riprenderà la corsa.

Queste stesse norme dovranno osservarsi in caso di effettuazione di un treno speciale con incrocio in qualche Assuntoria.

L'Ufficio Movimento, o chi da esso delegato, in caso di ritardo o per altre necessità di servizio, potrà spostare telegraficamente o telefonicamente gli incroci dei treni previsti in Assuntorie, fissandoli in altra stazione od in altra Assuntoria; come pure potrà spostare, fissandoli in una Assuntoria, gli incroci previamente stabiliti in una stazione, seguendo le norme stabilite in proposito dal Regolamento sulla circolazione dei treni.

In tali casi gli Assuntori ed i Capitreno dovranno attenersi alle disposizioni contenute nel presente articolo.

#### ART. 16.

##### **Servizio in tempo di neve.**

In tempo di neve gli Assuntori debbono presenziare l'ufficio telegrafico o telefonico dalla partenza, secondo l'orario, del primo treno fino all'arrivo dell'ultimo treno della giornata nella stazione a servizio normale più vicina.

L'Impiegato del movimento che scorta un treno spartineve, arrivando in una Assuntoria, deve dare subito il dispaccio di arrivo alla stazione precedente.

Il Capo di un treno preceduto da uno spartineve prima di partire da un'Assuntoria, deve prendere visione del dispaccio di arrivo dello spartineve e controfirmarlo sul relativo registro.

#### ART. 17.

##### **Servizio delle fermate.**

Tutte le norme precedentemente esposte per il servizio delle Assuntorie, nei riguardi della circolazione dei treni, debbono intendersi estese anche al servizio delle fermate munite di telegrafo o di telefono.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI  
ISPETTORATO GENERALE  
delle Ferrovie, Tramvie ed Automobili  
Divisione 13<sup>a</sup>

*Visto si approva ai sensi della nota N. 8312*  
in data 11 Maggio 1925.

Il Direttore Capo Div.  
A. CRISPO

# INDICE

## Regolamento per la circolazione dei treni

---

	Pagina	
CAPO I -		3
Art. 1 - Prescrizioni ed avvertenze generali . . . . .	»	3
Art. 2 - Obblighi generali degli Agenti . . . . .	»	3
CAPO II - Servizio delle Stazioni . . . . .	»	4
Art. 3 - Manovre . . . . .	»	4
Art. 4 - Stazionamento dei veicoli . . . . .	»	4
Art. 5 - Partecipazione al Personale delle variazioni riguardanti il movimento dei treni . . . . .	»	5
Art. 6 - Norme per la trasmissione dei telegrammi . . . . .	»	6
Art. 7 - Norme da seguire nel caso in cui manchi o non funzioni il telegrafo . . . . .	»	6
Art. 8 - Presenziamento dei treni . . . . .	»	7
CAPO III - Circolazione dei treni . . . . .	»	7
Art. 9 - Classificazione . . . . .	»	7
Art. 10 - Orario di Servizio . . . . .	»	9
Art. 11 - Cedola Orario . . . . .	»	9
Art. 12 - Annuncio e Segnalazione dei Treni Straordinari . . . . .	»	11
Art. 13 - Notifica delle prescrizioni per il movimento dei treni al personale di macchina e di scorta . . . . .	»	12
Art. 14 - Circolazione dei treni senza orario prestabilito . . . . .	»	13
Art. 15 - Norme per l'arrivo e partenza dei treni nelle stazioni . . . . .	»	13
Art. 16 - Norme da seguire durante la corsa . . . . .	»	14

Art. 17 - Protezione dei treni fermi sulla linea	Pagina	16
Art. 18 - Distanza fra i treni che si seguono . . . . .	»	16
Art. 19 - Protezione dei treni fermi ed in transito nelle stazioni . . . . .	»	17
Art. 20 - Provvedimenti nel caso di un treno fermo per insufficiente forza di trazione . . . . .	»	17
Art. 21 - Provvedimenti nel caso di dimezzamento di un treno in corsa causa rottura degli organi di attacco . . . . .	»	18
Art. 22 - Provvedimenti per far retrocedere un treno in caso di necessità . . . . .	»	19
Art. 23 - Norme da seguirsi per la soppressione dei treni . . . . .	»	20
Art. 24 - Norme da seguirsi in caso di anomalità od irregolarità lungo la strada . . . . .	»	20
Art. 25 - Precedenze normali od anormali dei treni . . . . .	»	21
Art. 26 - Norme per gli incroci . . . . .	»	22
Art. 27 - Norme per lo spostamento degli incroci . . . . .	»	23
Art. 28 - Formule di telegrammi e disposizioni per lo spostamento degli incroci . . . . .	»	24
Art. 29 - Norme per la circolazione dei treni materiali . . . . .	»	26
Art. 30 - Norme per la chiamata della locomotiva di soccorso . . . . .	»	27
Art. 31 - Norme per la circolazione delle locomotive di soccorso . . . . .	»	29
Art. 32 - Servizio in tempo di neve . . . . .	»	30
Art. 33 - Riduzione di carico dei treni nel caso di intemperie e condizioni eccezionali . . . . .	»	30
Art. 34 - Circolazione dei carrelli, velocipidi ecc. . . . .	»	31
CAPO IV - Composizione dei treni . . . . .	»	32
Art. 35 - Distinzione dei treni in riguardo alla loro composizione . . . . .	»	32

Art. 36 - Norme per la composizione dei treni	Pagina	32
Art. 37 - Vetture di riserva . . . . .	»	34
Art. 38 - Rifornitori . . . . .	»	34

### Servizio delle Assuntorie e delle fermate nei riguardi della circolazione dei treni

Art. 1 - Generalità . . . . .	Pagina	36
Art. 2 - Obblighi degli Assuntori . . . . .	»	36
Art. 3 - Telegrammi e Fonogrammi . . . . .	»	36
Art. 4 - Binari e deviatori nelle Assuntorie . . . . .	»	37
Art. 5 - Stazionamento dei veicoli sui binari secondari . . . . .	»	38
Art. 6 - Fermate e manovre dei treni . . . . .	»	38
Art. 7 - Segnali fissi e relativa manovra . . . . .	»	39
Art. 8 - Distanziamento dei treni . . . . .	»	40
Art. 9 - Segnale davanti al fabbricato viaggiatori . . . . .	»	40
Art. 10 - Passaggi a livello . . . . .	»	41
Art. 11 - Correntali al personale di linea . . . . .	»	41
Art. 12 - Chiamata della locomotiva di soccorso . . . . .	»	42
Art. 13 - Dimezzamento dei treni . . . . .	»	42
Art. 14 - Avarie dei veicoli . . . . .	»	43
Art. 15 - Temporanea abilitazione al servizio normale di movimento di una Assuntoria munita di telegrafo o telefono . . . . .	»	44
Art. 16 - Servizio in tempo di neve . . . . .	»	46
Art. 17 - Servizio delle fermate . . . . .	»	46

GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA  
FERROVIE COMPLEMENTARI DELLA SARDEGNA

Istruzioni per Servizio  
del personale dei treni

**ISTRUZIONI**  
**PEL SERVIZIO DEL PERSONALE DEI TRENI**

ART. 1.

Classificazione.

Gli Agenti ai quali viene affidato il servizio dei treni si distinguono in Capotreno, Conducenti e Frenatori.

Essi sono individuati come designati col nome di Frenatori quando sono attribuiti ai treni e genericamente chiamati Agenti a scorta di treni e squadre viaggianti.

ART. 2.

Gerarchia.

LE SQUADRE VIAGGIANTI sono sottoposte agli ordini immediati del Conducente ed i CONDUTTORI E FRENATORI sono sottoposti alla dipendenza del Capotreno.

CAGLIARI

STAB. TIP. A.G.A. 1975

# Istruzioni pel Servizio del personale dei treni

---

## CAPO I

### Attribuzioni e disposizioni generali

#### ART. 1.

#### **Classificazione.**

Gli Agenti ai quali viene affidato il servizio dei treni si distinguono in Capi-Treno, Conduuttori e Frenatori.

Essi sono indistintamente designati col nome di *Frenatori* quando siano adibiti ai freni e genericamente chiamati *Agenti di scorta ai treni o squadre viaggianti*.

#### ART. 2.

#### **Gerarchia.**

LE SQUADRE VIAGGIANTI sono sottoposte agli ordini immediati dei *Capi stazione ed i CONDUTTORI E FRENATORI sono in sott'ordine* alla dipendenza dei Capi-Treno.

## ART. 3.

**Condizioni per l'ammissione in servizio.**

Alle funzioni di CAPI-TRENO, CONDUTTORI E FRENATORI non possono assegnarsi Agenti che non siano forniti dei requisiti fisici e morali necessari e che non abbiano l'idoneità voluta.

## ART. 4.

**Attribuzioni.**

Sui treni, il personale addettopi è incaricato:

- a) della polizia, sorveglianza, sicurezza e buon andamento dei medesimi;
- b) delle manovre dei freni;
- c) del servizio dei viaggiatori, bagagli, valori e merci ed, eventualmente, di quello postale.

## ART. 5.

**Uniforme.**

Gli Agenti scortanti i treni devono, nel disimpegno delle loro mansioni, *vestire decentemente e portare il berretto prescritto che dovranno mantenere in buono stato e sempre pulito.*

## ART. 6.

**Contegno.**

Qualsiasi Agente deve, in servizio, tenere un contegno dignitoso e corretto; essere deferente e sottomesso agli ordini dei superiori e disimpegnare le proprie mansioni con ordine, prontezza, ri-

flessione e serenità d'animo.

Scambierà le sue comunicazioni in tono normale, astenendosi in qualsiasi caso, da grida, schiamazzi, conversazioni inutili e soprattutto da discussioni.

Userà del maggior riguardo verso i viaggiatori, dimostrandosi con loro, in ogni circostanza, sempre garbato e cortese e, nel possibile, prestandosi a soddisfarli per tutte le informazioni, che potessero richiedere concernenti il loro viaggio.

## ART. 7.

**Proibizioni.**

Al personale dei treni è vietato:

- a) di dar seguito a trasporti che non fossero accompagnati dai prescritti documenti;
- b) di incaricarsi, per conto di altri, di commissioni e del recapito di lettere od altri oggetti qualsiasi e, per conto proprio, di trasportare nessuna merce all'infuori dei generi che gli possono abbisognare durante il viaggio;
- c) di salire o scendere mentre i treni sono in moto, salvo esigenze straordinarie di sicurezza o per soccorso ai viaggiatori;
- d) di chiedere o ricevere mancie;
- e) di trattenersi sulle carrozze o carri, in posto che non sia quello *ad esso destinato; di dormire, di sdraiarsi, di fumare, di leggere, di conversare coi viaggiatori o di altrimenti distrarsi durante il servizio;*
- f) in via assoluta, di trasportare o favorire il trasporto di generi di contrabbando; anzi dovrà energicamente concorrere alla repressione di que-

sto, quando se ne presentasse il caso;  
g) di favorire dei viaggiatori a scapito di altri.

#### ART. 8.

##### **Obbligo di prestarsi vicendevole aiuto.**

Ogni Agente trovantesi in una Stazione o viaggiante sui treni e che non sia al momento occupato nel disimpegno di altre mansioni, deve all'occorrenza, prestarsi a coadiuvare l'altro personale, per il sollecito disbrigo del servizio viaggiatori, bagagli e merci.

#### ART. 9.

##### **Agenti di scorta ai treni.**

Normalmente, qualsiasi treno in viaggio, viene scortato da un Capo-Treno coadiuvato da CONDUTTORI e FRENATORI o da altri agenti che ne disimpegnino le funzioni, in numero fissato da norme stabilite.

#### ART. 10.

##### **Oggetti di cui devono essere forniti gli agenti di scorta ai treni.**

Il personale dei treni, quando è in servizio, deve essere sempre munito degli attrezzi ed oggetti seguenti:

- di un astuccio con bandiera verde e rossa;
- di una lanterna a segnali a luce bianca verde e rossa;

delle presenti istruzioni;  
del Regolamento sui segnali;  
del Regolamento per la circolazione dei treni;  
delle Istruzioni pel servizio dei Macchinisti e Fuochisti;  
delle Istruzioni pel servizio manutenzione e sorveglianza;

*di un orologio di sua proprietà ben regolato.*

*Oltre a quanto sopra i Capi Treno dovranno avere una cornetta, tenaglie di controllo, chiavi per carrozze e un fischietto.*

#### ART. 11.

##### **Norme e doveri degli agenti di scorta ai treni.**

*Prima della partenza dei treni*, il personale addetti ha l'obbligo di presentarsi al Capo Stazione all'ora fissata dal suo turno di servizio, nè potrà più assentarsi senza l'autorizzazione dello stesso.

Nelle stazioni d'origine, in quelle in cui siasi viariata la composizione del treno ed anche nelle altre in cui la fermata lo renda possibile, dovrà prima della partenza assicurarsi:

- a) della regolarità degli agganciamenti;
- b) del buono stato e pulizia delle carrozze;
- c) della buona condizione dei carri merci non trascurando anche di verificare che l'accesso alle garette dei freni e le garette stesse non presentino inconvenienti per chi deve salire o prender posto;
- d) dell'esistenza e buone condizioni dei fanali di coda, tanto per il segnalamento ordinario *quanto per quello di eventuali treni straordinari*, nonchè curare a tempo opportuno la loro accensione e

*quella dei fanali di illuminazione interna delle carrozze, anche nelle stazioni d'origine prima della partenza del treno.*

Prima che il treno si metta in moto, dovrà con attenzione e diligenza provvedere alla regolare chiusura delle porte e dei cancelletti dei terrazzini delle carrozze; e rendersi conto che tutti siano assicurati in modo da non potersi aprire durante la corsa e così pure diligentemente chiudere le porte e sponde dei carri merci, nonchè constatare la regolare piombatura dei carri che devono essere piombati; verificare se il carico dei carri aperti è fatto in maniera da non oltrepassare la sagoma di carico e che non possa avvenire, durante il viaggio, caduta di merce o spostamento della stessa, e, trovando il contrario, rifiutarne il trasporto; come pure notificare al Capo Stazione, per i provvedimenti del caso, ogni altra anomalia riscontrata.

Gli Agenti devono occupare il loro posto sul treno prima che questo abbia a mettersi in moto, ed avere sempre sotto mano l'astuccio con la bandiera ed il proprio fanale che manterranno acceso durante tutto il tempo in cui lo devono esserè quelli di segnalamento del treno.

Alla partenza, dopo aver controllato che tutto trovasi in ordine, il personale di scorta al treno si porterà di fianco al veicolo in corrispondenza del freno che deve servire, ed al segnale dato dal Capo Treno per la partenza, salirà al freno e si terrà pronto a manovrarlo.

Durante la corsa, gli Agenti rimangono vigilanti al freno loro assegnato e il Capo Treno nel bagagliaio o veicolo che ne fa le veci, ma, nel caso

sia necessario, prenderà anch'egli posto al freno sul veicolo più indicato, in prossimità della locomotiva.

Mentre il treno si allontana dalla Stazione, il personale che lo scorta deve ripetutamente interessarsi per rendersi conto se da quella parte non gli venga eventualmente esposto qualche segnale d'arresto, come pure vigilerà alla segnalazione del disco e, lungo il viaggio, presterà continua attenzione alla strada e ai segnali fissi, come a quelli che gli possano essere fatti dal Macchinista, tenendosi pronto a subito corrispondervi agendo in conformità degli stessi.

Nelle stazioni appena fermatosi il treno, tutto il personale viaggiante, compreso il Capo Treno, dopo aver aperto i freni, (non però in quelle stazioni che trovansi in discesa) si interesserà per compiere il più celermente possibile il servizio che gli spetta; in niun caso e anche quando il suo servizio fosse ultimato, potrà allontanarsi dalla Stazione senza il permesso del Capo di questa e, verificandosi delle manovre, dovrà prestarvisi a seconda degli ordini che gli saranno impartiti.

E' obbligo del personale dei treni:

- a) rilevare gli eventuali danni arrecati dai viaggiatori al materiale ferroviario e provvedere a farli risarcire e, se del caso, anche denunciare il colpevole a chi di dovere;
- b) rilevare e notificare al verificatore, o al proprio superiore, tutti i guasti, difetti o mancanze d'arredamento riscontrate nei veicoli;
- c) prestarsi alle operazioni di carico e scarico delle merci e bagagli ed, eventualmente, disimpe-

gnare il servizio postale;

d) verificare, durante le fermate, gli scompartimenti lasciati vuoti dai viaggiatori e raccogliere e fare immediata consegna al Capo Treno degli oggetti eventualmente dimenticati che vi avesse rinvenuto: questa verifica dev'essere sempre compiuta con diligenza al termine della corsa, per tutte le vetture del treno;

e) comandare tutte le eventuali manovre che si rendessero necessarie, nelle stazioni sprovviste di Capo Manovra, per aggiungere o togliere veicoli ai treni.

#### ART. 12.

### Obbligo del giuramento.

Gli Agenti cui viene affidato il servizio dei treni debbono rivestire la qualità di Agenti giurati e perciò son tenuti a prestar giuramento, a norma di legge, innanzi al Pretore.

Come Agenti giurati essi, agli effetti dell'art. 6 della Legge 20 Marzo 1865, rivestono, nell'esercizio delle loro funzioni, la qualità di Agenti di Pubblica Sicurezza.

#### CAPO II

### Obblighi e doveri del Capo Treno

#### ART. 13.

### Attribuzioni.

Dal Capo Treno, o da chi ne fa le veci, dipende tutto l'altro personale di scorta ed, allo stesso, egli impartisce gli ordini e dà le istruzioni per il

servizio che deve compiere.

In viaggio il Capo Treno ha anche autorità sul personale di Macchina ed, in genere, su tutti gli Agenti, che non siano a lui superiori, trovantisi sul treno, in quanto si riferisce alla disciplina ed alla regolarità e sicurezza del servizio.

Egli è tenuto, sotto la sua responsabilità, ad osservare e far osservare dai dipendenti, tutte le disposizioni ed i regolamenti in vigore.

Deve, con scrupolo e diligenza, curare gli interessi dell'Amministrazione e quindi, nel disimpegno del suo servizio, reprimere ed impedire qualsiasi fatto od azione che, alla stessa, possa essere dannoso.

Impedire che, sulla locomotiva o nel bagagliaio, prendano posto persone non autorizzate o siano trasportati oggetti in contravvenzione alle disposizioni regolamentari.

Nei limiti fissati dai Regolamenti, spetta di regola al Capo Treno la direzione delle manovre nelle stazioni sprovviste di Capo Manovra ed a lui pure spetta l'iniziativa e la responsabilità di tutte le misure che riflettono la sicurezza ed il buon andamento del suo treno quando sullo stesso non si trovi qualche Agente a lui superiore che ne assuma l'incarico; nel quale caso il Capo Treno ne è sottomesso agli ordini.

Eventualmente avvenendo che durante la corsa il Capo Treno sia, per un motivo qualsiasi, impossibilitato nel continuare le sue funzioni, la dirigenza del treno verrà assunta, fino alla prossima Stazione, dall'Agente di scorta di grado superiore e maggiore anzianità.

## ART. 14.

**Mansioni del Capo Treno.**

*Nelle stazioni principio di corsa*, il Capo Treno, dopo aver ricevuto la cedola orario, che dovrà verificare e completare a norma dell'art. 15 delle presenti istruzioni, prende in consegna tutto il materiale del treno e cioè le carrozze, i bagagliai ed i carri merci con i relativi documenti di trasporto sia per le spedizioni a carro completo, come per quelle in collettame, a bagaglio o di servizio.

Presa visione della cedola, informerà il personale dipendente delle eventuali modifiche che fossero state portate all'orario ordinario e di tutte le altre disposizioni che lo stesso personale sia interessato a conoscere.

Si accerta quindi della regolare composizione del treno in relazione ai documenti avuti dalla stazione e si assicura, dandone all'occorrenza anche l'incarico al personale dipendente, che il treno sia in ordine per tutto quanto è prescritto dall'art. 11 delle presenti Istruzioni; infine provvede a regolare l'orologio di sua proprietà in conformità di quello della Stazione, richiedendo pure al Macchinista di registrare il proprio orologio.

*Prima della partenza*, il Capo Treno, oltre che dell'osservanza delle norme contemplate dal Regolamento per la circolazione dei treni e da quello pei segnali, deve assicurarsi:

a) che nessuna segnalazione sia esposta, indicante la linea impedita;

b) che siano giunti in Stazione tutti i treni che eventualmente dovessero incrociare col suo e, nel dubbio, chiederne conferma al Capo Stazione;

c) che tutte le disposizioni e cautele, inerenti alla sicurezza e buon andamento del treno, siano adempiute ed osservate.

«Accertatosi che tutto è regolare, il Capo Treno darà il segnale di «Pronti» al Dirigente il movimento con le modalità stabilite dal Regolamento sui segnali».

*Durante la corsa*, il Capo Treno, pur sempre ottemperando al disposto dell'art. 11 delle presenti istruzioni, deve anche:

Con diligenza tener sott'occhio l'orario di servizio e rendersi esatto conto della posizione del suo treno rispetto a quella degli altri, ordinari e straordinari, precedenti, susseguenti ed incrocianti, che percorrano la stessa strada.

Osservare la linea con frequenza, per rendersi conto delle condizioni della via, dell'andamento del treno e rilevare i segnali del personale di vigilanza e delle stazioni.

Approssimandosi a queste ed alle biforcazioni, egli deve accertarsi in tempo utile della segnalazione dei dischi e di quelle altre che eventualmente vengano fatte dal personale della strada.

Assicurarsi se il treno viene istradato sulla linea che gli è destinata; se il binario che deve percorrere è libero e tenersi sempre preparato per dare al Macchinista gli ordini opportuni, a secondo di ogni eventuale circostanza.

Incontrando un segnale d'arresto abbandonato sulla strada, si atterrà alle disposizioni dell'articolo 22 delle istruzioni pel servizio dei Macchinisti e Fuochisti.

Avendo ricevuto ordine di esercitare una spe-

ziale sorveglianza su qualche determinato tratto di linea, il Capo Treno ne deve dare comunicazione al personale di scorta onde anch'esso vi attenda.

Allo stesso personale dipendente deve pure notificare gli eventuali ritardi affinchè abbia a sollecitare il servizio nelle stazioni per cercare di diminuire il tempo di fermata a vantaggio dell'orario e, allo stesso scopo, richiederà al Macchinista l'aumento della velocità nei limiti consentiti e ne farà annotazione sulla cedola.

Se poi il ritardo fosse di una certa importanza e prevedesse non potersi convenientemente recuperare, dovrà in tempo utile farlo telegrafare da qualche stazione precedente a quella in cui il treno avesse incrocio, onde la stessa possa eventualmente disporre il cambiamento.

*Incendio dei veicoli.* Se durante la corsa avvenisse che a qualche veicolo si appiccasse il fuoco il Capo Treno deve immediatamente far fermare il treno, isolare il veicolo incendiato e, senza perdere tempo, fare allontanare al sicuro i vagoni che contenessero materie esplodenti o facilmente infiammabili, quindi adoperarsi con tutti i mezzi a sua disposizione per cercare di limitare il più possibile le conseguenze ed i danni.

Nel caso che non possa provvedere diversamente, egli non esiterà a far rovesciare il veicolo incendiato fuori del binario, sgomberandone così la linea, e le merci potute scaricare, le affiderà in consegna, possibilmente con distinta, ad un Agente della Manutenzione e sorveglianza il quale ne sarà responsabile.

*Dimezzamento dei treni durante la corsa.*

Quando per rottura degli organi d'attacco od altro motivo, occorresse lasciare una parte del treno sulla linea, il Capo Treno provvederà a norma dell'art. 21 del Regolamento per la circolazione dei treni ed, in ogni caso, non dovrà abbandonare la parte sostante senza prima averne disposto la protezione coi segnali prescritti; averla fatta assicurare in modo da non potersi muovere; nonchè aver dato incarico della custodia ad un Agente di scorta o della strada.

*Sviamenti.* Nell'eventualità di uno sviamento, il Capo Treno, mentre lascerà al Macchinista l'iniziativa e la direzione delle operazioni per rimettere su rotaia i veicoli sviati, dovrà però prestargli e fargli prestare dal personale di scorta ogni possibile aiuto e diligentemente provvedere al prescritto del paragrafo seguente.

*Treni a velocità ridotta o incagliati sulla linea.* In questi casi il Capo Treno deve attenersi a quanto è disposto dall'art. 20 e seguenti del Regolamento per la circolazione dei treni ed a quanto è prescritto da quello sui segnali.

Nell'eventualità che il treno stato fermato e protetto dai segnali avesse poi a riprendere la corsa, senza che siasi potuto, da parte del personale di scorta, ritirare i segnali, il Capo Treno ne darà lo incarico al primo Agente della manutenzione e sorveglianza che avesse ad incontrare.

*Nelle Stazioni di fermata,* il Capo Treno, arrivandovi, deve:

a) portare al Capo Stazione, recatosi a questo scopo al bagagliaio, la cedola orario e gli altri documenti che devono dallo stesso essere annotati e

firmati;

b) consegnargli i documenti e dargli le indicazioni riguardanti i carri merci destinati alla stazione ed, all'occorrenza, notificargli la necessità di aggiungere delle carrozze, o, eventualmente, incaricarlo di informare di tale necessità le Stazioni successive;

c) rimettergli tutta la corrispondenza, pacchi ed oggetti di servizio, diretti alla Stazione, o, per tramite di questa, da consegnarsi ad altri uffici od Agenti; non trascurando di annotare sulla cedola tutto quanto non si trovasse accompagnato da regolare documento di trasporto o non fosse munito di timbro o firma degli speditori.

Dovendosi effettuare delle manovre, il Capo Treno vi si presterà con premura e sollecitudine, ed a richiesta del Capo Stazione non mancherà presentargli il suo orologio per controllarne l'ora ed assicurarsi che funzioni regolarmente.

Le eventuali differenze od irregolarità di funzionamento fra il suo orologio e quello della Stazione le dovrà annotare sulla cedola.

*Nelle Stazioni non presenziate.* Fermandosi un treno in una Stazione il cui Capo o incaricato non si trovi in quel momento presente, il Capo Treno in arrivo dovrà subito interessarsi per farne ricerca e, nel caso di irreperibilità, provvedere lui stesso a sostituirlo nel servizio della Stazione, manovre e quant'altro è necessario nei riguardi del treno.

In questo caso, in deroga dell'art. 15 del Regolamento per la circolazione dei treni, darà seguito anche alla partenza, non prima però di essersi, in via certa ed assoluta, garantito che la li-

nea è libera, che non vennero portate al movimento dei treni altre variazioni oltre quelle contenute nella cedola orario e non senza aver ordinato al Macchinista di procedere con la massima circospezione.

Del fatto poi farà regolare annotazione in cedola.

*Nelle Stazioni termine di corsa,* il Capo Treno, oltre a quanto è stato prescritto per le altre, deve:

Portarsi all'Ufficio del Capo Stazione e, mettendosi a sua disposizione, consegnargli la cedola orario con i documenti inerenti, le somme eventualmente riscosse dai viaggiatori e relative giustificazioni, nonchè informarlo di tutto quanto di anormale fosse accaduto o avesse rilevato durante la corsa, anche quando di ciò avesse già fatto relazione sulla cedola;

Procedere egli stesso, o a mezzo di un dipendente da lui incaricato, in unione ad altro Agente delegato dal Capo Stazione, alla verifica del treno, per rilevarne le avarie ed ammanchi, in confronto alle condizioni in cui trovavasi alla partenza; nonchè ritirare e consegnare al Capo Stazione ogni oggetto che i viaggiatori avessero dimenticato nelle carrozze;

Di tutto farà poi regolare annotazione in cedola;

Redigere con esattezza sugli appositi libretti le percorrenze e pernottazioni del personale e far verificare e firmare i libretti stessi dal Capo Stazione.

(Articolo modificato in base alla nota del Ministro dei Trasporti n. 9885 (61) 19.83 del 5.9.1957,

*trasmessa a questa Società dell'Ispettorato Compartimentale M.C.T.C. con lettera n. 11351 del 17 settembre 1957, e resa nota al Personale con Ordine di Servizio n. 30 del 23.12.1958).*

#### ART. 15.

### **Compilazione della cedola orario e della cedola di trazione.**

Il Capo Treno dovrà, in quanto gli spetta, esattamente e conforme al disposto dell'art. 11 del Regolamento per la circolazione dei treni, compilare la cedola orario, tenerla al corrente stazione per stazione, e non annotarla in una sola volta in fin di corsa.

Egli deve accertarsi che le indicazioni e le prescrizioni apposte dalla stazione sulla cedola o documenti annessi, siano esatte, chiare e conformi ai regolamenti ed all'orario di servizio; che corrispondano alla composizione del treno ed alle annotazioni sulla lavagna, e che non vi siano dimenticanze. In caso contrario dovrà farne osservazione al Capo Stazione per le opportune modifiche e aggiunte.

Il Capo Treno dovrà inoltre compilare la cedola di trazione tenendola al corrente stazione per stazione.

*Al termine della corsa tanto la cedola orario, quanto quella di trazione, dovranno essere da lui firmate e fatte firmare anche dal Macchinista, prima di essere consegnate al Capo Stazione.*

#### ART. 16.

### **Controlleria dei biglietti.**

*Il Capo Treno procede personalmente al controllo dei biglietti di cui debbono essere provvisti i viaggiatori, e ne rimane responsabile in caso di mancato od irregolare adempimento e in caso di irregolarità riscontrate a cui non avesse diligentemente provveduto.*

Per quei viaggiatori che fossero trovati non in regola, egli procederà a termini di regolamenti e tariffe in vigore, non mancando, se del caso, di verbalizzare, a carico dei colpevoli, le relative contravvenzioni.

Quando il personale, in seguito ad affluenza di viaggiatori od altra causa, non sia da solo, in grado di compiere in tempo voluto la controlleria dei biglietti, ed il treno si trovi in una stazione dove altri Agenti possano coadiuvarlo, il Capo Treno si rivolgerà al Capo Stazione per avere l'aiuto di cui abbisogna.

#### CAPO III

### **Istruzioni per il servizio dei treni**

#### ART. 17.

### **Prescrizioni da seguirsi dai Frenatori.**

I Frenatori debbono, prima della partenza e, successivamente, durante il viaggio, assicurarsi del regolare funzionamento del freno cui sono adibiti e prestare la massima attenzione ai segnali.

Durante la corsa essi si terranno composti e vigilanti sul veicolo, presso il loro freno, che, senza esitare, metteranno in azione non appena ne abbiano avuto il segnale o quando essi stessi preavvisino qualche pericolo o inconveniente che possa compromettere la sicurezza del treno.

Sulle linee in discesa e quando il treno non sia munito di freno continuo, i frenatori, salvo obbedienza ai segnali del Macchinista, devono, di propria iniziativa, azionare il freno, stringendo o allentando a seconda della maggiore o minore velocità del treno, su quella normale della corsa.

Ove occorra la chiusura a fondo del freno, devono effettuarla in modo che le ruote dei veicoli non abbiano *mai* a slittare sulle rotaie e, *verificandosi tale* slittamento, allenteranno di qualche poco il freno, onde permettere alle ruote di compiere *i loro giri* regolarmente.

Avvicinandosi il treno in una Stazione, essi devono disporre il freno in posizione tale da poterlo rendere efficace al primo giro di manovella, nonchè azionarlo di propria iniziativa qualora la velocità all'entrata in stazione sia eccessiva o se scorressero segnali d'arresto, od ingombro della linea.

*Obblighi del frenatore di coda.* Il frenatore che trovasi sull'ultimo veicolo deve anche vigilare sui segnali di coda del treno, e, se qualche fanale viene a spegnersi durante il viaggio, deve tosto riaccenderlo e, se non gli riuscisse possibile, od il fanale stesso dovesse mancare, deve sostituirlo col proprio, salvo, alla prima stazione, regolarmente provvedere.

Egli è pure incaricato di esporre e ritirare in

tempo opportuno ed a seconda degli avvisi avuti dal Capo Treno o dal Capo Stazione, le bandiere di segnalamento ed effettuare l'accensione ed il cambiamento della luce dei fanali, per i diversi segnalamenti.

*Fermata in piena linea.* Appena un treno per qualsiasi motivo fosse fermato in piena linea, il Frenatore di coda deve immediatamente, dietro avviso del Capo Treno e, se del caso, anche di sua iniziativa, retrocedere di corsa fino alla distanza prescritta dal Regolamento sui segnali (art. 6) ed esporre il segnale di protezione.

Se, strada facendo, trovasse un Agente di vigilanza, incaricherà questi *di sostituirlo*, mentre egli, *appena assicuratosi della protezione del treno*, farà ritorno al treno fermo, per mettersi a disposizione del suo superiore.

*Nelle Stazioni d'incrocio*, l'Agente di servizio in coda al treno ha l'obbligo, appena questo si sia fermato, di verificare se il veicolo di coda non ingombri l'uscita del treno incrociante e, in caso ciò si verificasse, di esporgli subito il segnale rosso di fermata e procurare in contempo di avvertirne il Capo Stazione.

#### CAPO IV

### Norme per il servizio dei treni viaggiatori

#### ART. 18.

#### Prescrizioni da seguirsi dal personale.

*Apertura e chiusura delle porte e dei cancelli dei terrazzini. Le porte ed i cancelletti dei terraz-*

*zini delle carrozze* non devono aprirsi prima che il treno sia ben fermo e, con ogni precauzione, per non arrecar danno ai viaggiatori, verranno regolarmente chiusi prima della messa in moto.

Queste operazioni devono compiere non solo diligentemente, ma anche con la sollecitudine necessaria, per non ritardare l'ora di partenza portata dall'orario.

*Guida ed assistenza ai viaggiatori.* Non appena il treno si sia fermato in una stazione, il personale, affrettandosi *ad aprire le porte ed i cancelli dei terrazzini delle carrozze, annuncierà a voce alta, chiaramente, il nome della Stazione stessa ed a buona norma dei viaggiatori, avrà diligenza di annunciare le eventuali diramazioni di linee e, a richiesta, sarà premuroso di fornire le indicazioni chieste: così anche si comporterà quando i treni avessero carrozze che, in determinate stazioni, dovessero smistarsi per altre linee o facessero servizio solo per un determinato tratto del percorso.*

Obbligo del personale sarà pure di prestarsi, volenteroso e con sollecitudine, ad assistere i viaggiatori, nel trovar posto e sistemarsi nelle carrozze ed, a facilitazione di ciò, avrà cura di rilevare e tener nota dei posti disponibili in ciascuna di esse e, in caso venissero a mancare, di informarne il Capo Stazione per gli opportuni provvedimenti.

Approssimandosi il momento della partenza, mentre, in modo sempre cortese, solleciterà i viaggiatori a prender posto nelle vetture, l'Agente annuncierà anche la stazione *finale* a cui il treno è diretto, procedendo nello stesso tempo alla chiusura regolare *delle porte e dei cancelli dei terrazzi-*

*ni delle vetture.*

*Contegno verso i viaggiatori.* Il personale deve, in ogni circostanza, dimostrarsi affabile, deferente, premuroso e tenere il miglior contegno verso tutti i viaggiatori e, in particolare, con quelli che per la loro umile condizione, poca pratica e cultura, avessero maggior bisogno di aiuto.

Esso deve rispondere in modo conciso ma esaurientemente e sempre con educazione e garbo, alle domande che gli sono rivolte e, quando non fosse in grado di poterle con esattezza soddisfare, interessarsi affinché il richiedente possa avere da altri Agenti le informazioni che desidera.

Nei limiti consentiti dai Regolamenti, il Personale dei treni deve prestarsi in quanto possibile, a tutte le richieste dei viaggiatori e, per contrario, eviterà con la maggior cura, ogni parola, atto o contegno che possa urtarne la suscettibilità, o comunque sia, scontentarli o infastidirli.

In eventuali circostanze di inconvenienti o accidenti nel servizio, che possono comunque impressionare o agitare i viaggiatori, od agli stessi portar danno, il personale si adopererà con tutte le sue energie, e con opportuna intelligente azione, a tranquillizzare gli animi ed a far sì che non avvengano disordini o maggior danno ai viaggiatori stessi.

Esso deve poi evitare con loro ogni inutile conversazione ed in via assoluta astenersi da discussioni alterate, minacce, ingiurie e parole od atti offensivi verso gli stessi.

Nel caso i viaggiatori non fossero sottomessi alle sue ingiunzioni o trascendessero, anche con

vie di fatto, il personale non deve egualmente reagire, ma sempre tenersi calmo, ponderato e dignitoso; salvo, a seconda delle circostanze, redigere, contro il colpevole, regolare verbale di contravvenzione, o riferirne al Capo Treno od al Capo Stazione per i provvedimenti che fossero del caso.

#### ART. 19.

### **Sorveglianza e controlleria dei treni.**

Il personale dei treni deve vigilare che i viaggiatori non abbiano a prendere posto senza il regolare biglietto od a viaggiare in classe superiore a quella del biglietto che posseggono; come pure simulare l'occupazione di posti.

Deve sorvegliare e proibire ai viaggiatori di salire o scendere o passare da una carrozza all'altra quando i treni sono in moto, di scendere dalle parte opposta a quella stabilita, di gettare dai finestrini oggetti che possano colpire le persone che stanno al di fuori ed anche che abbiano a sforgere qualche parte del corpo dai finestrini stessi.

Vietare l'introduzione nelle carrozze di oggetti che ne siano esclusi dalle vigenti tariffe o che, per la loro natura, possono causare guasti al materiale, o danno, incomodo o molestia ad altri viaggiatori.

Vietare di portare nelle carrozze armi che siano cariche.

Impedire che vi si depositino bagagli o oggetti ingombranti il libero passaggio.

Sorvegliare a che non si verificino schiamazzi o disordini e proibire canti, suoni e tutto ciò che possa essere d'incomodo e sconvenienza per gli altri e così anche proibire l'ingresso alle persone in istato di ubriachezza o che siano comunque in condizioni tali da essere di repugnanza, disturbo o molestia.

Egualemente impedirà l'introduzione nelle vetture, di cani od altri animali non consentiti dai Regolamenti ed i cui proprietari non fossero muniti dei relativi recapiti pel trasporto e dovrà vigilare a che il pubblico non abbia ad arrecar danno alle carrozze od affiggere nelle stesse avvisi o *réclames*.

Dovrà pure avvertire, nella stagione estiva, i fumatori di non gettare dai finestrini fiammiferi o mozziconi di sigari ancora accesi onde evitare lo svilupparsi di eventuali incendi alle erbe secche della linea.

#### CAPO V

### **Servizio merci**

#### ART. 20.

### **Obblighi del Capo Treno.**

Il Capo Treno deve attentamente vigilare che il trasporto delle merci, sia a carro completo che in dettaglio, venga fatto regolarmente senza danneggiamenti alle stesse.

Egli riceve in consegna le merci che sono trasportate a carro completo e deve esercitare la sor-

veglia sul servizio disimpegnato dai propri dipendenti incaricati dell'accettazione e consegna delle altre e ciò specialmente in quanto riguarda il trasporto dei valori, pei quali dovrà anche firmare le relative accompagnatorie a testimonianza dell'eseguito accertamento.

Nel caso l'agente del treno, incaricato del servizio di accettazione o consegna delle merci, non potesse da solo disimpegnarlo, il Capo Treno disporrà per l'aiuto di cui necessita.

Il Capo Treno dovrà anche presenziare alla consegna delle merci, quando mancasse l'assistenza dell'impiegato di stazione destinato a riceverle.

Oltre agli obblighi di cui sopra, il Capo Treno dovrà, in unione al personale dipendente, invigilare sulle condizioni e stato del carico delle merci nei carri e, riscontrandone spostamenti, difetti negli imballaggi ed imperfetta stivatura nei colli, dispersione di liquidi, oppure, causa l'eccessivo peso, un anormale abbassamento delle molle del carro; come anche riscontrando irregolare posizione nel treno dei carri contenenti merci infiammabili o altrimenti pericolose; mancanza, alterazione o imperfezione dei piombi ecc.; dovrà segnalare ogni cosa al Capo Stazione perchè abbia a provvedere, mentre, per i relativi accertamenti, per le annotazioni sui documenti di trasporto, riserve ecc., si conformerà alle disposizioni regolamentari.

Quando sui treni non si rendesse necessario un apposito incaricato per il disimpegno del servizio merci, sarà il Capo Treno stesso che dovrà soddisfare a tale servizio ed a tutte le incombenze inerenti.

## ART. 21.

### **Attribuzioni dell'incaricato al servizio merci.**

L'Agente eventualmente incaricato del servizio merci sui treni, riceve in consegna, scortate dai relativi documenti, le merci non trasportate a carro completo, i bagagli, pieghi ed oggetti di valore: ne è responsabile durante il trasporto e ne effettua la riconsegna, in unione ai loro documenti, alle stazioni destinatarie, rispondendo alle stesse dei disguidi, sottrazioni, avarie o mancanze.

Nell'eventualità di trasporti postali egli dovrà anche assumerne il disimpegno e la responsabilità.

## ART. 22.

### **Ricevimento e consegna delle merci.**

Al momento in cui le merci sono affidate al treno, l'Agente incaricato di riceverle deve, in contraddittorio con quello della Stazione che ne fa la consegna, verificare se si trovino nelle condizioni prescritte dalle tariffe e regolamenti e se i documenti che le scortano vi corrispondono.

Sorveglierà poi che il carico sia eseguito con diligenza e in modo da evitare avarie o perdite e, quando occorra, richiederà anche l'intervento del Capo Treno, per i rilievi opportuni e per accordarsi con la stazione per quelle disposizioni che fosse in caso di adottare a garanzia del servizio e delle merci stesse.

Dovrà rifiutare qualsiasi merce o oggetto che non sia accompagnato dai regolari e voluti docu-

menti di trasporto e curare che il carico o stivamento dei diversi colli abbia, per quanto possibile, ad essere eseguito in maniera di averli disposti, stazione per stazione, onde renderne più facile e senza perdita di tempo lo scarico a destino.

Egli rilascia regolare ricevuta delle merci, oggetti, pieghi ecc., che gli vengono affidati, li registra come prescritto ed, alla riconsegna alla stazione destinataria, ne ritira a sua volta ricevuta.

*Durante il viaggio* avrà cura di prendere le necessarie disposizioni affinché la consegna alle stazioni possa compiersi sollecitamente ed in modo da non essere causa di ritardo al treno e perciò provvede al raggruppamento dei colli stazione per stazione ed alle opportune scritturazioni sui fogli di accompagnamento.

*Nelle Stazioni*, deve verificarne lo scarico dei diversi colli e vigilare a che non avvengano disguidi o sbagli di consegna; nonchè curare il regolare ritiro delle ricevute.

Gli ammanchi e le avarie che si verificassero nelle singole spedizioni dovrà accertarli in concorso delle stazioni e farli risultare per iscritto conforme ai Regolamenti.

#### ART. 23.

#### **Responsabilità.**

L'Agente incaricato di trasporti merci ne è direttamente responsabile, quantunque il suo operato sia sottoposto alla sorveglianza e direttiva del Capo Treno.

#### ART. 24.

#### **Sostituzione fra Agenti.**

Avvenendo in viaggio di dover sostituire l'Agente incaricato dei trasporti merci, il Capo Treno assisterà alla consegna del servizio a quello che subentra, facendolo risultare sui documenti relativi.

---

#### MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI ISPETTORATO GENERALE

delle Ferrovie, Tramvie ed Automobili  
Divisione 13<sup>a</sup>

*Visto si approva ai sensi della nota N. 21775  
in data 17 Dicembre 1924.*

Il Direttore Capo Div.  
A. CRISPO

# INDICE

CAPO I - Attribuzioni e disposizioni generali	Pagina	3
Art. 1 - Classificazione . . . . .	»	3
Art. 2 - Gerarchia . . . . .	»	3
Art. 3 - Condizioni per l'ammissione in servizio . . . . .	»	4
Art. 4 - Attribuzioni . . . . .	»	4
Art. 5 - Uniforme . . . . .	»	4
Art. 6 - Contegno . . . . .	»	4
Art. 7 - Proibizioni . . . . .	»	5
Art. 8 - Obbligo di prestarsi vicendevoale aiuto	»	6
Art. 9 - Agenti di scorta ai treni . . . . .	»	6
Art. 10 - Oggetti di cui devono essere forniti gli agenti di scorta ai treni . . . . .	»	6
Art. 11 - Norme e doveri degli agenti di scorta ai treni . . . . .	»	7
Art. 12 - Obbligo del giuramento . . . . .	»	10
CAPO II - Obblighi e doveri del Capo Treno . . . . .	»	10
Art. 13 - Attribuzioni . . . . .	»	10
Art. 14 - Mansioni del Capo Treno . . . . .	»	12
Art. 15 - Compilazione della cedola orario e della cedola di trazione . . . . .	»	18
Art. 16 - Controlleria dei biglietti . . . . .	»	19
CAPO III - Istruzioni per il servizio dei treni . . . . .	»	19
Art. 17 - Prescrizioni da seguirsi dai Frenatori . . . . .	»	19
CAPO IV - Norme per il servizio dei treni viaggiatori . . . . .	»	21
Art. 18 - Prescrizioni da seguirsi dal personale	»	21
Art. 19 - Sorveglianza e controlleria dei treni . . . . .	»	24
CAPO V - Servizio merci . . . . .	»	25
Art. 20 - Obblighi del Capo Treno . . . . .	»	25

# INDICE

Art. 21 - Attribuzioni dell'incaricato al servizio merci . . . . .	Pagina 27
Art. 22 - Ricevimento e consegna delle merci »	27
Art. 23 - Responsabilità . . . . .	» 28
Art. 24 - Sostituzione fra Agenti . . . . .	» 29

Art. 1 - Attribuzioni e disposizioni generali	Pagina 3
Art. 1 - Classificazione	3
Art. 2 - Garanzia	3
Art. 3 - Condizioni per l'ammissione in servizio	4
Art. 4 - Attribuzioni	4
Art. 5 - Uniforme	4
Art. 6 - Contegno	4
Art. 7 - Proibizioni	5
Art. 8 - Obbligo di prestarsi vicendevolmente aiuto	5
Art. 9 - Agenti di scorta ai treni	5
Art. 10 - Oggetti di cui devono essere forniti gli agenti di scorta ai treni	5
Art. 11 - Norme e doveri degli agenti di scorta ai treni	7
Art. 12 - Obbligo del giuramento	10
Art. 13 - Obblighi e doveri del Capo Traino	10
Art. 14 - Attribuzioni	10
Art. 15 - Mansioni del Capo Traino	12
Art. 16 - Compilazione della scheda oraria e della scheda di stazione	18
Art. 16 - Controllo dei biglietti	19
Art. 17 - Istruzioni per il servizio dei treni	19
Art. 17 - Prescrizioni da seguirsi dal Traino	19
Art. 18 - Norme per il servizio dei treni viaggiatori	21
Art. 18 - Prescrizioni da seguirsi dal personale	21
Art. 19 - Sorveglianza e controllo dei treni	24
Art. 19 - Servizio merci	25
Art. 20 - Obblighi del Capo Traino	25

Mod. D. 92

GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA  
FERROVIE COMPLEMENTARI DELLA SARDEGNA

ISTRUZIONI  
PEL SERVIZIO DEI MACCHINISTI E FUOCHISTI



CAGLIARI  
STAB. TIP. A.G.A. 1975

# ISTRUZIONI

## Pel Servizio dei Macchinisti e Fuochisti

### CAPO I.

#### ATTRIBUZIONI E DISPOSIZIONI GENERALI

##### ART. 1.

##### **Doveri dei Macchinisti e Fuochisti.**

Il Macchinista è incaricato della condotta della locomotiva e deve, per quanto da lui dipende, assicurare la regolarità del servizio che gli è affidato, diligentemente curare la pulizia, manutenzione e buona conservazione della sua macchina, nonchè eseguirne direttamente da solo, o, se è necessario, coadiuvato da altri, tutti i lavori di ordinario mantenimento e quelli di preparazione al servizio che deve effettuare.

Il Fuochista è dipendente dal Macchinista e ne eseguisce gli ordini, lo coadiuva nei lavori, manovra il freno a mano, alimenta il fuoco della locomotiva ed ha cura della pulizia di questa.

Macchinista e Fuochista devono in ogni tempo avere i necessari requisiti fisici, e, mentre il Macchinista deve possedere il certificato di idoneità e abilitazione al servizio e condotta della locomoti-

va, il Fuochista deve almeno avere le cognizioni necessarie per poter all'occorrenza fermare un treno.

Essi dovranno trovarsi in Deposito non più tardi di mezz'ora prima della partenza del treno che debbono condurre e, quando non fossero viaggianti o di riposo, *trovarsi all'ora prestabilita e tenersi* agli ordini del Capo Deposito per tutti quei lavori che, a seconda della capacità, crederà ordinare loro.

Il Personale di macchina ha l'obbligo di conoscere ed osservare scrupolosamente le presenti istruzioni:

il regolamento sui segnali e quello sulla circolazione treni per quanto ha relazione col proprio servizio;

le istruzioni per il servizio del personale dei treni;

gli ordini di servizio, le circolari e le istruzioni concernenti il movimento dei treni ed il servizio di trazione.

Esso è responsabile delle sue azioni e di tutti i danni che ne derivassero alla Società, a terzi ed al materiale d'esercizio, in seguito a negligenza o trascuranza.

E' obbligo dei Macchinisti di prestarsi volentieri e con affabilità all'istruzione dei loro Fuochisti nell'arte di mantenere e condurre le locomotive; nonchè su tutti i regolamenti, norme e disposizioni che riguardano il servizio che devono compiere, come pure di partecipar loro tutti gli ordini ed avvisi interessanti la marcia del treno che conducono.

Ogni Macchinista, nell'esercizio delle sue funzioni, deve essere sempre munito:

- 1) delle presenti istruzioni e di quelle del personale dei treni;
- 2) del Regolamento sui segnali;
- 3) del Regolamento per la circolazione dei treni;
- 4) di un esemplare dell'Orario di Servizio;
- 5) di una coppia di bandiere verdi e rosse;
- 6) di due fanali di segnalamento a vetro verde e rosso;
- 7) *di un orologio proprio ben regolato.*

Esso dovrà:

conoscere esattamente il profilo della linea che deve percorrere;

uniformarsi alle prescrizioni ed istruzioni stabilite per la composizione dei treni ed il peso massimo che, a seconda della velocità e del profilo della linea, ciascun tipo di locomotiva può rimorchiare;

provvedere a che la sua locomotiva si trovi sempre pronta al servizio che deve compiere e sia munita degli attrezzi, utensili e mezzi di segnalazione necessari;

esigere sempre l'ordine scritto sull'apposito modulo, nei casi di cambiamento dell'incrocio normale e di altri cambiamenti inerenti al movimento dei treni;

prendere, in assenza del Capo Treno, tutte le misure prescritte per la sicurezza del servizio.

Macchinisti e Fuochisti, devono in ogni circostanza, saper compiere il loro servizio con animo calmo e tranquillo, prontamente ubbidire agli or-

dini che ricevono; tenere un contegno dignitoso e corretto, astenersi da grida, discussioni e conversazioni inutili e dal fumare mentre sono in servizio.

#### ART. 2.

### Dipendenza dei Macchinisti e Fuochisti.

I Macchinisti dipendono, nel deposito, dal Capo di questo; nelle stazioni, per quanto riguarda il servizio del treno, dai Capi Stazione ed in viaggio dai Capi Treno per tutto ciò che interessa la circolazione ed il treno stesso.

I Fuochisti, in viaggio, sono sottomessi e devono piena ubbidienza ai Macchinisti, e nelle rimesse, a questi od al Capo Deposito.

#### ART. 3.

### Obblighi di presenza sulle Locomotive.

Nessuna locomotiva può mettersi in movimento senza essere guidata da un Macchinista autorizzato scortato da un Fuochista o da altro agente che ne faccia le veci.

I Macchinisti però, sotto loro responsabilità e diligente sorveglianza, potranno permettere al fuochista, che ritenessero idoneo, di guidare *a scopo di istruzione, la locomotiva, fra una stazione e l'altra*, ma, in questo caso, devono sempre vigilarne l'andamento ed eventualmente riprenderne il maneggio nei punti difficili ed importanti.

Macchinisti e Fuochisti non debbono, in alcu-

na circostanza abbandonare il loro posto sulla locomotiva in attività di servizio.

In merito si fa presente che l'art. 312 della Legge 20 Marzo 1865 sulle Opere Pubbliche stabilisce che qualunque Macchinista abbia abbandonato la macchina durante la corsa, deve essere punito col carcere da sei mesi a due anni.

#### ART. 4.

### Divieto di trasportare oggetti e persone estranei al servizio.

E' assolutamente vietato al personale di macchina, di trasportare sulle locomotive, per conto proprio o di terzi, corrispondenza privata, generi di contrabbando, merci od altri oggetti qualsiasi, eccezione fatta del proprio vestiario e di quanto fosse necessario per la propria alimentazione fuori residenza. Così pure gli è vietato permettere di viaggiare sulla locomotiva a persone che non siano munite di relativa autorizzazione od ordine.

## CAPO II

### SERVIZIO DEI MACCHINISTI E FUOCHISTI

#### ART. 5.

### Preparazione delle Locomotive.

Il personale di macchina deve in tempo opportuno, prima della partenza, assicurarsi che la propria locomotiva sia in perfetto ordi-

ne di funzionamento e munita di tutto l'occorrente pel servizio che deve compiere;

che si trovi ben rifornita d'acqua, carbone, olio, sabbia e che la pressione in caldaia sia vicina ai tre quarti di quella normale di lavoro, almeno 15 minuti prima dell'ora in cui deve recarsi in testa al treno.

#### ART. 6.

##### Stazionamento delle Locomotive.

Di regola ogni locomotiva accesa, attaccata o no al treno, quando trovasi ferma, deve avere il regolatore chiuso; la leva o vite d'inversione nella posizione centrale; il freno azionato ed i rubinetti di scarico dei cilindri aperti.

Macchinisti e Fuochisti non possono abbandonare la propria locomotiva senza averne avuto regolare permesso, a seconda che trovasi in deposito o in stazione, dai rispettivi Capi e, assentandosi, dovranno attenersi alle disposizioni da questi loro impartite.

Sostando la locomotiva in una Stazione,\* macchinista e Fuochista non potranno contemporaneamente abbandonarla, *se non nel caso che il Capo della Stazione abbia prima affidato ad altro agente la custodia della locomotiva e che questa non si trovi sui binari di corsa, poichè in quest'ultimo caso, nè Macchinista nè Fuochista potranno allontanarsi.*

Quando siano in attesa di incrocio con altro treno, dovranno occupare il rispettivo posto sulla locomotiva; tenere il freno allentato e la leva o vi-

te d'inversione disposta per il movimento nello stesso senso di marcia del treno atteso.

Nelle stazioni, quando trovasi di servizio ai treni, il personale di macchina deve astenersi da qualsiasi operazione che possa comunque riuscire molesta od incomoda ai viaggiatori; come, alimentazione del fuoco, uso del soffiante, spurgo dei cilindri ecc.

Così anche, quando un treno si trovasse per un motivo qualsiasi, fermo in una galleria, dovrà evitare di peggiorarne le condizioni d'areazione astenendosi dall'occasionare maggiore produzione di fumo coll'attivare o caricare il fuoco del fornello.

#### ART. 7.

##### Locomotive di riserva.

Il personale di macchina comandato di riserva deve trovarsi a disposizione, nel deposito, almeno mezz'ora prima della partenza dei treni da proteggere, nè potrà più abbandonare il servizio senza regolare permesso, in conformità al disposto dell'articolo precedente.

La locomotiva di riserva dovrà sempre trovarsi approvvigionata di tutto l'occorrente, tenuta preparata a partire nel minor tempo possibile e, comunque, non più tardi di quindici minuti dalla richiesta. Il personale inoltre, dovrà anche tenersi pronto in prossimità della locomotiva stessa, già girata nella direzione del treno cui fa riserva, nei casi stabiliti dai turni di servizio e nel tempo da questi indicato.

## ART. 8.

**Manovre nelle Stazioni e nei Depositi.**

Le locomotive manovranti in una Stazione non possono mettersi in moto *se non in seguito ai segnali* prescritti dal Regolamento e le manovre stesse devono compiere stando alle disposizioni del Capo Stazione o di chi per esso e sotto la direzione di apposito incaricato.

Durante le manovre, Macchinista e Fuochista sono obbligati a tenere il loro posto sulla locomotiva.

Il Macchinista deve ubbidire con prontezza ai segnali che gli vengono fatti ed agire con sollecitudine, ma sempre con la maggiore attenzione e prudenza ed in modo, specialmente se trattasi di manovrare treni con viaggiatori, da evitare inconvenienti o danni qualsiasi alle persone, rotture, urti e scosse ai veicoli.

Prima di mettersi in movimento il Macchinista deve dare il segnale col fischio e, durante la manovra, aver diligenza di tenersi sempre pronto al maneggio del regolatore, della leva o vite d'inversione, mentre il Fuochista, a sua volta, vigilerà al maneggio del freno a mano.

Entrambi presteranno la maggiore attenzione ai segnali, come pure ai binari e deviatoi verso i quali si dirige la locomotiva, *che dovranno senza indugio fermare* se si avvedessero d'impedimento od irregolarità.

Nelle manovre in deposito, o uscendo da questo, le locomotive non potranno inoltrarsi ad im-

pegnare i binari attigui della Stazione senza che il deviatore interessato ne dia la via libera.

Il personale di macchina è responsabile di tutti i danni ed inconvenienti che per sua trascuratezza o negligenza potessero verificarsi nell'esecuzione delle manovre.

## ART. 9.

**Manovre a spinta.**

*Meno casi speciali, da stabilirsi con appositi ordini di servizio, è proibito di manovrare con carrozze o carri senza che questi veicoli siano regolarmente attaccati fra di loro ed alla locomotiva.*

## ART. 10.

**Fuochisti abilitati alle manovre.**

I Fuochisti meritevoli e che posseggono le cognizioni necessarie, potranno essere autorizzati a supplire i Macchinisti nelle manovre, sempre però scortati da un altro Agente pel maneggio del freno.

*Un elenco nominativo di tali fuochisti abilitati sarà affisso nelle rimesse locomotive cui essi appartengono.*

## ART. 11.

**Locomotive e Treni in viaggio.**

Prima di lasciare il Deposito o Rimessa per mettersi in viaggio, il Macchinista, resosi ben con-

to che la sua macchina si trovi in buone condizioni e rifornita di tutto l'occorrente, curerà egli stesso, o farà eseguire, sotto la sua responsabilità, la lubrificazione necessaria alle varie parti e si garantirà che il freno e gli apparecchi d'alimentazione funzionino regolarmente.

Si porterà quindi con la sua locomotiva in testa al treno che deve effettuare, almeno quindici minuti prima dell'ora di partenza, e si assicurerà che la locomotiva stessa venga regolarmente aganciata ai veicoli.

Egli dovrà poi regolare il suo orologio con quello della Stazione e del Capo Treno e non potrà più muoversi che dietro ordine datogli dal Dirigente il Movimento.

La messa in moto deve effettuarla con prudenza e circospezione, dandone prima il segnale col fischio e senza causare urti, e contro urti fra i veicoli, strappi negli organi d'attacco od altri inconvenienti.

Se alla partenza il treno s'inoltra in una discesa, il macchinista, prima di allentare il freno alla locomotiva, deve attendere *che siano allentati quelli degli altri veicoli ciò che deve essere fatto procedendo successivamente dal veicolo di coda a quello di testa.*

Se invece il treno s'impegna in una salita il macchinista allenterà completamente il freno della locomotiva e inizierà con cautela il movimento in avanti prima che i freni dei veicoli — in questo caso da allentarsi successivamente dalla testa verso la coda del treno — siano totalmente allentati.

Nel partire o nel transitare dalla stazione i

Macchinisti e i Fuochisti debbono prestare speciale attenzione ai deviatoi sui quali il treno deve passare; voltarsi frequentemente per assicurarsi che tutto proceda regolarmente, e, nel raggiungere i dischi girevoli, osservare se questi eventualmente facessero segnale di fermata (Art. 16 del Regolamento Segnali).

Avvicinandosi ai deviatoi devono rallentare la corsa e rendersi conto che il treno venga ricevuto sul binario ad esso destinato.

*(Articolo modificato in base alla nota del Ministro dei Trasporti n. 9885 (61) 19.83 del 5.9.1957, trasmessa a questa Società dell'Ispettorato Compartimentale M.C.T.C. con lettera n. 11351 del 17 settembre 1957, e resa nota al Personale con Ordine di Servizio n. 30 del 23 dicembre 1958).*

## ART. 12.

### Prescrizioni da osservarsi in viaggio.

Durante il viaggio, Macchinista e Fuochista tengono il loro posto sulla locomotiva; *il primo in piedi a destra rispetto alla marcia del treno*, vicino al regolatore ed alla leva o vite d'inversione di marcia; il secondo dall'altro lato, vicino al freno, quando non sia altrimenti occupato in altre operazioni inerenti al suo servizio.

Se il Macchinista dovesse abbandonare momentaneamente il suo posto per ispezionare qualche parte della locomotiva, il Fuochista dovrà sostituirlo presso il regolatore e, nel caso che duran-

te il viaggio, il Macchinista fosse colto da improvviso malessere o, comunque, venisse impossibilitato nelle sue funzioni, il Fuochista chiuderà il regolatore e fermerà immediatamente il treno. Sotto la sua responsabilità ed autorizzato dal Capo Treno, sentendosi in grado di poterlo fare, condurrà poi lui stesso il treno, con tutta circospezione ed a velocità ridotta, fino alla prossima stazione.

Il Macchinista ed il Fuochista devono tenere l'occhio attento e vigile sulla strada innanzi a loro e, di quando in quando, volgersi per assicurarsi che tutto proceda regolarmente e che nessun segnale venga loro fatto dal personale di vigilanza o da quello del treno.

Se, per un motivo qualsiasi, il treno dovesse fermarsi lungo la strada, il Macchinista non potrà riprendere la marcia senza l'ordine del Capo Treno.

L'acqua nella caldaia, dev'essere tenuta ad almeno dieci centimetri sopra il cielo del focolare, ma anche non innalzata molto al di là onde non provocare l'immissione di vapore umido nei cilindri.

L'alimentazione dell'acqua in caldaia e del carbone nel focolaio, si dovrà effettuare in momenti opportuni, in poca quantità ma frequentemente a seconda delle condizioni della linea e del treno ed in modo da mantenere in caldaia, durante l'intera corsa, sia in salita che in discesa, la pressione normale di servizio.

## ART. 13.

### **Norme da seguirsi in presenza di segnali non preavvisati.**

Scorgendo un segnale d'arresto non preavvisato, il Macchinista deve senza indugio e, nel più breve tempo, fermare il treno; a tal fine chiuderà il regolatore, chiamerà i freni ed azionerà quelli della locomotiva e, se del caso, farà uso anche del contro vapore.

Qualora il segnale d'arresto venisse tolto, rendendosi così libero il treno di proseguire ancor prima di essersi fermato, il Macchinista chiamerà l'apertura dei freni, ma aspetterà ad aprire il regolatore fino a tanto che detti freni siano allentati per non occasionare qualsiasi brusca azione.

In vista di un segnale di rallentamento non preavvisato, il Macchinista dovrà, chiamando i freni, chiudere anche subito il regolatore, per rendersi così padrone della velocità ed agire in tempo, qualunque sia la distanza dal punto in cui il rallentamento è richiesto.

## ART. 14.

### **Velocità che deve tenere il treno.**

La velocità del treno deve regolarsi da Stazione a Stazione, secondo le percorrenze stabilite dall'orario ed il più possibile essere mantenuta

uniforme. Mentre ogni ritardo dovrà essere giustificato, resta assolutamente proibito ai Macchinisti di giungere nella Stazione in anticipo sull'ora prescritta.

Nel caso di ritardo, la velocità sarà aumentata, ma senza che abbia a superare i limiti indicati dalle apposite disposizioni, pei singoli tratti di linea e per ciascun tipo di locomotiva. Invece, nel transitare sui deviatoi, sia in Stazione che in piena linea, e specialmente quando il deviatoio venisse incontrato di punta, la velocità dovrà essere ridotta, e, nell'ultimo caso, si dovrà anche procedere alla chiusura del regolatore.

La velocità sarà pure prudentemente ridotta nelle curve situate *in galleria ed in lunga trincea*; in vicinanza dei passaggi a livello molto frequentati o i cui accessi non fossero visibili a sufficiente distanza; nonchè in qualsiasi altro punto ove fosse necessario o si presentasse il dubbio d'ingombro della linea.

#### ART. 15.

##### **Norme per l'uso dei freni nei tratti in discesa.**

Nelle discese il Macchinista regola la velocità ordinando in tempo opportuno la manovra dei freni dei veicoli e valendosi di quelli della locomotiva. Qualora sotto l'azione dei freni la velocità stessa, anche dopo essere stati aperti quelli della locomotiva, si riducesse di troppo, egli ordinerà il parziale allentamento anche dei freni dei veicoli.

Se invece malgrado la frenatura, la velocità

tendesse ad aumentare dovrà, mediante il segnale d'allarme, attirare tutta l'attenzione del personale ai freni stessi e, se del caso, mettere anche in azione tutti i mezzi frenanti a sua disposizione.

#### ART. 16.

##### **Norme da seguirsi nell'approssimarsi alle Stazioni; alle biforcazioni e passaggi a livello ferroviari.**

Approssimandosi il treno ad una stazione, ad una biforcazione, o ad un passaggio a livello con altra ferrovia, il Personale di Macchina deve raddoppiare di precauzione e disporre la velocità in modo da potere immediatamente fermare il treno, nell'eventualità che i segnali di protezione fossero disposti all'arresto.

Scorgendo un segnale di rallentamento precedente ad un segnale fisso dovrà rallentare a passo d'uomo fino a quest'ultimo e prontamente fermare il treno se lo trovasse disposto a via impedita, mentre, in caso contrario, continuerà a procedere regolarmente.

Per le fermate in Stazione dev'essere norma del Macchinista il tener presente che sarà più prudente dover riaprire il regolatore, per arrivare al punto stabilito, che forzare poi l'azione dei freni per non oltrepassarlo.

*Il Macchinista che abbia scorto un segnale fisso disposto a via libera deve, nel procedere, continuare a prestarvi attenzione fino ad averlo oltrepassato, tenendosi pronto anche a fermare il tre-*

no, nell'eventualità che il segnale stesso venga improvvisamente voltato all'arresto.

In circostanze climateriche tali da impedire di scorgere i segnali fissi a distanza utile, userà la maggior diligenza e precauzione nell'avvicinarsi ad essi. Nel caso poi che il disco non si trovasse ben girato e presentasse quindi una segnalazione dubbia, dovrà fermarsi ed attirare col fischio l'attenzione della Stazione per regolarizzare il segnalamento.

*Quando un treno che si sia dovuto fermare al disco di una Stazione, abbia avuto via libera, procederà con cautela, in modo da poter obbedire ad ogni altra eventuale segnalazione, anche nel caso che non abbia regolare fermata nella Stazione stessa.*

#### ART. 17.

### **Norme da seguirsi all'entrata e fermata nelle Stazioni.**

Nell'entrare in una Stazione, il Macchinista ridurrà prudentemente la velocità; terrà l'occhio vigilante alla strada e, nel fermarsi, userà diligenza per non impegnare con la locomotiva i deviatoi che interessassero il transito di altri treni incrocianti. Avrà anche cura poi di regolare la marcia in modo da potere, coi soli mezzi frenanti di cui dispone la locomotiva, fermare il treno al posto preciso che deve occupare ed il Fuochista, a sua volta, sia o no la locomotiva munita di freno continuo, dovrà tenersi vigile presso il freno a mano, già di-

sposto in maniera da potere ad ogni istante ottenere l'azione immediata.

Ove il treno venisse ricevuto in un binario diverso dal solito, il Macchinista procederà con circospezione e fischiando per attirare l'attenzione del personale e, nel caso si accorgesse di entrare in un binario ingombro o che sapesse dover essere occupato da altro treno, dovrà immediatamente fermarsi, impiegando all'uopo tutti i mezzi a sua disposizione.

Durante la fermata in stazione il macchinista dovrà procedere a verificare che non vi siano riscaldi nei bossoli e cuscinetti, a controllare i freni, gli organi del movimento e quant'altro fosse opportuno; nonchè a provvedere alla lubrificazione delle diverse parti della locomotiva.

Arrivando il treno alla stazione termine di corsa, sarà diligenza del personale di macchina, di mantenere alta l'acqua in caldaia, avere il fornello sufficientemente alimentato e una pressione ancora sufficiente per poter eseguire le manovre che fossero necessarie.

E' assolutamente vietato al personale di macchina di gettare scorie e ceneri sui marciapiedi delle stazioni o in altra località di transito del pubblico; vicino ad oggetti o merci che possono esserne danneggiati e lungo la linea, nelle località ove vi fosse pericolo d'incendio. Così anche sui deviatoi, sulle piattaforme o dovunque possano essere causa d'inconvenienti.

## ART. 18.

**Norme da seguirsi nel caso che un treno in corsa resti dimezzato per rottura degli organi d'attacco.**

Quando, per rottura degli organi d'attacco un treno in corsa rimanesse dimezzato, il macchinista dovrà comportarsi a norma delle prescrizioni dell'art. 21 del Regolamento per la circolazione dei treni.

Egli in ogni caso dovrà continuare la sua corsa e non arrestarsi, se non quando sia ben sicuro che la parte staccatasi trovasi completamente ferma e non possa quindi sopraggiungere ad urtare quella rimasta agganciata alla locomotiva.

## ART. 19.

**Treno rimorchiato da due locomotive.**

Nel caso che il treno debba essere rimorchiato da due locomotive, entrambe saranno poste alla sua testa, mettendo innanzi quella di maggiore potenzialità.

Spetterà sempre al Macchinista di testa il regolare e dare i segnali regolamentari, ma lo stesso dovrà partecipare all'altro tutte le comunicazioni che gli vengono fatte, riguardanti il servizio che debbono compiere.

Entrambi devono agire di conserva e accordarsi come segue nella loro azione:

a) *Per la partenza*, al segnale dato dal Dirigente il Movimento, il Macchinista della seconda lo-

comotiva con un breve fischio avverte che è pronto a partire; allora quello di testa dà il segnale ordinario di partenza e, dopo questo, il secondo Macchinista apre per il primo il regolatore. Spuntato il treno, il Macchinista di testa, a sua volta, apre il regolatore mettendo così il treno in regolare marcia;

b) *Per la fermata* è il Macchinista di testa che chiude per primo il regolatore e chiama i freni; a questa chiamata anche il secondo chiude il regolatore ed aziona il freno della sua locomotiva.

Quando un treno in doppia trazione porta i segnali notturni, salvo disposizioni in contrario, la seconda locomotiva deve viaggiare coi fanali spenti.

*(Articolo modificato in base alla nota del Ministro dei Trasporti n. 9885 (61) 19.83 del 5.9.1957, trasmessa a questa Società dell'Ispettorato Compartimentale M.C.T.C. con lettera n. 11351 del 17 settembre 1957, e resa nota al Personale con Ordine di Servizio n. 30 del 23.12.1958).*

## ART. 20.

**Disposizioni per la manovra dei treni in doppia trazione.**

Le manovre di un treno rimorchiato da due locomotive, quando trattasi semplicemente di togliere od aggiungere un solo veicolo o gruppo di

veicoli, possono essere eseguite mantenendo le locomotive unite ed, in tal caso, è sempre il Macchinista della locomotiva di testa che regola i movimenti a seconda dei segnali del manovratore. Quando invece si trattasse di manovre complesse, queste saranno eseguite dalla locomotiva che trovasi direttamente attaccata al treno, portandosi l'altra a distanza.

ART. 21.

**Disposizioni pel caso di locomotive di rinforzo  
in coda ai treni.**

Solamente nelle salite eccezionali, specificate da *apposite istruzioni*, potrà essere impiegata la locomotiva di rinforzo in coda ai treni.

Anche in questo caso i due macchinisti agiranno d'accordo; quello di coda non azionerà però la sua locomotiva che in seguito alla spunta del treno già fatta da quello di testa.

*Per le fermate il Macchinista di coda chiuderà il regolatore in anticipo non appena avutone il segnale dal Macchinista di testa.*

Nei casi di treni di soccorso, di treni materiali e di manovre nelle Stazioni in cui si rendesse necessario spingere il treno con una sola locomotiva posta in coda, il Macchinista dovrà proce-

dere colla maggiore circospezione e ad una velocità non eccedente i diciotto chilometri all'ora.

ART. 22.

**Norme da seguirsi  
in caso di segnali abbandonati sulla linea.**

Il Macchinista che scorgesse sulla linea un segnale *di fermata non custodito deve arrestarsi*, e richiamare col fischio l'attenzione del personale.

Se nessuno comparisse e non scorgesse ostacoli potrà poi, previo accordo col Capo Treno, proseguire, procedendo però al passo e con prudente circospezione, fino a che non incontri qualche Agente che gli dia la via libera. Se dopo aver così percorso almeno un chilometro non trovasse altro segnale, o qualcuno del personale che gli porti istruzioni, riprenderà la velocità normale.

ART. 23.

**Invulnerabilità delle valvole di sicurezza.**

E' assolutamente proibito di aumentare il carico delle valvole di sicurezza o in qualsiasi altro modo manometterne *il regolare funzionamento.*

*Le medesime dovranno sempre essere assicurate con apposito sigillo di piombo del deposito cui appartiene la locomotiva.*

Solo in caso di guasto alle bilancie sarà permesso di assicurarne la leva, non però in modo da causare aumento di pressione in caldaia, ma solo nel limite necessario per diminuire la perdita di vapore, quando ciò sia indispensabile per poter giungere alla prossima stazione.

Qui arrivato il Macchinista dovrà far telegrafare d'urgenza al proprio Capo Deposito per averne istruzioni. Chiunque si rendesse colpevole di alterazioni del regolare funzionamento delle valvole di sicurezza o del manometro, va soggetto a denuncia all'Autorità Giudiziaria per attentato alla sicurezza pubblica.

#### ART. 24.

##### **Avarie al fischio delle locomotive.**

Verificandosi che il fischio della locomotiva durante la corsa non funzioni, il macchinista dovrà arrestarsi per informarne il Capo Treno e non proseguirà poi, che con cautela, servendosi per i segnalamenti di una cornetta in sostituzione del fischio.

Qualora il treno fosse in doppia trazione, appena sia possibile, verrà passata in testa la locomotiva col fischio in buono stato.

Nel caso di nebbia o che la linea abbia frequenti gallerie, oppure sia in forte discesa, quando venga a mancare l'azione del fischio, il treno, se in

trazione semplice, non potrà procedere che fino alla prima stazione munita di telegrafo, e qui giunto, farà chiamare la locomotiva di soccorso.

#### ART. 25.

##### **Rapporti al Capo Treno.**

Di tutte le irregolarità ed anormalità interessanti la sicurezza dell'esercizio, scorte durante la corsa, il macchinista dovrà, nelle fermate, informare il Capo Treno, ed a tale scopo, quando l'importanza del caso lo richiedesse, dovrà anche arrestarsi nelle Stazioni non contemplate nell'orario.

Giunto al termine della corsa dovrà poi redigere speciale rapporto al suo Capo Deposito.

#### ART. 26.

##### **Prestazioni dei Macchinisti in caso di avarie.**

Nei casi di inconvenienti o avarie di qualsiasi natura, sia al materiale mobile, che alla via od agli altri mezzi d'esercizio, a cui il Macchinista potesse direttamente provvedere a dare valido aiuto, d'accordo col Capo Treno o col Capo delle stazioni, dovrà prestare con premura e diligenza l'opera sua ed i mezzi di cui dispone.

## ART. 27.

**Norme per l'uso del freno continuo.**

Nei treni che fossero muniti di freno continuo, il solo Macchinista dovrà manovrarlo e dovrà valersene per eseguire le fermate ed i rallentamenti sia ordinari che straordinari, come pure per moderare la velocità nelle discese; non domandando l'azione dei freni a mano che nei casi di guasto ed inefficacia del freno continuo.

Sarà suo dovere assicurarsi di frequente se il freno trovasi in perfetto stato di funzionamento e specialmente poi garantirsi nell'approssimarsi ai segnali fissi, ai luoghi di rallentamento ed alle discese di qualche entità.

## CAPO III

**PRESCRIZIONI DIVERSE**

## ART. 28.

**Verifiche alla locomotiva e registrazione delle riparazioni necessarie.**

Il Macchinista al termine del servizio della giornata, appena giunto colla locomotiva al Deposito, ha l'obbligo di visitarla accuratamente in tutte le sue parti ed annotare in modo chiaro nel re-

gistro a ciò destinato, apponendovi firma e data, tutte le riparazioni che avrà riscontrato essere alla stessa necessarie, per il regolare funzionamento e buona conservazione; ed ugualmente dichiararne e sottoscriverne con firma e data il buono stato, quando così fosse riscontrato. Egli, a questo riguardo, è responsabile delle erronee dichiarazioni e delle dimenticanze commesse.

Non potrà lasciare il Deposito senza prima aver comunicato al Capo o a chi per esso le annotazioni fatte e avere disposto per lo spegnimento del fuoco, la pulizia del ceneratoio, camera fumo ecc., nonchè pel rifornimento che gli fosse necessario, nel caso dovesse riprendere servizio la mattina dopo.

Se fra il suo arrivo al Deposito e la prossima partenza non dovesse intercorrere che un intervallo di otto ore, egli disporrà per lasciare il fuoco acceso, avendo cura che sia raccolto contro la piastra tubolare e sia evitata la circolazione d'aria, mediante la chiusura delle serrande del ceneratoio.

## ART. 29.

**Manutenzione e pulizia delle locomotive.**

Il personale di macchina è obbligato di eseguire alla propria locomotiva tutte le riparazioni ordinate dal Capo Deposito o da chi per esso.

In ogni caso esso ha l'obbligo di effettuare i lavori di ordinaria manutenzione agli stantuffi, alle bielle motrici e di accoppiamento, ai cuscinetti,

agli iniettori, alle valvole di sicurezza, alla rubinetteria, ai giunti, ai premistoppa, ecc.; di curare la pulizia dei tubi a fumo e l'allestimento in genere della locomotiva pel servizio che deve compiere.

*Obbligo particolare del personale di macchina* sarà anche quello di prestarsi con diligenza alla pulizia della locomotiva nelle sue varie parti e specialmente degli organi del movimento, mentre il Capo Deposito o chi per esso, stimandolo opportuno, potrà anche farlo aiutare da un manovale per la pulizia delle altre parti.

*Lo stesso personale di macchina sarà poi premuroso e attivo nel mantenere, anche durante il servizio, sempre ben pulita e in ordine la sua locomotiva.*

Nei giorni fissati dal turno di servizio, il personale di macchina attenderà con cura e diligenza alla pulizia e lavaggio della caldaia.

#### ART. 30.

#### **Attrezzi ed oggetti in dotazione alle locomotive.**

Ogni locomotiva in servizio deve essere fornita di tutti gli attrezzi e oggetti di dotazione, elencati nell'apposito libro di consegna.

Degli stessi il personale di macchina è responsabile ed all'atto di prenderne consegna rilascia ricevuta.

Esso domanderà il rimpiazzo di quelli inseribili dall'uso, o guasti, e sarà obbligato di sosti-

tuire a sue spese quelli mancanti o danneggiati, per incuria o negligenza.

I Macchinisti e Fuochisti sulla cui locomotiva siano rinvenuti, senza che ne possano dare giustificazione, oggetti appartenenti ad un'altra, saranno passibili di punizione.

#### ART. 31.

#### **Obbligo del giuramento.**

I Macchinisti e Fuochisti sono tenuti a prestar giuramento a norma di legge. Come agenti giurati essi, agli effetti dell'art. 6 della Legge 20 Marzo 1865 rivestono, nell'esercizio delle loro funzioni, la qualità di Agenti di Pubblica Sicurezza.

---

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI  
ISPETTORATO GENERALE

delle Ferrovie, Tramvie ed Automobili  
Divisione 13<sup>a</sup>

*Visto si approva ai sensi della nota N. 21775  
in data 17 Dicembre 1924.*

Il Direttore Capo Div.  
A. CRISPO

# INDICE

---

CAPO I - Attribuzioni e disposizioni generali	Pag.	3
Art. 1 - Doveri dei Macchinisti e Fuochisti . . .	»	3
Art. 2 - Dipendenza dei Macchinisti e Fuochisti	»	6
Art. 3 - Obblighi di presenza sulle Locomotive .	»	6
Art. 4 - Divieto di trasportare oggetti e persone estranei al servizio . . . . .	»	7
CAPO II - Servizio dei Macchinisti e Fuochisti	»	7
Art. 5 - Preparazione delle Locomotive . . . .	»	7
Art. 6 - Stazionamento delle Locomotive . . .	»	8
Art. 7 - Locomotive di riserva . . . . .	»	9
Art. 8 - Manovre nelle Stazioni e nei Depositi	»	10
Art. 9 - Manovre a spinta . . . . .	»	11
Art. 10 - Fuochisti abilitati alle manovre . . . .	»	11
Art. 11 - Locomotive e Treni in viaggio . . . .	»	11
Art. 12 - Prescrizioni da osservarsi in viaggio .	»	13
Art. 13 - Norme da seguirsi in presenza di se- gnali non preavvisati . . . . .	»	15
Art. 14 - Velocità che deve tenere il Treno . . .	»	15
Art. 15 - Norme per l'uso dei freni nei tratti in discesa . . . . .	»	16
Art. 16 - Norme da seguirsi nell'approssimarsi alle Stazioni; alle biforcazioni e passag- gi a livello ferroviari . . . . .	»	17
Art. 17 - Norme da seguirsi all'entrata e fermata nelle Stazioni . . . . .	»	18
Art. 18 - Norme da seguirsi nel caso che un tre- no in corsa resti dimezzato per rottura degli organi d'attacco . . . . .	»	20

Art. 19 - Treno rimorchiato da due locomotive .	Pag. 20
Art. 20 - Disposizioni per la manovra dei Treni in doppia trazione . . . . .	» 21
Art. 21 - Disposizioni pel caso di locomotive di rinforzo in coda ai treni . . . . .	» 22
Art. 22 - Norme da seguirsi in caso di segnali abbandonati sulla linea . . . . .	» 23
Art. 23 - Invulnerabilità delle valvole di sicurezza	» 23
Art. 24 - Avarie al fischio delle locomotive . .	» 24
Art. 25 - Rapporti al Capo Treno . . . . .	» 25
Art. 26 - Prestazioni dei Macchinisti in caso di avarie . . . . .	» 25
Art. 27 - Norme per l'uso del freno continuo	» 26
CAPO III - Prescrizioni diverse . . . . .	» 26
Art. 28 - Verifiche alla locomotiva e registrazio- ne delle riparazioni necessarie . . . . .	» 26
Art. 29 - Manutenzione e pulizia delle locomotive	» 27
Art. 30 - Attrezzi ed oggetti in dotazione alle lo- comotive . . . . .	» 28
Art. 31 - Obbligo del giuramento . . . . .	» 29

**GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA  
FERROVIE COMPLEMENTARI DELLA SARDEGNA**

---

REGOLAMENTO  
per gli Sviatori

**REGOLAMENTO PER GLI SVIATORI**



CAGLIARI

STAB. TIP. A.G.A. 1975

**GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA**  
**FERROVIE COMPLEMENTARI DELLA SARDEGNA**

---

REGOLAMENTO  
per gli Sviatori

**REGOLAMENTO PER GLI SVIATORI**



CAGLIARI

STAB. TIP. A.G.A. 1975

## REGOLAMENTO per gli Sviatori

### ART. 1.

La sorveglianza e la manovra degli scambi o deviatori è affidata ai Capi Squadra Manovratori, ai Manovali di Stazione di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> Classe, ovvero anche ad Agenti idonei temporaneamente incaricati di questo servizio, i quali sono tutti posti sotto gli ordini dei Capi Stazione e sono responsabili di tutti i fatti relativi al loro servizio. Solo per ciò che si riferisce alla manutenzione degli scambi, essi debbono conformarsi alle istruzioni che loro saranno impartite dai Sorveglianti della linea.

Gli Agenti incaricati delle manovre degli scambi situati lungo la linea fuori delle stazioni, sono invece posti sotto gli ordini dei Sorveglianti, salvo disposizioni speciali della Direzione dell'Esercizio.

I Capi Squadra Manovratori ed i Manovali di Stazione, dove non sono di continuo occupati nel servizio degli scambi, devono, negli intervalli liberi, tenersi a disposizione del Capo Stazione per tutte le manovre a braccia, carico, scarico e trasbordo dei bagagli e delle merci, pulizia dei locali di Stazione, Uffici e magazzini, estirpamento delle er-

be e pulizia dei piazzali, smistamento e controllo delle merci in arrivo ed in transito, accettazione e consegna delle merci verso il pubblico, sorveglianza alle merci depositate sui piani caricatori e nei carri in partenza od in arrivo, scarico ed accatastamento del carbone nei depositi dell'Amministrazione, carico del carbone sulle locomotive, distribuzione dei generi di magazzino, pulizia delle vetture nelle stazioni ove non esistono pulitori e tutte quelle altre prestazioni che verranno ordinate dal Capo Stazione nell'interesse del servizio.

All'occorrenza il Capo Stazione potrà richiedere dal personale in questione prestazioni notturne per sorveglianza delle merci e dei carri carichi che vi fossero giacenti.

#### ART. 2.

Gli sviatori devono conoscere il significato di tutti i segnali prescritti dal Regolamento per i segnali, e le disposizioni contenute nel presente Regolamento ed in quello per la circolazione dei convogli in quanto si riferiscono al loro servizio.

Essi devono saper leggere e scrivere.

#### ART. 3.

Gli scambi posti sul binario principale debbono essere mantenuti, quando non funzionano, in una posizione tale da assicurare il libero passaggio nelle due direzioni su quel binario.

#### ART. 4.

Gli scambi situati fuori dalle stazioni o quelli che non sono costantemente custoditi devono es-

sere, per cura e sotto la responsabilità di chi ne è stato incaricato, mantenuti nella loro posizione normale per mezzo di catenaccio o di una catena assicurata con lucchetto a chiave, o di un ferma scambi con lucchetto a chiave.

#### ART. 5.

Gli sviatori recandosi agli scambi, devono essere muniti di una bandiera rossa e di una bandiera verde, di lanterna a segnali, di tromba e fischietto.

Al loro arrivo allo scambio per prendere servizio, devono assicurarsi, innanzi tutto che gli aghi ed i segnali, dei quali è affidata ad essi la manovra, siano in buono stato e funzionino regolarmente.

Gli Sviatori che rimettono il servizio ai nuovi arrivati, dovranno far conoscere a questi il buono stato dei segnali e degli scambi e dovranno trasmettere le consegne particolari che avranno ricevute, come pure tutti gli schiarimenti ed avvisi utili.

#### ART. 6.

Il servizio degli Sviatori deve compiersi con calma e senza rumore.

Essi devono scambiarsi a voce bassa le comunicazioni necessarie al servizio, ed astenersi da grida e da conversazioni particolari.

#### ART. 7.

Gli Sviatori sono incaricati della sorveglianza e della manutenzione degli scambi e dei segnali

fissi ed a disco girevole, del pulimento ed ungiamento di questi apparecchi, dello stringimento delle loro viti, dell'accendimento dei loro fanali e della loro pulizia e manutenzione.

Tutte le parti di questi apparecchi saranno visitate ogni giorno con attenzione dagli sviatori, i quali si accerteranno che funzionino regolarmente e provvederanno perchè siano scolati dalle eventuali acque stagnanti, sgombrati dalle nevi, spazzati dalla polvere, estirpati dalle erbe. Inoltre essi provvederanno immediatamente alle piccole riparazioni di cui essi stessi sono capaci.

Nel caso in cui uno Sviatore non potesse da sè stesso eseguire le riparazioni necessarie, ne farà avvertito subito il Capo Stazione ed il Sorvegliante della via, ed assicurerà i segnali, che si faranno per gli scambi delle vie principali, sia col mezzo dei dischi girevoli, sia coi segnali a mano.

Anche i Guardiani della via, situati in prossimità a qualche disco a segnali, sono tenuti ad assicurarsi che questo funzioni regolarmente, e debbono sorvegliare a che il congegno non venga danneggiato per malevolenza.

#### ART. 8.

Quando un segnale a disco è maneggiato a distanza per proteggere un movimento, gli sviatori devono permettere questo movimento solo dopo essersi assicurati che nessuna macchina o treno trovasi sulla via tra il segnale e lo scambio.

#### ART. 9.

Quando un convoglio deve passare sopra uno scambio, incontrando di punta gli aghi, sia nello

entrare in una Stazione, sia nell'attraversare il punto di diramazione di altra linea in esercizio o di qualche binario di servizio posto fuori delle stazioni che non si trovi nelle condizioni indicate agli articoli 3 e 4, la leva che comanda questi aghi dovrà essere tenuta ferma dallo Sviatore per tutto il tempo del passaggio del convoglio.

#### ART. 10.

Quando un treno od una locomotiva vengono ad arrestarsi su di uno scambio lo Sviatore deve mantenere lo scambio costantemente in posizione conveniente, sostenendone la leva per evitare lo sviamento che avverrebbe se il treno o la locomotiva venissero a muoversi dall'ago verso il cuore.

In caso d'assenza dello Sviatore l'Agente che dirige la manovra deve, sotto la sua propria responsabilità, mantenere o far mantenere in posizione l'ago.

#### ART. 11.

E' formalmente proibito di cambiare la posizione di un ago sul quale la locomotiva od un treno si sono già inoltrati.

Quando uno Sviatore, si accorge, durante il passaggio della locomotiva o di veicoli, di avere dato una falsa posizione allo scambio, egli non deve in alcun modo cambiare la posizione stessa o muovere menomamente l'ago, poichè ne conseguirebbe un inevitabile sviamento dei veicoli, ma dovrà immediatamente richiamare l'attenzione del Macchinista e spiegare il segnale d'arresto.

## ART. 12.

Gli Sviatori devono cooperare, in quanto da loro dipende, che i movimenti dei treni e delle locomotive nelle stazioni, all'ingresso ed all'uscita dalle rimesse ed officine, come pure sugli aghi incontrati di punta, si eseguiscano sempre a piccola velocità e con la più grande prudenza.

## ART. 13.

Ogni ago che sia stato spostato, sia da uno Sviatore, sia da un treno, deve essere esaminato dallo Sviatore, il quale deve assicurarsi che esso ha ripreso la sua posizione normale.

Inoltre, 10 minuti prima del passaggio e dell'arrivo dei treni, gli Sviatori dovranno visitare gli aghi ed assicurarsi che essi sono nella posizione voluta dandone conferma al Capo Stazione.

## ART. 14.

I Capi Stazione devono essere avvertiti ogni qualvolta gli aghi saranno messi in riparazione nelle Stazioni.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI  
ISPETTORATO GENERALE  
delle Ferrovie, Tramvie ed Automobili  
Divisione 13<sup>a</sup>

*Visto si approva ai sensi della nota N. 21775  
in data 17 Dicembre 1924.*

Il Direttore Capo Div.  
A. CRISPO

## INDICE

Art. 1 - . . . . .	Pagina	3
Art. 2 - . . . . .	»	4
Art. 3 - . . . . .	»	4
Art. 4 - . . . . .	»	4
Art. 5 - . . . . .	»	5
Art. 6 - . . . . .	»	5
Art. 7 - . . . . .	»	5
Art. 8 - . . . . .	»	6
Art. 9 - . . . . .	»	6
Art. 10 - . . . . .	»	7
Art. 11 - . . . . .	»	7
Art. 12 - . . . . .	»	8
Art. 13 - . . . . .	»	8
Art. 14 - . . . . .	»	8

**GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA  
FERROVIE COMPLEMENTARI DELLA SARDEGNA**

ISTRUZIONI PER IL SERVIZIO DEL PERSONALE  
NELLA MANUTENZIONE E SORVEGLIANZA

Organizzazione del servizio

Agli effetti della manutenzione e sorveglianza  
la linea è divisa in tratti e posto  
un servizio di sorveglianza diretto  
dal Capo Squadra. Il servizio è organizzato  
in base alle esigenze del servizio e  
alla disposizione del personale. Il servizio  
è organizzato in una squadra di sorveglianza  
per ogni tratto di linea. Il servizio è  
organizzato in una squadra di sorveglianza  
per ogni tratto di linea.

# ISTRUZIONI

Pel servizio del personale della  
manutenzione e sorveglianza

CAPO I

Servizio di sorveglianza



Attribuzioni e lavori del Sorvegliante

Il sorvegliante, tenuto conto della sicurezza, si occupa  
del servizio di manutenzione del tratto di linea affidato  
e garantisce che il personale incaricato compia regolarmente  
il suo servizio. Il sorvegliante è tenuto a mantenere  
il servizio in efficienza e a garantire la sicurezza  
del servizio. Il sorvegliante è tenuto a mantenere  
il servizio in efficienza e a garantire la sicurezza  
del servizio.

**CAGLIARI**

STAB. TIP. A.G.A. 1975

## **ISTRUZIONI PEL IL SERVIZIO DEL PERSONALE DELLA MANUTENZIONE E SORVEGLIANZA**

### **Organizzazione del servizio**

Agli effetti della manutenzione e sorveglianza la linea è divisa in tronchi a capo dei quali è posto un Sorvegliante o Capo Tronco, che dipende direttamente dall'Ufficio Superiore presso la Direzione dell'Esercizio.

Ogni tronco è diviso in Cantoni; la manutenzione e sorveglianza di ogni Cantone è affidata ad una squadra di cantonieri, guidata e diretta da un Capo Squadra.

#### **CAPO I**

### **Servizio dei Sorveglianti**

#### **ART. 1.**

#### **Attribuzioni e doveri dei Sorveglianti.**

I sorveglianti devono attendere con diligenza a tutto quanto si riferisce alla sicurezza, ai lavori e al buon mantenimento del tronco loro affidato e curare che il personale dipendente compia regolarmente il suo servizio, ottemperi a tutte le disposizioni che gli sono impartite, porti i distintivi di uniforme prescritti e si mantenga decante e pulito.

Tutto il personale di Manutenzione e Sorveglianza deve tenere un contegno deferente verso i Superiori, corretto verso i colleghi, affabile e cortese — ma fermo e deciso — verso i dipendenti, senza mai usare modi o parole sconvenienti, nè concedere troppa familiarità.

E' obbligo dei Sorveglianti di conoscere con le presenti istruzioni tutti i regolamenti, le istruzioni e disposizioni in vigore, concernenti il servizio della Manutenzione e la circolazione dei treni e anzitutto:

Il Regolamento sui segnali;

Il Regolamento sulla circolazione dei treni;

Le istruzioni pel servizio dei macchinisti e fuochisti;

Le istruzioni pel servizio del personale dei treni.

I Sorveglianti hanno pure l'obbligo di istruire i loro dipendenti e di assicurarsi che questi conoscano ed interpretino esattamente le disposizioni regolamentari e che le mettano bene in pratica.

Devono visitare almeno una volta al giorno il tronco a loro affidato, facendosi, se del caso, coadiuvare dai Capi Squadra o dai cantonieri più diligenti e capaci, per rilevare le anomalie che possono verificarsi, sia in riguardo al servizio di manutenzione che di sorveglianza.

Oltre alla visita giornaliera al tronco i Sorveglianti, ricevendone ordine, compieranno visite speciali diurne o notturne, a piedi o in treno facendone poi dettagliato rapporto.

Nelle loro escursioni si assicureranno che gli Agenti addetti alla manutenzione e sorveglianza abbiano sempre al completo ed in buone condizioni

gli oggetti di segnalamento e gli attrezzi necessari per il disimpegno del loro servizio.

che compiano le prescritte visite alla linea;

che s'interessino di effettuare quanto è necessario per garantire la circolazione dei treni;

che facciano rispettare le Leggi e Regolamenti di Polizia ferroviaria;

che impediscano ad estranei di introdursi nella sede della ferrovia;

che custodiscano con diligenza i passaggi a livello e ne chiudano regolarmente le barriere.

I Sorveglianti devono vigilare che il personale dipendente, oltre ad aver cura della pulizia della linea ferroviaria, prenda tutte le misure ed usi tutte le cautele atte a prevenire e ad evitare, per quanto è possibile, qualunque sinistro.

I Sorveglianti devono anche:

disporre per le piantagioni, il buon allevamento e il taglio delle siepi, lo sgombrò delle frane, della neve, ecc.;

rivolgere la loro attenzione al binario, agli scambi ed a tutti gli impianti in genere esistenti sulla linea e nelle stazioni del tronco;

vigilare i fabbricati e le opere d'arte e riferire sulle riparazioni che si rendessero necessarie;

prestarsi in ogni emergenza col personale dipendente in quanto sia necessario nell'interesse della regolarità del servizio e porgere premuroso aiuto in caso di sinistri;

avere un proprio orologio, mantenerlo regolato sull'ora precisa data dalle stazioni e controllare quello dei dipendenti;

assicurarsi che siano accuratamente tenuti li-

beri da ogni impedimento e che funzionino regolarmente i segnali a distanza e le loro trasmissioni e che il relativo fanale sia sempre pulito e pronto a funzionare;

referire a chi di ragione di ogni anormalità osservata, anche se non riguardante direttamente il loro servizio.

#### ART. 2.

##### **Prestazione d'opera per altri servizi.**

Quando il servizio della manutenzione fosse richiesto per qualche incombenza o lavoro da altri servizi, i sorveglianti, previa autorizzazione del loro superiore, dovranno prestarvisi col personale e col materiale occorrenti.

Nei casi d'urgenza devono, anche senza permesso del superiore, salvo però fargliene rapporto in seguito, mettersi premurosamente a disposizione del servizio che li richieda, ben pensando che l'assicurare il regolare andamento del servizio e specialmente della circolazione dei treni, deve essere il loro primo obbligo.

Resta inteso che il personale della manutenzione, nel prestarsi per altri servizi, deve obbedire agli ordini impartitigli dai servizi stessi.

#### ART. 3.

##### **Prestazioni nel caso di uragani, temporali ecc.**

In occasione di uragani, temporali, forti piogge ecc., che si teme possano provocare lungo la li-

nea anormalità pericolose per la circolazione dei treni, i sorveglianti, nell'informarne il loro superiore, dovranno raddoppiare di zelo; disporre per una attiva vigilanza nei luoghi in cui avessero a presumere la probabilità di danneggiamenti; tener pronte le squadre per accorrervi al primo accenno che tali danneggiamenti si siano verificati o che siano per verificarsi; assicurarsi, prima del passaggio dei treni, che sul tronco loro affidato ne sia garantita la circolazione.

In caso di nevicata si presteranno a far sgombrare la linea in conformità delle disposizioni che verranno impartite.

#### ART. 4.

##### **Vigilanza alla proprietà della Ferrovia.**

I Sorveglianti devono vigilare che la proprietà della ferrovia non sia manomessa; che i termini di confine non vengano spostati o rimossi e che non si verificchino usurpazioni di dominio da parte dei proprietari limitrofi.

Debbono vigilare pure che, per le opere costruttive, le escavazioni, i cumuli di materiale od altro che si facessero da terzi, su terreni fiancheggianti quello della ferrovia, siano osservate le distanze prescritte dalle leggi; in contrario debbono farne immediato rapporto ai superiori anche telegraficamente, ed impedire la continuazione dei lavori, quando risultassero di evidente immediato pericolo all'esercizio della ferrovia, nel qual caso, se necessario, dovranno anche provvedere subito a garantirne la sicurezza.

## ART. 5.

**Rapporti del Sorvegliante.**

I Sorveglianti debbono spedire ogni giorno all'ufficio da cui dipendono un rapporto succinto intorno al lavoro eseguito nella giornata ed a quello cui intendono dar corso nel giorno successivo; sullo stato di presenza di tutto il personale dipendente; sul quantitativo dei materiali e degli attrezzi ricevuti ed impiegati, di quelli ritirati e dei materiali oggetti ed attrezzi di cui abbisognano; ed infine sui fatti importanti verificatisi.

Notificheranno con rapporti straordinari ed, all'occorrenza, anche telegraficamente, i casi impreveduti e di urgenza.

Particolare registrazione terranno poi, a seconda delle istruzioni impartite, per determinati lavori a seconda degli ordini ricevuti.

## CAPO II

**Servizio di Manutenzione**

## ART. 6.

**Attribuzioni e doveri dei capi-squadra e della loro squadra.**

I Capi Squadra debbono dirigere con assiduità il lavoro delle proprie squadre e concorrervi con l'opera personale.

Hanno l'obbligo di mantenere in condizioni di sicuro e regolare esercizio il cantone loro affidato e quindi, con la squadra ed a seconda delle istru-

zioni che saranno impartite dal Sorvegliante, eseguire:

la revisione e la pulizia del binario;  
il rinalzamento regolare delle traverse e la manutenzione della massicciata, delle scarpate, dei terrapieni, ecc.;

la manutenzione del binario, correggendo, ovunque si presentino, i difetti di calibro, di allineamento e di livello e rinnovando il materiale divenuto inservibile;

lo sgombrò delle cunette, fossi di scolo, fossi di guardie, acquedotti, ecc. ecc.;

le costruzioni di nuovi binari, le installazioni di meccanismi e le altre opere inerenti alla strada ed alle stazioni;

le riparazioni e la manutenzione del materiale fisso, cioè deviatori, incrociamenti, piattaforme, segnali e loro trasmissioni;

la manutenzione dei fabbricati, opere d'arte ecc.;

la messa in opera e riparazione delle chiusure della linea e delle stazioni;

le piantagioni di alberi e di siepi, curandone il mantenimento e la potatura;

la manutenzione delle scarpate delle trincee, degli argini, dei rilevati, dei piazzali delle stazioni, delle strade di accesso e dei passaggi a livello, entro i limiti di proprietà della strada ferrata;

lo spurgo dei pozzi d'acqua potabile e dei pozzi neri;

i lavori intesi a riparare le conseguenze di sviamenti, di frane, nevicate, inondazioni ecc.;

debbono custodire i carrelli e servirsene, attenendosi a tutte le disposizioni contenute nel rego-

lamento per la circolazione dei treni e in quello dei segnali.

I Capi Squadra devono possedere un orologio proprio ben regolato su quello delle stazioni e controllare quello dei cantonieri.

#### ART. 7.

### **Orario di lavoro per le squadre di manutenzione.**

La giornata lavorativa dei Capi Squadra, come quella dei loro dipendenti, comincia col levare e termina col tramontare del sole, salvo le opportune ore di riposo a seconda delle stagioni e delle disposizioni di legge. Essi però, salvo sempre i compensi fissati dalle disposizioni in vigore, dovranno egualmente prestarsi coi loro uomini in qualsiasi altra ora e tempo se necessità di servizio lo richiedessero e, in niun caso, potranno invocare il prolungamento delle prestazioni per abbandonare il servizio.

#### ART. 8.

### **Prestazioni in casi di pericoli, di interruzioni, di infortunio e in altri casi d'urgenza.**

I Capi Squadra appena vengono a conoscenza di qualche anormalità pericolosa, di infortunio o di interruzioni nella circolazione dei treni, nel darne, per quanto possibile subito, informazione al proprio sorvegliante ed alle stazioni finitime al luogo dell'accaduto, devono senz'altro accorrere sul posto con gli uomini della squadra e con gli attrezzi,

e, provveduto che abbiano per primo alla protezione dei treni coi dovuti segnali, per ripristinare nel più breve tempo la linea alla regolare circolazione; per la qual cosa, se del caso, chiameranno anche l'aiuto di altre squadre.

I Capi Squadra dovranno prestarsi premurosamente coi loro uomini a richiesta del personale di un treno comunque sinistrato o incagliato sulla strada.

#### ART. 9.

### **Spiegamento dei segnali di protezione durante i lavori.**

Ogni qualvolta sia intrapreso un lavoro di manutenzione che implichi interruzione e possa compromettere la solidità del binario, il capo squadra deve scrupolosamente provvedere all'esposizione dei segnali in conformità dell'art. 9 e degli articoli 6 e 7 del regolamento sui segnali, anche quando sia sicuro che nessun treno debba transitare durante il lavoro, dovendo egli prudentemente sempre tener presente la possibilità del passaggio improvviso di qualche macchina o treno non annunziato; tale precauzione dovrà averla tanto più accurata nei luoghi nei quali la visuale della linea sia ristretta, nelle gallerie, ecc.

Onde evitare rallentamenti o fremate ai treni, avrà anche cura di disporre l'esecuzione dei lavori compromettenti la stabilità del binario negli intervalli di tempo più lungo fra l'uno e l'altro treno e condurli poi in modo che la circolazione non abbia a risentirne nocumento.

## ART. 10.

**Servizio ai treni materiali.**

Quando per qualche lavoro lungo la linea comportante il trasporto di materiali a mezzo di treni, i Capi Squadra e loro uomini fossero richiesti a servire da frenatori debbono prestarvisi.

In questi casi i Capi Squadra devono anche vigilare e partecipare al regolare carico e scarico dei treni e tenere le registrazioni riferentivisi a seconda delle istruzioni impartite dai dirigenti i lavori.

## ART. 11.

**Prestazioni per lavori speciali.**

Tanto per i lavori accennati nel precedente articolo quanto nel caso che se ne dovessero eseguire altri di importanza o di urgenza, in occasione di rifacimenti, costruzioni di nuovi binari, vagliatura di massiccio, carico e scarico di materiali per conto dei magazzini, ecc., le squadre potranno essere destinate a prestare temporaneamente la loro opera anche fuori del proprio cantone.

## CAPO III

**Servizio di Sorveglianza**

## ART. 12.

I cantonieri adempiono alle funzioni previste dalle presenti istruzioni tanto per il servizio di ma-

nutenzione che per quello di sorveglianza; essi eventualmente debbono compiere anche il servizio di deviatori a seconda delle particolari disposizioni che saranno impartite.

La sorveglianza dei passaggi a livello ed il presenzaamento dei treni, potrà essere affidato anche a delle donne.

## ART. 13.

**Obbligo del giuramento.**

Per far rispettare le disposizioni di legge relative alla sicurezza ed alla polizia delle strade ferrate, i cantonieri debbono rivestire la qualità di agenti giurati, a norma di legge innanzi al Pretore.

Come agenti giurati essi, agli effetti dell'articolo 6 della legge 20 marzo 1865, rivestono, nello esercizio delle loro funzioni, la qualità di agenti di Pubblica Sicurezza.

## ART. 14.

**Obbligo di conoscere i regolamenti e contegno in servizio.**

I Cantonieri, come tutti gli altri agenti addetti alla manutenzione e sorveglianza, debbono avere conoscenza delle disposizioni contenute nelle presenti istruzioni, nel regolamento sui segnali, in quello per la circolazione dei treni e delle altre disposizioni, in quanto si riferiscono al loro servizio.

Durante il tempo della loro permanenza in servizio hanno l'obbligo di portare i distintivi di uni-

forme prescritti; possedere un orologio proprio che vada bene e curare di tenerlo regolato con quello del Capo Squadra.

Dovranno essere deferenti verso i superiori, affabili coi colleghi, usare modi corretti e riguardosi verso il pubblico e, nel presenziare i treni, tenere un contegno composto e serio e mettersi in posizione di attenti e salutare.

#### ART. 15.

### **Obbligo di visitare la linea e presenziare i treni.**

Ogni agente addetto al servizio di manutenzione e sorveglianza ha l'obbligo di effettuare la visita al tratto di linea che gli è stato affidato, secondo le istruzioni che gli sono impartite.

#### ART. 16.

### **Norme da seguirsi in caso di guasti improvvisi alla linea.**

Quando gli agenti della manutenzione e sorveglianza, perlustrando la linea, si avvedessero di guasti nel corpo stradale o nei manufatti o di difetti importanti nell'armamento, che non fossero in grado di poter riparare, spiegheranno, a seconda della minore o maggiore gravità del caso, il segnale di rallentamento o di fermata, a norma ed in conformità degli articoli 4 e 5 e successivi del regolamento sui segnali; non mancando poi di darne immediato avviso al Capo Squadra da cui dipendono, per gli opportuni provvedimenti.

Il segnale deve essere esposto, per prima, dalla parte da cui è atteso il più prossimo treno, e poi dall'altra.

#### ART. 17.

### **Divieto a terzi di circolare sulla linea.**

Il personale della manutenzione e sorveglianza deve impedire agli estranei al servizio, che non siano muniti di regolare permesso, di circolare e di fermarsi sulla sede ferroviaria.

A questo divieto vien fatta eccezione a sensi dell'art. 302 della legge sulle opere pubbliche, 25 marzo 1865, n. 2248 allegato F, nonché dei successivi decreti ministeriali 3 aprile 1900 e 23 gennaio 1907 n. 463, soltanto per i RR. CC.; per i Funzionari ed agenti di pubblica sicurezza, dell'amministrazione doganale e dei telegrafi — nell'esercizio delle loro funzioni — nonché per i Funzionari dello Stato addetti alla sorveglianza governativa delle ferrovie.

Sono anche autorizzati a circolare entro la sede ferroviaria, quando siano nell'esercizio delle loro funzioni, gli ufficiali e le guardie del dazio, ai sensi e per gli effetti del regolamento approvato con R. D. 27.2.1898, n. 84 (1), per la esecuzione del testo unico delle leggi sui dazi di consumo 15 aprile 1897 n. 187 (2); le guardie campestri, municipali e forestali e gli altri Funzionari od agenti facenti parte dei corpi armati, assimilati a quelli di pubblica sicurezza.

(1) Oggi Reg. approv. con R. D. 25 Febbraio 1924 N. 540

(2) Oggi R. D. 24 Settembre 1923 N. 2030.

Tutte indistintamente le persone autorizzate ad introdursi nel recinto della ferrovia, sono, sotto la loro personale responsabilità, obbligate ad osservare le misure di precauzione e prudenza necessarie a garantirsi da ogni danno ed inconveniente.

#### ART. 18.

### **Contegno verso le persone estranee alla ferrovia.**

Qualora gli agenti addetti alla manutenzione e sorveglianza trovassero lungo la linea persone estranee, non comprese nelle eccezioni di cui al precedente articolo, dovranno invitarle ad uscire, dopo essersi assicurati che non vi si trovavano con intenzioni malevoli.

Verificandosi dei dubbi al riguardo, prenderanno nota del nome e dei connotati, per dar seguito al regolare verbale di contravvenzione e, se del caso, li arresteranno o all'occorrenza li faranno arrestare.

Se cercando d'impedire o di prevenire atti contrari alle leggi e regolamenti, il personale incontrasse qualche resistenza da parte dei contravventori, domanderà man forte agli altri agenti della ferrovia e questi dovranno venirgli in aiuto.

Il personale stesso potrà anche, se necessario, richiedere l'assistenza dell'autorità locale e della forza pubblica a termine dell'articolo 303 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

#### ART. 19.

### **Rimozione degli oggetti e delle materie ingombranti.**

Gli addetti alla manutenzione e sorveglianza rimuoveranno tutti gli oggetti e materie che si trovassero, anche provvisoriamente, depositati sulla proprietà ferroviaria e che potessero nuocere alla sicurezza ed alla regolare circolazione dei treni od alla buona conservazione della strada e sue dipendenze.

Se gli oggetti stessi poi fossero stati messi con intenzioni malevoli, non solo dovranno procedere alla loro rimozione, ma provvedere eziandio alla legale contravvenzione e denuncia del colpevole, se noto o, in caso contrario, contro ignoti.

#### ART. 20.

### **Allontanamento e sequestro del bestiame.**

Il personale della manutenzione e sorveglianza veglierà perchè il bestiame non si introduca sulla proprietà ferroviaria ed allontanerà quello che vi si trovasse, non mancando, a seconda delle circostanze, di redigere regolare verbale di contravvenzione tanto a carico dei custodi come dei proprietari.

Il bestiame rinvenuto abbandonato sarà sequestrato; nè dovrà essere restituito senza prima aver accertato chi ne sia il proprietario od il custode che debba rispondere della contravvenzione.

Non presentandosi nè l'uno nè l'altro, gli animali così trovati saranno messi a disposizione della Pretura o dell'Arma dei RR. CC., o, in mancanza, del Sindaco del comune ove si assevera il verbale di contravvenzione.

#### ART. 21.

##### **Prestazioni in caso di accidenti o sinistri.**

In caso di accidenti o sinistri in un punto qualsiasi della ferrovia, gli agenti della manutenzione e sorveglianza, trovantisi nelle vicinanze, quando la presenza del loro posto non sia di assoluta necessità, debbono, al primo avviso, accorrere premurosamente sul luogo dell'accaduto per prestare la propria assistenza e mano d'opera.

#### ART. 22.

##### **Vigilanza in caso di intemperie.**

In caso di uragani, temporali, forti piogge ecc., il personale della manutenzione e sorveglianza dovrà raddoppiare di attività e vigilanza, sorvegliare con diligenza i luoghi più minacciati, ed assicurarsi prima del passaggio di ciascun treno, che nessun guasto sia avvenuto al corpo stradale, al binario, alle opere d'arte, ecc., che possa compromettere la sicurezza del transito e, nel caso, provvedere con energia e sollecitudine per garantire il servizio.

#### ART. 23.

##### **Custodia dei passaggi a livello.**

I cantonieri o guardiani, ai quali è affidata la custodia dei passaggi a livello debbono vigilare con la maggiore ocularietà e prudenza onde impedire inconvenienti o disgrazie. Al transito dei treni, essi debbono trovarsi sempre preparati e pronti ad esporre il segnale di arresto in caso di bisogno.

#### ART. 24.

##### **Manovre dei cancelli o barriere dei passaggi a livello.**

Le barriere o cancelli dei passaggi a livello si terranno abitualmente aperti durante l'intervallo dei treni, e gli agenti che vi si trovano di guardia sono obbligati di rendersi presso la chiusura dieci minuti prima del transito di ogni treno, calcolati sull'orario normale, e di chiudere poi l'attraversamento cinque minuti in anticipo dell'ora indicata per il transito del treno.

Per speciali passi a livello potranno essere date apposite istruzioni autorizzanti a dilazionare la chiusura delle barriere quando i treni fossero in ritardo.

In generale poi, chi è preposto alla custodia dei passaggi a livello, siano questi più o meno frequentati, prima di aprirli al pubblico, deve sempre assicurarsi che l'attraversamento possa compiersi con comodità e senza pericolo che qualche treno abbia a soppraggiungere.

## ART. 25.

**Manutenzione dei passaggi a livello.**

Tutti gli agenti incaricati della custodia di un attraversamento a livello, sono tenuti a curarne la buona manutenzione e pulizia. Essi dovranno spazzare più volte al giorno le scanellature fra le rotaie e le controrotaie; sorvegliare che non vi si incastrino pietre od altri corpi duri e tener libero il passaggio dalla polvere ed a questo scopo, quando fosse possibile, anche innaffiare.

## ART. 26.

**Custodia e manutenzione dei segnali fissi.**

Ai cantonieri potrà essere affidata la custodia dei segnali fissi, per curarne l'accensione e lo spegnimento nonchè la buona manutenzione e il regolare funzionamento.

Avvenendo che il fanale si spenga o non fosse possibile riaccenderlo, l'agente incaricato dovrà supplirvi con segnali a mano e avvisarne al più presto la stazione od il proprio superiore per i necessari provvedimenti.

Così anche dovrà prestarsi alle segnalazioni con segnali a mano in qualsiasi altra circostanza in cui quelli fissi non funzionino.

## ART. 27.

**Norme relative alla circolazione dei treni e loro segnalazioni.**

I treni si classificano come specificato dallo articolo 9 del regolamento per la loro circolazione.

Essi sono segnalati al personale della linea a norma delle disposizioni contenute nell'articolo 27 del regolamento sui segnali e nel regolamento per la circolazione dei treni.

Il personale della via viene pure avvisato con correntale dell'eventuale soppressione dei treni ordinari e di quelli straordinari che fossero già stati annunciati a mezzo di correntali o col segnalamento.

Non si inviano correntali per la circolazione delle locomotive sciolte e per i treni di soccorso.

Quando viene annunciato per mezzo di segnalazioni o di correntali un treno straordinario di cui si conosca l'orario, il personale dovrà comportarsi al riguardo come si trattasse di un treno ordinario. Se invece l'orario del treno annunciato non fosse conosciuto, dovrà restare sulla linea, in continua attesa, fino a che il treno segnalato sia transitato.

## ART. 28.

**Inoltro delle correntali.**

La correntale, annunziante l'effettuazione di treni straordinari, si invia da ciascuna stazione, sia di giorno che di notte, come prescritto all'art. 12 del regolamento per la circolazione dei treni.

La correntale ricevuta da ciascuna squadra do-

vrà essere al più presto firmata in segno di presa visione dal Capo Squadra, dai Cantonieri e dalle Guardiane preposte alla Sorveglianza dei passi a livello e, a cura del Capo Squadra, dovrà essere rimessa sollecitamente, in persona od a mezzo dei treni, al sorvegliante, il quale l'inoltrerà d'urgenza al superiore ufficio.

ART. 29.

**Presenziamento dei treni.**

Il personale della manutenzione e sorveglianza della linea deve, dieci minuti prima dell'ora normale del passaggio di ogni treno, predisporre a presenziarlo e segnalare il transito.

Prima dell'approssimarsi di un treno o locomotiva sciolta, dovrà togliere dalla strada ogni cosa che possa ostacolare il passaggio, pulire le rotaie di ogni materia e disporsi con contegno dignitoso sulla banchina stradale e sul piazzale della cantoniera alla distanza non minore di metri 1,50 dalla più vicina rotaia, pronto ad esporre od a ripetere i voluti segnali a seconda delle circostanze; perciò, anche le squadre di manutenzione, devono essere sempre munite di tromba, bandiere e fanali occorrenti alla segnalazione.

Anche nelle ore di riposo, gli agenti, all'avvicinarsi di un treno, devono tenersi preparati ad esporre i segnali che eventualmente si rendessero necessari.

Per norma, nessuno deve mai, in presenza di un treno che sta per sopraggiungere, tentare di attraversare il binario, ma sempre prudentemente rimanere dalla parte ove trovasi.

ART. 30.

**Distanziamento dei treni.**

Come prescritto dall'art. 18 del regolamento per la circolazione dei treni, questi devono mantenere una distanza di almeno dieci minuti.

Il personale della manutenzione e sorveglianza dovrà quindi tenersi pronto ad esporre gli occorrenti segnali di rallentamento o di fermata al treno o locomotiva sciolta che eventualmente sopraggiungesse prima che non fosse trascorso detto tempo dal passaggio di un altro treno.

ART. 31.

**Protezione dei treni fermi in piena linea.**

Quando un treno, per qualsiasi motivo, si arrestasse in piena linea, si dovrà provvedere senza indugio a proteggerlo, esponendo, alla distanza di cui all'art. 7 del regolamento sui segnali, le segnalazioni necessarie e, in tempo di nebbia, facendo uso, anche di giorno, dei segnali luminosi.

I segnali dovranno essere mantenuti fino a dieci minuti dopo che il treno abbia ripreso la corsa.

ART. 32.

**Norme da seguirsi nel caso di dimezzamento di un treno.**

Nel caso in cui un treno in corsa rimanesse dimezzato, e tutto o in parte, si fosse fermato, gli

agenti della manutenzione e sorveglianza, contribuito che abbiano prima di ogni altra cosa, a proteggere il treno o la parte di esso ferma, coi segnali prescritti, come dall'articolo precedente, debbono prestarsi con tutto il loro impegno all'esecuzione di quanto, nell'interesse del servizio, venisse disposto dall'agente di maggior grado che trovasi sul treno o parte di esso.

Accorgendosi che un treno si è dimezzato, essi non devono esporre segnali di arresto alla parte che procede con la locomotiva perchè con ciò la metterebbero in pericolo di essere investita dalla parte di treno staccatasi che eventualmente la seguisse; dovranno invece provvedere per l'arresto di questa seconda parte, in modo però che i segnalamenti a questo scopo non siano visti dal personale del treno che sta sulla prima e da quello della linea, che gli si trovasse innanzi onde non provocare l'arresto di questa prima parte.

La mancanza di fanali di coda ad un treno non è ragione sufficiente per fermarlo o per ritenere che una parte di esso sia rimasta indietro.

Però il personale dovrà rimanere sulla linea dopo il passaggio di un treno privo di detti fanali, finchè siasi assicurato che nulla di anormale è avvenuto ed eventualmente per procurare l'arresto, come sopra detto, della parte staccatasi che potrebbe sopraggiungere nel caso si fosse verificato il dimezzamento del treno.

Di notte i treni che procedono coi fanali di testa spenti dovranno essere fermati.

### ART. 33.

#### Veicoli in fuga.

Nel caso di veicoli in fuga, il personale della manutenzione e sorveglianza, dopo aver dato i segnali d'allarme occorrenti, dovrà cercare di fermarli o almeno di attenuarne la corsa, ingombrando le rotaie con della sabbia, della ghiaia od altre materie a sua disposizione. Possibilmente dovrà anche chiudere i passaggi a livello.

### ART. 34.

#### Circolazione dei treni materiali e carrelli.

Quando i treni materiali circolano a spoletta sopra un tratto limitato di linea, il servizio di sorveglianza sarà fatto dagli agenti a ciò incaricati, secondo le prescrizioni che saranno impartite.

Per i treni materiali comuni, il personale della manutenzione e sorveglianza deve prestar servizio come per gli altri treni e coprirla con i voluti segnali.

Dovrà perciò, passato il treno, esporre il segnale di arresto e mantenerlo fino a che sia ben certo che il treno stesso, continuando la corsa, abbia oltrepassato il posto di guardia successivo e sia protetto dal medesimo.

Sui carrelli in circolazione è fatto obbligo di tenere sempre inalberato e assicurato un segnale di arresto.

## ART. 35.

**Guasti alle linee telegrafiche.**

Gli agenti della manutenzione e sorveglianza devono anche vigilare la linea telegrafica e avvertire subito il loro superiore, nonchè la stazione più vicina, dei guasti che si fossero verificati, o della poca stabilità della palificazione, affinchè si avvii il personale competente per provvedere alle necessarie riparazioni.

In caso di guasto che abbia anche causato l'abbattimento di pali sul binario, gli agenti della manutenzione devono subito provvedere alla loro rimozione per non interrompere la circolazione dei treni, e, in caso di spezzamento di fili, dovranno isolarli per impedirne il contatto con altri in buono stato, salvo sempre ad avvertire la stazione più vicina per chiamare l'intervento del personale telegrafico.

## ART. 36.

**Notifica degli accidenti.**

Ogni accidente sulla sede della ferrovia, che colpisca gli impiegati dell'Amministrazione od estranei, o che sia causa di avarie al materiale od alle opere della ferrovia, dovrà essere prontamente notificato al superiore immediato ed al capo della stazione più vicina per i necessari provvedimenti.

## ART. 37.

**Consegna oggetti trovati.**

Gli agenti della manutenzione e sorveglianza raccoglieranno con cura tutti gli oggetti che eventualmente si staccassero o cadessero dalle locomotive e dai veicoli dei treni e li consegneranno senza ritardo al loro superiore od al capo della stazione più vicina facendosene rilasciare ricevuta.

## ART. 38.

**Alloggio dei cantonieri.**

Gli agenti ai quali non fosse concesso l'alloggio nelle case cantoniere dovranno procurarselo, possibilmente a breve distanza dal cantone cui sono addetti, e notificarlo ai loro superiori come pure agli altri agenti del cantone.

In ogni caso essi, sia che abitino o no sulla linea, non potranno allontanarsi dalla loro residenza se non con regolare autorizzazione del superiore.

## ART. 39.

**Case cantoniere.**

Gli agenti che abitano le case cantoniere debbono curare la pulizia, l'igiene e la decenza delle medesime, nonchè curare la pulizia e la manutenzione dell'annesso piazzale. Essi non potranno, sotto qualsiasi pretesto, ospitarvi estranei, tenervi pubblici esercizi, nè giuochi o riunioni, come pure

non potranno coltivarne il terreno all'intorno oltre ai limiti fissati dall'Amministrazione.

E' pure proibito di allevarvi animali che possano arrecare molestia o danni alla casa o alle proprietà limitrofe, e che impediscano di mantenere perfettamente pulito l'alloggio e le adiacenze.

Essi dovranno immediatamente segnalare ai superiori qualsiasi guasto che si verificasse nei fabbricati e diligentemente provvedere alle riparazioni urgenti.

Quando un agente, per licenziamento, per trasloco od altri motivi, cessasse di fruire dell'alloggio datogli dall'Amministrazione, dovrà, con la sua famiglia, sgombrarlo nel termine che gli sarà indicato dal sorvegliante, consegnarlo completamente libero ed in buono stato a chi sarà indicato di riceverlo, essendo ben stabilito che l'alloggio al personale della ferrovia viene concesso per ragioni di servizio e non lo si deve quindi considerare alla stregua delle ordinarie abitazioni, nè pretendere abbiano ad essere osservati usi locali o disposizioni di legge cui queste vanno soggette.

#### ART. 40.

##### **Oggetti di cui deve essere provvisto il personale di sorveglianza.**

Ogni agente adibito al servizio di sorveglianza dev'essere sempre provvisto, nell'adempimento delle sue funzioni, degli oggetti, utensili e regolamenti seguenti:

Una bandiera a segnale rosso e verde o una

lanterna per segnali a tre colori: bianco, verde e rosso;

Una tromba con cordone per mettersi a tracolla;

Un orologio da tasca di sua proprietà;

Una copia del regolamento sui segnali;

Una copia delle presenti istruzioni;

Una copia del regolamento per la circolazione dei treni;

L'orario di servizio dei treni;

Il certificato di prestato giuramento quale agente giurato e, oltre a quanto sopra, degli attrezzi necessari ai lavori che deve compiere.

#### ART. 41.

##### **Oggetti di dotazione alle squadre di manutenzione.**

Le squadre della manutenzione, oltre agli oggetti specificati nell'articolo precedente, dovranno essere munite di tutti gli attrezzi occorrenti ai lavori cui sono destinate, secondo la natura dei lavori stessi e il numero degli agenti che vi prendono parte.

#### ART. 42.

##### **Responsabilità e disciplina.**

Ogni agente che ha in consegna attrezzi ed oggetti appartenenti all'Amministrazione, ne è responsabile di fronte a questa e dovrà risponderne e rifonderne l'importo, nel caso che, per incuria o negligenza, si rendessero inservibili o fossero smar-

riti; perciò ogni agente, al momento in cui gli vengono consegnati tali attrezzi ed oggetti, dovrà controllarli e firmarne la regolare ricevuta.

Ogni agente che contravvenga ai propri obblighi e doveri e non osservi le prescrizioni portate dai Regolamenti e dalla Legge, sarà passibile di punizione a termini del Regolamento Disciplinare in vigore e delle pene comminate dall'art. 314 del Codice Penale.

---

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI  
ISPETTORATO GENERALE

delle Ferrovie, Tramvie ed Automobili  
Divisione 13ª

*Visto si approva ai sensi della nota N. 21775  
in data 17 Dicembre 1924.*

Il Direttore Capo Div.  
A. CRISPO

## INDICE

---

CAPO I - Servizio dei Sorveglianti . . .	Pagina	3
Art. 1 - Attribuzioni e doveri dei Sorveglianti . . .	»	3
Art. 2 - Prestazioni d'opera per altri servizi . . .	»	6
Art. 3 - Prestazioni nel caso di uragani, temporali, ecc. . . . .	»	6
Art. 4 - Vigilanza alla proprietà della Ferrovia . . .	»	7
Art. 5 - Rapporti del Sorvegliante . . . . .	»	8
CAPO II - Servizio di Manutenzione . . . . .	»	8
Art. 6 - Attribuzioni e doveri dei capi-squadra e della loro squadra . . . . .	»	8
Art. 7 - Orario di lavoro per le squadre di manutenzione . . . . .	»	10
Art. 8 - Prestazioni in casi di pericoli, di infortunio e in altri casi d'urgenza . . . . .	»	10
Art. 9 - Spiegamento dei segnali di protezione durante i lavori . . . . .	»	11
Art. 10 - Servizio ai treni materiali . . . . .	»	12
Art. 11 - Prestazioni per lavori speciali . . . . .	»	12
CAPO III - Servizio di Sorveglianza . . . . .	»	12
Art. 12 - . . . . .	»	12
Art. 13 - Obbligo del giuramento . . . . .	»	13
Art. 14 - Obbligo di conoscere i regolamenti e contegno in servizio . . . . .	»	13
Art. 15 - Obbligo di visitare la linea e presenziare i treni . . . . .	»	14
Art. 16 - Norme da seguirsi in caso di guasti improvvisi alla linea . . . . .	»	14
Art. 17 - Divieto a terzi di circolare sulla linea . . . . .	»	15
Art. 18 - Contegno verso le persone estranee alla ferrovia . . . . .	»	16
Art. 19 - Rimozione degli oggetti e delle mate-		

	rie ingombranti . . . . .	Pagina 17
Art. 20 -	Allontanamento e sequestro del bestiame . . . . .	» 17
Art. 21 -	Prestazioni in caso di accidenti o sinistri . . . . .	» 18
Art. 22 -	Vigilanza in caso di intemperie . . . . .	» 18
Art. 23 -	Custodia dei passaggi a livello . . . . .	» 19
Art. 24 -	Manovre dei cancelli o barriere dei passaggi a livello . . . . .	» 19
Art. 25 -	Manutenzione dei passaggi a livello . . . . .	» 20
Art. 26 -	Custodia e manutenzione dei segnali fissi . . . . .	» 20
Art. 27 -	Norme relative alla circolazione dei treni e loro segnalazioni . . . . .	» 21
Art. 28 -	Inoltro delle correntali . . . . .	» 21
Art. 29 -	Presenziamento dei treni . . . . .	» 22
Art. 30 -	Distanziamento dei treni . . . . .	» 23
Art. 31 -	Protezione dei treni fermi in piena linea . . . . .	» 23
Art. 32 -	Norme da seguirsi nel caso di dimezzamento di un treno . . . . .	» 23
Art. 33 -	Veicoli in fuga . . . . .	» 25
Art. 34 -	Circolazione dei treni materiali e carrelli . . . . .	» 25
Art. 35 -	Guasti alle linee telegrafiche . . . . .	» 26
Art. 36 -	Notifica degli accidenti . . . . .	» 26
Art. 37 -	Consegna oggetti trovati . . . . .	» 27
Art. 38 -	Alloggio dei cantonieri . . . . .	» 27
Art. 39 -	Case cantoniere . . . . .	» 27
Art. 40 -	Oggetti di cui deve essere provvisto il personale di sorveglianza . . . . .	» 28
Art. 41 -	Oggetti di dotazione alle squadre di manutenzione . . . . .	» 29
Art. 42 -	Responsabilità e disciplina . . . . .	» 29