Copia del regolamento d'esercizio delle ferrovie private
Naracauli-Piscinas e Bau-Piscinas
(Crediti: IGEA - Archivio storico minerario di Monteponi)

SOCIETA' ANONIMA DELLE MINIERE DI GENNEMARI & INGURTOSU

DIREZIONE DELLE MINIERE INGURTOSU (Sardegna)

=====

Ferrovia privata Naracauli-Piscinas e Bau-Tinaci

REGOLAMENTO PER L'ESERCIZIO

PARTI 1^a : NORME GENERALI PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI E IL
SERVIZIO STAZIONI

Art. 1°

I treni si distinguono in ordinari e straordinari; ordinari sono quelli stabiliti nell'orario e vengono numerati con numeri progressivi dall'1 in poi conforme alla loro successione oraria a cominciare dal mattino; straordinari sono quelli che vengono composti e fatti marciare per esigenze straordinarie di servizio e opportunamente intercalati nell'orario dei treni ordinari in modo da non turbarlo.

Art. 2.

Gli orari dei treni ordinari vengono fissati dalla Direzione delle Miniere e dovranno essere fatti rispettare dal personale di sorveglianza addetto alle stazioni e rispettati dal conduttore-macchinista. E' ammessa una tolleranza di minuti 5 di ritardo sulle ore fissate nell'orario quando vi sieno plausibili motivi di servizio.

Art. 3.

Ogni partenza di treno verrà segnalata dall'impiegato o dal sorvegliante addetto alla stazione di partenza alla stazione di Tinacci ed alla stazione di arrivo mediante il telefono. Tale segnalazione comprenderà l'ora della partenza avvenuta e la composizione del treno e il numero del medesimo. Tutti questi dati verranno pure registrati dall'impiegato o sorvegliante addetto alla stazione di partenza su apposito registro.

Analoga registrazione verrà fatta per i treni in arrivo, dei quali s'indicherà il numero d'orario, l'ora d'arrivo e la composizione.

Art. 4.

Alle stazioni di Maracauli e Piscinas si avrà un impiegato addetto alla stazione, alle stazioni di Tinacci e Bau si avrà un sorvegliante addetto di stazione.

Art. 5.

Ogni impiegato o sorvegliante addetto di stazione deve curare che i binari di corsa sui quali giungono e partono i treni sieno tenuti sgombri e in buono stato e gli scambi opportunamente manovrati, e che i vagoni stazionanti, in deposito o sotto carico sieno negli appositi binari di stazionamento.

Art. 6.

La sorveglianza e la manutenzione delle linee è affidata a una squadra speciale di operai i quali dovranno visitare i binari una volta al giorno e cureranno che le persone estranee non percorrano le linee e che le sbarre di chiusura, le tabelle dei divieti e avvisi al pubblico e altri segnali sieno al loro posto.

Art. 7.

La precedenza all'ingresso nelle stazioni risulterà dall'orario. La distanza minima fra due treni viaggianti nella stessa linea e nello stesso senso dovrà essere di un chilometro, la partenza di questi due treni dalla stessa stazione dovrà farsi a 10 minuti di intervallo l'uno dall'altro.

Art. 8.

La Direzione delle miniere stabilirà la composizione dei treni fissando il numero minimo e massimo dei carri pieni di minerale e di merci diverse o dei carri vuoti di ritorno per ciascuno dei tre tronchi. Gli impiegati e sorveglianti addetti alle stazioni sono direttamente incaricati di far osservare tale composizione regolamentare dei treni.

Art. 9.

Oltre la locomotiva il numero dei vagoni frenati deve essere $1/4$ del totale. Nei percorsi in discesa si freneranno di preferenza i vagoni pieni. In ogni caso l'ultimo vagone del convoglio deve essere frenato.

Art. 10.

La ferrovia è esclusivamente adibita al trasporto dei minerale e delle merci diverse, è perciò proibito far salire sui vagoni dei treni persone estranee al servizio della ferrovia stessa.

Le persone che abbiano la facoltà o che debbano viaggiare col treno potranno farlo solo quando vi sia l'apposito vagoncino per le persone.

Gli impiegati o sorveglianti addetti alle stazioni e il personale viaggiante sui treni saranno chiamati responsabili delle infrazioni a tale disposto.

PARTE 2^a = REGOLAMENTO DEI SEGNALIArt. 1^o

Il macchinista conduttore appena ricevuto l'ordine di partenza dall'addetto di stazione farà precedere l'inizio della marcia da un fischio a vapore se colla locomotiva a vapore, da alcuni tocchi di campana se colla locomotiva a petrolio.

Un fischio a vapore o alcuni tocchi di campana dovrà dare a 150- 200 metri prima dell'arrivo alla stazione e durante la marcia a 50 metri circa ^{prima} di entrare nelle curve che verranno appositamente indicate. Quando vi sia nebbia molto fitta o quando c'è poca luce di mattina presto o all'imbrunire dovrà di frequente dare dei fischi o dei colpi di campana.

Il macchinista conduttore quando creda di dover arrestare immediatamente il convoglio avvertirà il frenatore con tre fischi o con tre tocchi di campana brevi e vibrati.

Il frenatore quando creda di dover far arrestare il convoglio durante la marcia ne darà avviso al macchinista conduttore con tre suoni di cornetta brevi e vibrati.

Il segnale di ripresa di marcia verrà dato da entrambi con un fischio o con un tocco di campana o un suono di cornetta.

Quando il macchinista debba chiedere ^{l'apertura} ~~il rallentamento~~ dei freni al frenatore darà un fischio lungo e uno breve staccato, o un seguito di tocchi di campana e poi un tocco più vibrato staccato dai precedenti.

Art. 2^o.

Il capo della squadra addetto alla sorveglianza e manutenzione della linea, prima di iniziare qualunque lavoro di riparazione al binario o al corpo stradale dovrà

collocare a non meno di 50 metri da una parte e dall'altra delle due estremità del tratto in riparazione e lateralmente alla linea una bandiera verde nel caso in cui sia sufficiente far rallentare i treni a passo d'uomo lungo il tratto in riparazione e una bandiera rossa nel caso in cui ritenga di dover far arrestare i treni stessi dipendentemente dalla momentanea impraticabilità del binario in riparazione.

Tali bandiere dovranno togliersi solo dopo che le riparazioni saranno perfettamente compiute.

Art. 4.

La galleria sotto la discarica dei materiali sterili di Naracauli dovrà essere transitata coi fanali della locomotiva accesi.

Gli incaricati di Naracauli e Tinaci, oltre al macchinista del treno, devono assicurarsi che i fanali sieno accesi quando il treno parte da quelle stazioni per percorrere il tratto Naracauli-Tinaci.

Il macchinista-conduttore prima di entrare col convoglio in detta galleria a 15 + 20 metri dall'imbocco dovrà dare un fischio prolungato o numerosi e vibrati tocchi di campana e così pure gli stessi segnali dovrà dare prima di uscirne a 15 + 20 metri dallo sbocco.

Art. 3.

Il macchinista conduttore di ogni convoglio in marcia entrando in un tronco di linea in cui debba rallentare per l'apposito segnale della bandiera verde trovato darà un fischio prolungato o numerosi tocchi di campana per richiamar l'attenzione della squadra di manutenzione. Lo stesso farà quando dovrà arrestare il convoglio per il segnale di bandiera rossa trovato.

PARTE 3ª = REGOLAMENTO PER I MACCHINISTI, AIUTI MACCHINISTI,
FUOCHISTI E FRENATORI

Art. 1°.

Il macchinista conduttore funziona anche da capo-treno, è responsabile della marcia della locomotiva e del treno. Risponde altresì della condotta della locomotiva, della sua conservazione, provvede coll'aiuto del personale dipendente alla sua manutenzione durante le soste. Riceve gli ordini di partenza dagli addetti alle stazioni, e dovrà compilare durante le fermate nelle stazioni il foglio di viaggio, osserverà l'orario stabilito per i treni mantenendo al convoglio una velocità moderata possibilmente costante lungo ogni tratto, adottando la velocità massima di Km;10 per ora solo nel caso di ritardi.

Art. 2.

Il macchinista conduttore della locomotiva a vapore deve osservare e far osservare dall'aiuto fuochista, sotto la sua personale responsabilità tutte le prescrizioni e i regolamenti vigenti sulla condotta delle caldaie a vapore segnalando nel foglio di viaggio quelle riparazioni o sostituzioni che si rendono urgenti per la sicurezza e il regolare funzionamento delle caldaie e della locomotiva.

Art. 3.

Il macchinista conduttore dovrà osservare scrupolosamente tutte le norme prescritte per i segnali, dovrà compiere tutte le manovre di composizione e scomposizione dei treni sulle stazioni con velocità a passo d'uomo.

Nell'abitato di Maracauli, appena giunto in corrispondenza delle casse deposito minerali dovrà procedere a passo d'uomo facendo precedere il convoglio dal frenatore munito di cornetta.

Art. 4.

Durante la marcia del convoglio il macchinista dovrà personalmente provvedere alle opportune manovre del regolatore di vapore ai cilindri e il cambio di velocità ed il freno nel caso della macchina a petrolio, a sorvegliare la locomotiva e il suo andamento, a osservare la linea e gli eventuali segnali che lungo essa potranno essere posti.

Il macchinista sorveglierà la caldaia, gli indicatori di livello dell'acqua, e la pressione al manometro.

Art. 5.

L'aiuto fuochista assiste il macchinista nelle locomotive a vapore, curando il carico del combustibile nel focolare, il governo del fuoco e l'alimentazione dell'acqua in caldaia, nonché la manovra del freno; il tutto secondo le istruzioni che gli impartirà il macchinista da

cui dipenderà anche disciplinarmente.

Art. 6.

Il macchinista prima della partenza da ogni stazione dovrà assicurarsi personalmente del buon funzionamento del freno della locomotiva e dei freni dei vagoni che ne sono muniti.

Art. 7.

E' proibito alle persone estranee al servizio della locomotiva di accedervi e di trattenervisi durante il viaggio eccezione fatta ai funzionari governativi e al personale tecnico appositamente incaricato dalla direzione della miniera.

Art. 8.

Durante la corsa il macchinista deve rallentare la marcia del convoglio in corrispondenza agli scambi.

Art. 9.

Se il macchinista si trova nella necessità di fermare il convoglio lungo la linea causa guasti dovrà possibilmente procurare di trovarsi col convoglio in un rettilifo, chiuderà tutti i freni, e se la strada è in forte pendenza come nel tronco Baracauli-Tinacci e se il treno è pesante calzar le ruote della locomotiva e far collocare a 100 metri di distanza dal treno nel senso della salita della

Art. 10.

Il macchinista conduttore della locomotiva a petrolio deve prima di ogni partenza assicurarsi dell'ultimo فرمانimento del vicinissimo oltre a quello del freno, prima di prendere a sua lingua di refrigerazione sia sempre in quantità sufficienti, che dello lubrificante per le ruote, sia

L'uso della pinza per la cartuccia dell'acqua deve essere fatto solo per l'avvicinamento alla locomotiva.

linea la bandiera rossa.

SANZIONI DISCIPLINARI PER L'OSSERVANZA
DEL PRESENTE REGOLAMENTO

Tutte il personale addetto al servizio della ferrovia
è tenuto all'osservanza ^{Art. 1^o} la più scrupolosa del presente
regolamento, risponderà disciplinarmente di qualunque in-
frazione di fronte alla Direzione della miniera e personal-
mente di fronte alla legge di tutte le conseguenze che
possono causar danni alle persone e alle cose quando sia
constatata la sua negligenza e disattenzione.