

**GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA  
FERROVIE COMPLEMENTARI DELLA SARDEGNA**

ESTRATTO DALL'ISTRUZIONE PER IL SERVIZIO  
DEL PERSONALE DELLA PROFESSIONE E SOCCORSIVI

**ISTRUZIONI PER IL PERSONALE**

**addetto alla custodia dei Passaggi a Livello**

## **ESTRATTO DALLE ISTRUZIONI PER IL SERVIZIO DEL PERSONALE DELLA MANUTENZIONE E SORVEGLIANZA**

---

### **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 oculatezza 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 sopraggiungere.

#### 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. 27.

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

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

Essi sono segnalati al personale della linea a norma delle disposizioni contenute nell'art. 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 sta-

ti 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 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.



## ESTRATTO DAL REGOLAMENTO PER LA 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;

b) *Treni Straordinari* - Questi si suddividono in:

1) *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;

2) *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) *Speciali* - Quando il loro orario non è compreso nell'orario generale di servizio;

4) *Materiali* - Quelli che si effettuano per trasporti per conto della Società;

5) *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*.

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. 12.

#### Annuncio e segnalazione dei Treni Straordinari.

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 indi-



cato 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.

I treni *bis* si notificano coi soli segnali fatti dai treni di cui sono la ripetizione.

## ESTRATTO DAL REGOLAMENTO DEI SEGNALI

### ART. 1.

#### **Circolazione libera o impedita.**

La circolazione dei treni è libera quando lungo la linea non vi siano ostacoli e quindi manchino i segnali che comandino rallentamento o fermata.

La circolazione è impedita in qualunque caso di ingombro o interruzione di linea e allora si deve tosto provvedere alla sicurezza del servizio coi prescritti segnali, come se fosse imminente l'arrivo di un treno.

### ART. 3.

#### **Segnali che indicano la linea libera.**

Accenna che la strada è libera, il guardiano che presenta ai treni:

DI GIORNO - una bandiera avvolta nella sua custodia;

DI NOTTE - una lanterna a luce bianca i cui raggi siano rivolti verso il treno in arrivo.

### ART. 5.

#### **Segnali comandanti la fermata.**

La bandiera rossa spiegata di giorno o la lanterna rossa di notte, comandano ai treni l'arresto immediato.



In casi eccezionali e in mancanza di bandiere o di lanterna rossa, l'arresto è comandato:

**DI GIORNO** - agitando vivamente dall'alto in basso e dal basso in alto un oggetto qualunque; ovvero elevando quanto si può ambe le braccia in alto ed agitandole;

**DI NOTTE** - agitando un lume qualunque dall'alto in basso o dal basso in alto.

Per indicare la imminenza di un pericolo ed ordinare la fermata con tutti i mezzi a disposizione, si agiterà la bandiera rossa od il fanale rosso.

#### ART. 26.

##### Segnalazione in testa al treno.

Durante la notte ogni treno dovrà portare in viaggio, sul davanti, due fanali accesi a luce bianca posti ai due lati, sopra la traversa di testa.

#### ART. 27.

##### Segnalazioni in coda al treno. (\*)

I treni porteranno i seguenti segnali di coda, tenendosi presente che la loro posizione si riferisce sempre alla destra o alla sinistra di chi, posto in mezzo al binario, osserva la coda del treno:

1) - *Treno che non debba annunciare convogli straordinari:*

*Di giorno* - Nessun segnale e fanali spenti;

*Di notte* - Fanali accesi a doppia luce bianca e rossa posti a sinistra e destra in alto dell'ultimo veicolo e in modo che la luce bianca sia rivolta nel

senso della marcia del treno e possa essere scorta dal Macchinista, e la luce rossa sia rivolta in senso contrario.

2) - *Treno seguito nello stesso senso da altro treno facoltativo:*

*Di giorno* - Bandiera verde situata in alto dalla parte sinistra dell'ultimo veicolo;

*Di notte* - Cambiando in verde la luce rossa del fanale a doppia luce posto in alto a sinistra dell'ultimo veicolo;

3) - *Treno annunciante altro treno facoltativo che viaggia in senso opposto:*

*Di giorno* - Bandiera verde situata in alto dalla parte destra dell'ultimo veicolo;

*Di notte* - Cambiando in verde la luce rossa del fanale a doppia luce posto in alto a destra dell'ultimo veicolo;

4) - *Treno seguito da treno bis:*

*Di giorno* - Bandiera verde situata in alto ad entrambi i lati dell'ultimo veicolo;

*Di notte* - Cambiando in verde la luce rossa dei due fanali a doppia luce posti in alto ad entrambi i lati del detto veicolo;

5) - *I treni speciali saranno annunciati dagli stessi segnali dei facoltativi con l'aggiunta:*

*Di giorno* - Di una bandiera verde situata nel centro della testata dell'ultimo veicolo;

*Di notte* - Con un fanale a luce verde situato nel centro della testata dell'ultimo veicolo.

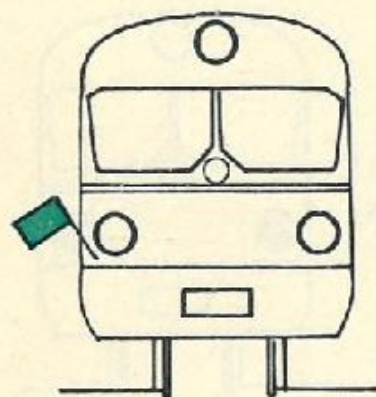


**SEGNALAZIONE IN CODA AI TRENI  
PER L'ANNUNCIO DI TRENI STRAORDINARI  
(Facoltativi, Bis o Supplementari, Speciali).**

*N. B.* - Le locomotive viaggianti isolate sono considerate come treni, così pure i carrelli a motore annunciati con correntale.

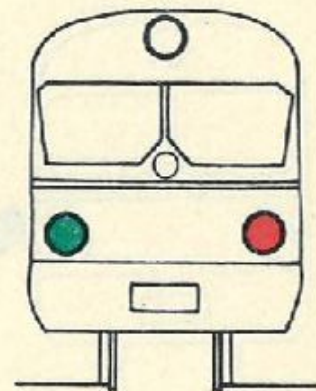
**SEGNALAZIONE DI TRENO  
FACOLTATIVO DI SEGUITO**

**DI GIORNO**



Bandiera verde dalla parte sinistra dell'ultimo veicolo.

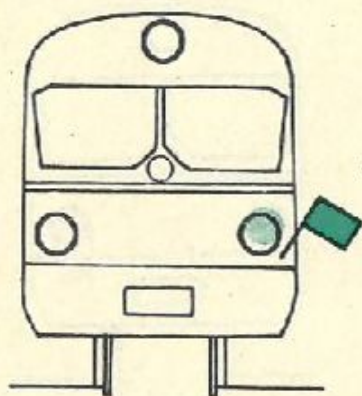
**DI NOTTE**



Fanale a luce verde dalla parte sinistra e rossa dalla parte destra dell'ultimo veicolo.

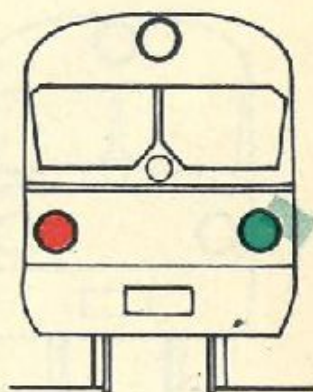
## SEGNALAZIONE DI TRENO FACOLTATIVO IN DIREZIONE OPPOSTA

DI GIORNO



Bandiera verde dalla parte destra dell'ultimo veicolo.

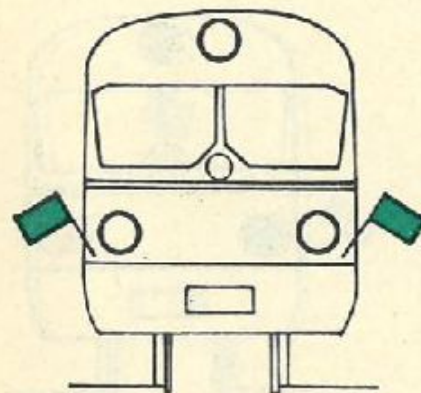
DI NOTTE



Fanale a luce verde dalla parte destra e rossa dalla parte sinistra dell'ultimo veicolo.

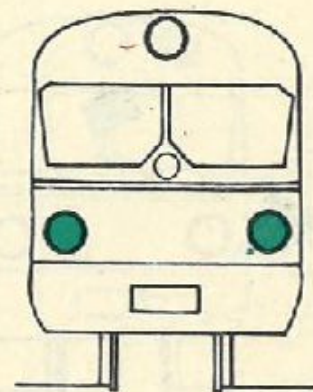
## SEGNALAZIONE DI TRENO SUPPLEMENTARE (BIS, TER, ecc.)

DI GIORNO



Bandiera verde ad entrambi i lati dell'ultimo veicolo.

DI NOTTE

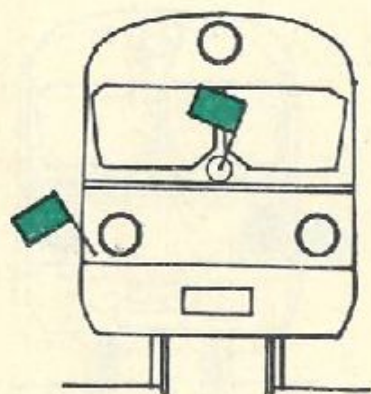


Fanali a luce verde ad entrambi i lati dell'ultimo veicolo.

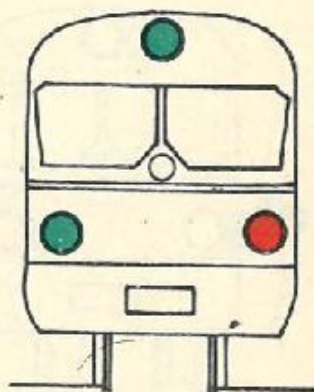


## SEGNALAZIONE DI TRENO SPECIALE DI SEGUITO

DI GIORNO



DI NOTTE

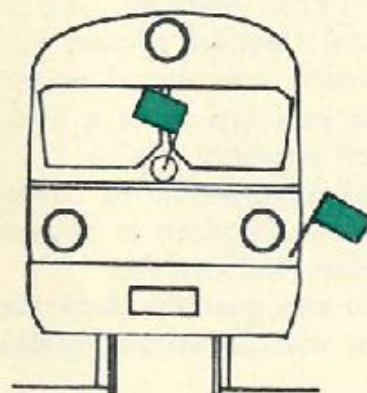


Bandiera verde dalla parte sinistra ed altra bandiera verde al centro dell'ultimo veicolo.

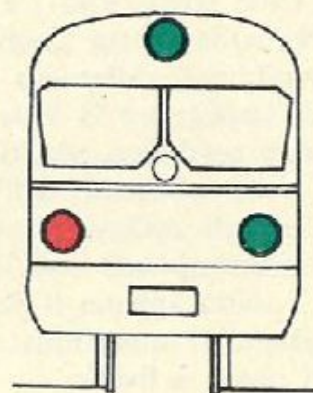
Fanale a luce verde dalla parte sinistra, rossa dalla parte destra ed altro fanale a luce verde al centro dell'ultimo veicolo.

## SEGNALAZIONE DI TRENO SPECIALE IN DIREZIONE OPPOSTA

DI GIORNO



DI NOTTE



Bandiera verde dalla parte destra ed altra bandiera verde al centro dell'ultimo veicolo.

Fanale a luce verde dalla parte destra, rossa dalla parte sinistra ed altro fanale a luce verde al centro dell'ultimo veicolo.



**GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA  
FERROVIE COMPLEMENTARI DELLA SARDEGNA  
Direzione dell'Esercizio**

Prot. n. 12796/CP

Cagliari, 24 Ottobre 1973

**ORDINE DI SERVIZIO INTERNO N. 20/1973**

**Oggetto: Passaggi a livello progressive Km. 1+987,48 (CC. 4)  
e Km. 3+841,41 (CC. 3) - Tratta Cagliari-Monserrato-Cagliari-Piazza Repubblica.**

A datare dal giorno 29 ottobre 1973 si dispone (in via sperimentale) che tutti i treni in transito in corrispondenza dei passi a livello siti alle progressive Km. 1+987,48 (Viale Italia, Pirri) e Km. 3+841,41 (Viale Marconi, Cagliari) sulla tratta Cagliari (Monserrato) Cagliari (Piazza Repubblica), rallentino la propria marcia, fermandosi prima di impegnare la sede viaria dei due su citati passi a livello e segnalino acusticamente la loro presenza.

Al momento dell'arrivo dei treni il personale di custodia agli attraversamenti provvederà a chiudere le sbarre interrompendo così il traffico veicolare sulla strada.

Non appena il personale addetto alla custodia darà via libera, il macchinista riprenderà la marcia attraversando il passo a livello.

Le Stazioni interessate dovranno provvedere alle necessarie prescrizioni di movimento.

Si raccomanda, oltre la scrupolosa osservanza delle suindicate disposizioni, tutta la possibile sollecitudine nella esecuzione delle relative operazioni, al fine di limitare al massimo ritardi ed intralci sia al traffico veicolare, che alla marcia dei treni.

**IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO  
(Ing. A. Aromando)**