HELSINGIN
RAITIOTIE- JA OMNIBUS OSAKEYHTIÖ

OHJESÄÄNTÖJÄ JA MÄÄRÄYKSIÄ

KONDUKTÖÖREILLE JA KULJETTAJILLE

V. 1928

OHJESÄÄNTÖJÄ JA MÄÄRÄYKSIÄ

HELSINGIN
RAITIOTIE- JA OMNIBUS OSAKEYHTIÖN

KONDUKTÖÖREILLE

HELSINKI 1928
LINDBERGIN KIRJAPAINO OSAKEYHTIÖ

OHJESÄÄNTÖJÄ JA MÄÄRÄYKSIÄ HELSINGIN RAITIOTIE- JA OMNIBUS OSAKEYHTIÖN KONDUKTÖÖREILLE.

Paitsi maistraatin sähköraitiotieliikennettä varten antamia järjestyssääntöjä tulee konduktöörin tarkoin noudattaa seuraavia erikoismääräyksiä.

1 §.

VELVOLLISUUKSIA PÄÄLLYSTÖÄ KOHTAAN.

Konduktööri on välittömästi johtajan, liikennepäällikön, insinöörien, liikennemestarin, ajomestarin, ylitarkastajan, tarkastajien, halliesimiehen ja tämän sijaisen alainen.

Konduktöörin tulee ehdottomasti täyttää kaikki päällystön ja esimiesten antamat määräykset ja ohjeet aina, virantoimituksessa sekä sen ulkopuolella, käyttäytyen raittiina,

siistinä, moitteettomasti ja henkilökunnalle sopivalla tavalla sekä esiintyä kohteliaasti ja avuliaasti yleisöä, päällystöä ja tovereita kohtaan.

§ 2.

TERVEHDYS.

Virkapukuun puetun konduktöörin tulee tervehtiä sotilaalliseen tapaan.

§ 3.

ASUNTO.

Konduktöörin tulee ilmoittaa asunto-osoitteensa konttoriin ja, muuttaessaan asuntoa, heti tehdä siitä samoin kirjallinen ilmoitus.

§ 4.

VIRKAPUVUN JA TAVARAIN HOITO.

Konduktöörin tulee pitää itsensä, pukunsa sekä virkapukuun kuuluvat esineet siistinä ja hyvässä kunnossa, jottei epäedullinen arvostelu yksityisesta kohdistuisi koko henkilökuntaan.

Virantoimituksen ulkopuolella ei virkapukua saa käyttää. Virkapuku, samoin kuin kaikki siihen kuuluvat osat, on konduktöörin toimesta korjattava, jos siihen ilmaantuu pienempiä vikoja.

Konduktöörien erotessa toimestaan on virkapuku jätettävä takaisin puhdistettuna ja eheänä.

5 §.

VIRKAA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET.

Konduktöörin tulee tarkoin tuntea tointansa koskevat määräykset sekä maistraatin vahvistamat järjestyssäännöt.

Sairauden tai virkaloman jälkeen ryhtyessään hoitamaan tointansa on konduktöörin heti otettava selvä niistä määräyksistä, jotka mahdollisesti on annettu hänen poissaollessaan; ja on hän vastuussa onnettomuuksista ja vahingoista, jotka aiheutuvat määräysten noudattamatta jättämisestä.

6 §.

YLEISIÄ VELVOLLISUUKSIA.

Konduktööri on päällikkö vaunussa sekä vastuussa siitä, ettei järjestystä rikota sekä että annettuja ohjeita tarkoin noudatetaan. Hänen tulee osoittaa ahkeruutta, huolellisuutta ja valppautta toimessaan sekä esiintyä kohteliaasti ja ystävällisesti, mutta epäröimättä. Jos on syytä muistuttaa matkustajia määräysten noudattamisesta, on huomautus tehtävä kohteliaasti käyttämällä puhuttelusanoja „olkaa hyvä", „var så god". Yleisöä puhuteltaessa on käsi vietävä lakkiin ja otettava huolellinen asento.

Matkustajien kysymyksiin tulee konduktöörin auliisti vastata sillä kielellä, jolla häntä puhutellaan, mutta keskustelua ei hän saa aloittaa taikka antautua tarpeettomaan puheluun tai sanakiistaan, vaikkakin häntä puhuteltaisiin epäkohteliaasti.

Konduktöörin tulee muistaa, että hän ainoastaan siistillä, mutta samalla varmalla ja arvokkaalla käytöksellä voi saavuttaa yleisön luottamuksen.

7 §.

VAUNUN VASTAANOTTO, SAIRAUS, MYÖHÄSTYMINEN VIRANTOIMITUKSESTA, VAIHTO.

Konduktöörin tulee saapua virantoimitukseen niin hyvissä ajoin (aamuisin 10 min. ennen lähtöaikaa), että hän voi tulla vakuutetuksi vaunun ohjesäännön mukaisesta kunnosta, eikä hän saa poistua vaunusta ilman lähimmän saapuvilla olevan esimiehen lupaa.

Ottaessaan vastaan vaunun pitää konduktöörin tarkastaa, että vaunu on hyvin puhdistettu, että kaikki on järjestyksessä, ikkunalasit kirkaat, kaikki metalliosat kiillotetut, istuimet vapaat pölystä, lattia lakaistu, astuimet vapaat liasta tai lumesta j. n. e. Sitäpaitsi on hänen tarkastettava, että vaunussa on oikeat linjamerkit (kilvet, lyhtylasit ja numero), että päätykilvet ovat oikein, merkkikellot ja lamput täysin hyvässä kunnossa ja että muut tarvekalut ovat hyvässä järjestyksessä.

Havaitessaan jotain olevan epäkunnossa tai puhdistuksen tapahtuneen puutteellisesti, tulee konduktöörin ilmoittaa siitä tarkastajalle,

halliesimiehelle eli tämän sijaiselle. Todettuaan kaiken olevan kunnossa ja saatuaan lähtömääräyksen, antaa konduktööri lähtömerkin kuljettajalle.

Umpinaisen vaunun konduktöörin tulee ehdottomasti muistaa sulkea vaununovet ennen hallista lähtöä.

Jos konduktööri sairauden takia on estynyt saapumasta virantoimitukseen, on tästä viipymättä tehtävä ilmoitus halliesimiehelle, tämän sijaiselle tai tarkastajalle, ja on sairaus lääkärintodistuksella todistettava 24 tunnin kuluessa.

Jos konduktööri sairastuu ollessaan virantoimituksessa, on hänen heti toimitettava tästä tieto lähimmälle esimiehelleen, jonka tulee huolehtia konduktöörin vaihdosta.

Jos konduktööri saapuu virantoimitukseen myöhästyneenä, tulee hänen maksaa sakkoa 5 markkaa. Jos myöhästymisen takia on hankittava sijainen, pitää konduktöörin palkata tämän ja lisäksi maksaa 5 markkaa sakkoa jokaiselta laiminlyödyltä tunnilta tai sen osalta.

Yhden päivän tai pitemmän ajan poissaolo ilman laillista estettä voi aiheuttaa viran menettämisen heti.

Vaihto virantoimituksessa saa tapahtua ainoastaan määräaikoina ja määrätyillä paikoilla; ja tulee vuorossa olevan konduktöörin saapua vaihtopaikalle 5 min. ennen määräaikaa.

Vaihdon tapahtuessa tulee konduktöörin hankkia varmuuden siitä, että vaunu on ohjesäännön mukaisessa kunnossa, sekä lisäksi ottaa ehdottomasti selvää ovatko kaikki matkustajat suorittaneet maksunsa tai ei.

8 §.

TYÖVUORON VAIHTO. VIRKALOMA.

Pakottavissa tapauksissa voi liikennemestari myöntää työvuoron vaihdon korkeintaan yhdeksi päiväksi.

Jos konduktööri tahtoo vapautusta virantoimituksesta yhtä päivää pitemmäksi ajaksi, tulee hänen hyvissä ajoin esittää anomuksensa liikennepäällikölle.

9 §.

TUPAKANPOLTTO.

Virkapukuun puettu konduktööri ei saa tupakoida vaunussa eikä sen silloilla.

10 §.

PUHDISTUS JA ILMANVAIHTO.

Virantoimituksessa tulee konduktöörin parhaan kykynsä mukaan pitää vaunu sisältä puhtaana ja siistinä vapaana tomusta. Kesäisin lämpimällä säällä on ilmanvaihtoikkunat ja tarpeen mukaan vaunun takaovi (ruotsalaisissa vaunuissa) pidettävä avoinna. Samoin voidaan umpinaisten vaunujen peräruutu tarpeen vaatiessa vetää alas. Ovet ja ikkunat on sulettava jonkun matkustajan vaatiessa sitä. Etuovi pidetään aina kiinni. Heleässä auringonpaisteessa on uutimet vedettävä ikkunoiden eteen.

11 §.

KONDUKTÖÖRIN PAIKKA.

Konduktöörin säännönmukainen paikka on takasillalla selittäin vaunun päätyyn.

Kun konduktööri osottaakseen paikkoja matkustajille, periäkseen maksuja tai muun takia on pakoitettu liikkumaan, tulee hänen mahdollisimman pian asettua paikalleen. Erittäin tulee hänen ottaa huomioon, että hän on takasillalla vaunun saapuessa asemalle tai pysäkille. Lähtömerkkiä ei hän yleensä saa antaa ollessaan sisällä vaunussa voidakseen olla vakuutettu siitä, että pyrkijät ovat ehtineet nousta vaunuun.

Konduktööri ei saa oleskella vaunun etusillalla kauemmin kuin virantoimituksen vaatiman ajan, eikä keskustella kuljettajan kanssa vaunun ollessa liikkeessä eikä myöskään istua vaunussa, riippumatta siitä onko vaunu kulussa tai ei.

12 §.

ASEMAT JA PYSÄKIT.

Vaunu pysähtyy ainoastaan määrätyillä paikoilla. Asemilla pysähtyy vaunu aina ilman pysähdysmerkkiä, pysäkeillä ainoastaan jos matkustajia poistuu vaunusta tai pyrkii siihen. Vilkasliikkeisillä pysähdyspaikoilla ja vaunun takasillalla ollessa tilanpuutetta tulee konduktöörin astua alas vaunusta jättääkseen tilaa sekä auttaakseen ja järjestääkseen vaunusta poistumista ja siihen nousemista siten että

uudet matkustajat saavat nousta vaunuun vasta edellisten poistuttua.

Pimeän tultua vaunun ollessa valaistuna sekä päivisin, jos ikkunat ovat jäätyneet, on konduktöörin hyvissä ajoin ilmoitettava vaunussa olijoille ne asemat ja pysäkit, joiden nimitykset on otettu erikoisiin tätä tarkoitusta varten jaettuihin vihkosiin.

Ennen vaunun tuloa pysäkille on konduktöörin otettava tarkasti vaarin haluaako kukaan matkustaja poistua vaunusta.

Jos vaunun matka illalla ennen halliin ajoa ei enää jatku pääteasemalle saakka, tulee konduktöörin vaunuun pyrkiville henkilöille ilmoittaa minne vaunu menee.

Jos perävaunu jätetään pois, on siinä toimivan konduktöörin hyvissä ajoin kehoitettava matkustajia siirtymään moottorivaunuun.

Konduktöörin poistuessa vaunusta tarkastusasemalle vaihtaakseen rahaa tai muun virkatoimen takia tulee hänen ilmoittaa tästä kuljettajalle tai, milloin perävaunu on, toiselle konduktöörille.

13 §.

PAIKKOJEN OSOITTAMINEN.

Konduktöörin tulee huolehtia siitä, että kukin matkustaja saa vaunussa yhtä istunsijaa vastaavan tilan, ja tarpeen vaatiessa kohteliaassa muodossa pyytää matkustajia varaamaan tilaa vastatulleille. Myöskin on hänen katsottava, että vaunusilloilla kukin matkustaja saa oikeudenmukaisen tilan.

Konduktöörin on valvottava, että matkustajat ilman onnettomuuden vaaraa voivat päästä vaunusta ja vaunuun, sekä erikoisesti autettava naisia, lapsia sekä vanhoja ja avuttomia henkilöitä heidän noustessa vaunuun tai poistuessa siitä.

Kun kaikki paikat ovat täynnä, tulee konduktöörin ilmoittaa tästä kuljettajalle kolmella lyhyellä, peräkkäisellä merkillä. Sitä ennen on konduktöörin kuuluvasti ilmoitettava vaunuun pyrkijöille vaunun täyttymisestä.

Konduktööriä varten varatulle paikalle takasillalla eivät matkustajat saa asettua. Mitä tulee ruotsalaisiin vaunuihin, on konduktöörin katsottava, että takasillan oikealla puolella

on mahdollisimman paljon tilaa matkustajien tuloa ja poistumista varten.

Umpivaunuissa tulee konduktöörin samaa tarkoitusta varten kohteliaasti, mutta vakavasti kehoittaa matkustajia siirtymään etusillalle, jos takasillalla on ahdasta.

Konduktööri ei saa millään ehdolla antaa lähtömerkkiä ennenkuin matkustajat ovat täysin nousseet vaunuun tai siitä poistuneet.

Umpinaisissa perävaunuissa tulee konduktöörin tarkoin valvoa, ettei mitään onnettomuuksia satu etuovea suljettaessa, mihin konduk ööri saa ryhtyä vasta sen jälkeen kuin kaikki matkustajat ovat täysin poistuneet.

Ennenkuin konduktööri antaa lähtömerkin, tulee hänen katsoa nopeasti ympärilleen, myöskin taaksepäin, päästäkseen selville siitä, että kaikki pyrkijät ovat ehtineet vaunuun.

Pysähdyspaikoilla linjojen risteyksissä on konduktöörin velvollisuus odottaa toiselta linjalta tulevia matkustajia, jos tämä voi tapahtua ilman mainittavaa ajanhukkaa.

14 §.

MAKSUN PERIMINEN.

Heti vaunun lähdettyä liikkeelle tulee konduktöörin ryhtyä maksun perimiseen siten että se ruotsalaisissa vaunuissa tapahtuu ensin takasillalla, sitten etusillalla ja lopuksi sisällä vaunussa, sekä umpivaunuissa ensin etusillalla, sitten sisällä vaunussa ja lopuksi takasillalla.

Voidakseen tarkkailla maksujen suoritusta on konduktöörin tarkoin seurattava vastatulleiden matkustajien sijoittumista vaunuun.

Maksu etusillalla olevilta matkustajilta peritään ovessa tarkoitusta varten olevan aukon kautta. Jos konduktööri on epävarma siitä ovatka kaikki todella maksaneet, on ovi avattava ja konduktöörin mentävä sillalle sekä sitten sulettava ovi. Jos silta on täynnä matkustajia saa konduktööri periä maksun seisten oviaukon kohdalla, mutta tällöin tulee vaunun takaoven välttämättä olla kiinni.

Maksua ei peritä sylissä istuvilta lapsilta, jotka ovat korkeintaan 4—5 vuoden ikäisiä, mutta on konduktöörin valvottava, etteivät lapset tällöin ota eri istuinsijaa.

15 §.

RAHAVAIHTO. VAIHTOKASSA.

Konduktöörillä pitää aina olla mukana kyllin kaikkia lippuja sekä vaihtorahaa.

Rahaa vaihtaessaan on konduktöörin erehdysten välttämiseksi selvästi mainittava saamansa rahan arvon.

Ellei konduktööri ehtisi periä maksua kaikilta matkustajilta ennenkuin vaunu tulee seuraavalle asemalle tai pysäkille, on hänen keskeytettävä työnsä ja mentävä takasillalle voidakseen tarkoin seurata vaunussa olevaa ja siihen pyrkivää yleisöä.

Jos matkustaja tarjoaa maksun 20 markkaa suurempana rahana, on konduktöörin vaihdettava se, jos hänellä on kylliksi rahaa tätä varten. Ellei vaihtaminen käy päinsä, tulee hänen kohteliaasti huomauttaa matkustajalle, ettei 20 markkaa suurempaa rahaa tavallisesti vaihdeta.

Konduktööri on tilivelvollinen vaihtokassastaan jokaisena arkipäivänä ja tulee sen ehdottamasti olla oikein. Jos vaihtokassassa on vajausta, pitää konduktöörin heti täyttää

sen. Vaihtorahojen anastamisesta seuraa toimen menetys.

16 §.

VAPAAMATKUSTAJAT.

Seuraavat henkilöt saavat maksutta matkustaa raitioteillä:

A. Vaunun missä paikassa tahansa:

1) Henkilöt, joilla on yhtiön kullasta ja valkeasta emaljista tehty merkki omistajan nimikirjoituksineen (kelpaa aina),

2) Henkilöt, joilla on yhtiön virkamieslippu,

3) Henkilöt, joilla on vuosilippu (kelpaa kulloinkin kuluvana vuotena).

B. Ainoastaan etusillalla:

1) Virkapukuun puetut poliisit, korkeintaan 2 yhtaikaa, jos tila sallii,

2) Liikennehenkilökuntaan kuuluvat, joiden tulee esittää yhtiön sopimuskirja,

3) Henkilöt, joilla on siltalippu.

Vuosiliput ja siltaliput on aina tarkastettava. Jos konduktööri huomaisi väärinkäytöksen tulee hänen ottaa lipun haltuunsa ja kohteliaasti vaatia säädetty maksu.

Matkustajan noustessa moottorivaunun etusillalle tulee kuljettajan siitä heti antaa merkki konduktöörille riippumatta siitä tietääkö kuljettaja vaunuun tulleella henkilöllä olevan oikeuden matkustaa ilmaiseksi tai ei; virkapukuun puetun poliisin tai yhtiön palveluksessa olevan henkilön takia ei merkkiä tarvitse antaa.

Konduktöörin tulee heti merkin saatuaan mennä katsomaan onko vaunusillalle tulleella matkustajalla vuosi- tai siltalippua vai onko hänen perittävä maksu, joka on samalla kannettava.

Konduktöörin velvollisuutena on, riippumatta siitä onko kuljettaja antanut merkin, pitää silmällä onko uusia matkustajia noussut etusillalle, mikä tapahtuu siten, että konduktööri, vaunun lähdettyä pysäkiltä, menee etuoven luo tarkastamaan matkustajain lukumäärän.

Perävaunun konduktöörin tulee ottaa huomioon, mitä edellä on sanottu moottorivaunun konduktööristä.

17 §.

LIPUT.

Lippu eroitetaan lehtiöstä käyttämällä pihdissä olevaa kumirengasta. Lippua ei saa kostuttaa käyttämällä sylkyä.

Siirtomerkintä tehdään lippuun vain matkustajain pynnöstä tämän suorittaessa maksua tai myöhemmin. Tällöin tulee konduktöörin erehdysten vältämiseksi toistaa sen paikan nimitys, jonne siirtoa pyydettiin.

Ennenkuin konduktööri antaa matkustajalle siirtomerkinnällä varustetun lipun, tulee hänen tarkastaa, että siirto on oikein merkitty mikäli koskee lipussa olevaa aika- ja päivämäärää.

Konduktöörin tulee huolellisesti tarkastaa matkustajan jättämän siirtolipun kelpoisuuden.

Jos matkustajan esittämä lippu ei ole pätevä, ja konduktööri, virheellisyyden laadusta riippuen, ei voi olla täysin varma siitä, että lippu on sellaisenaan matkustajalle annettu, tulee hänen kohteliaasti vaatia uutta maksua; tällöin on kuitenkin turhaa rettelöimistä vältettävä ja, mikäli mahdollista, käännyttävä tarkastajan puoleen.

Siirtomerkintä oikeuttaa ainoastaan kahteen muuttoon ja tällainen lippu kelpaa vain merkitystä paikasta heti jatkuvaa matkaa varten ensimmäisellä vaunulla, jossa on tilaa.

18 §.

MATKAKAPINEET.

Matkustaja saa ottaa vaunuun yhden matkaesineen, jonka voi pitää polvella ja jonka suuruus ei saa haitata toisia matkustajia. Tavallinen käsinkannettava matkalaukku, torikassi ja muut vastaavanlaiset kapineet on asetettava etusillalle. Kapineita, jotka ovat suurempia kuin 60 × 50 × 30 tai jotka pahan hajun, likaisuutensa tai muun syyn takia voivat aiheuttaa hankaluutta, ei saa ottaa raitiotievaunuun.

19 §.

UNOHDETUT ESINEET.

Vaunuun unohdetut esineet on mahdollisimman pian jätettävä lähimmälle tarkastusasemalle.

20 §.

JÄRJESTYSSÄÄNTÖJÄ MATKUSTAJIA VARTEN.

Niiden tähän myötäliitettyjen määräysten lisäksi, jotka Uudenmaan läänin kuvernööri on vahvistanut maaliskuun 11 päivänä 1901, on otettava huomioon, etteivät matkustajat saa sallia lasten seisoa penkeillä; että sylkeminen on kaikkialla vaunussa kiellettyä, siis myöskin laitureilla, sekä että naisilta, joiden hattuneulat eivät ole suojustetut, kielletään pääsy vaunuun.

21 §.

MATKUSTAJISTA, JOTKA RIKKOVAT OHJESÄÄNTÖJÄ VASTAAN.

Konduktöörin tulee pitää huolta siitä, että henkilöt, jotka ovat ilmeisesti juovuksissa tai jotka siivottomuudellaan tai likaisuudellaan voivat häiritä toisia matkustajia, eivät pääse vaunuun. Jos tällainen henkilö kuitenkin nousee vaunuun taikka jos joku kieltäytyy suorittamasta maksua tai noudattamasta 20

§:ssä mainittuja järjestyssääntöjä tahi konduktöörin virantoimituksessa antamia määräyksiä, on vaunu pysäytettävä ja asianomainen henkilö käskettävä poistumaan. Jollei asianomainen heti noudata käskyä, on konduktööri oikeutettu pyytämpän apua lähimpänä olevalta tarkastajalta tai virantoimituksessa olevalta poliisilta.

22 §.

MERKIT.

Konduktööri voi antaa merkin kuljettajalle joko merkinantokellolla tai vihellyspillillä.

Moottorivaunussa annetaan seuraavat kellomerkit:

1 lyönti = „liikkeelle"

2 lyöntiä = „pysähdy seuraavalla pysäkillä"

3 lyöntiä = „matkustajia täysi lukumäärä" laske alas kilpi: „Täynnä" „Fullsatt"

Useat tiheään peräkkäiset lyönnit (hätämerkki) = „pysähdy heti".

Perävaunusta annetaan seuraavat merkit:

1 lyönti = „perävaunu selvä"

2 lyöntiä = „pysähdy seuraavalla pysäkillä".

Nämä merkit annetaan moottorivaunun konduktöörille, jonka tulee toistaa ne kuljettajalle.

Useat tiheään peräkkäiset lyönnit (hätämerkki) = „pysähdy heti".

Kuultuaan tämän merkin täytyy kuljettajan heti pysäyttää, vaikkei moottorivanun konduktööri olisikaan ehtinyt toistaa sitä.

Vihellyspillillä annetaan samat merkit kuin kellolla.

Kuljettaja antaa seuraavat merkit konduktöörille:

1 lyönti = „matkustaja noussut etusillalle"

2 lyöntiä = „jarruta perävaunua"

3 lyöntiä = „tule avuksi".

23 §.

SÄHKÖVALAISTUS.

Pimeän tullen on konduktöörin sytytettävä sähkölamput. Hyvissä ajoin sitä ennen tulee konduktöörin koettaa valaistusta. Ellei

tämä toimi, on ilmoitus tehtävä lähimmälle tarkastajalle, jotta vika voidaan korjata ennen pimeän tuloa.

Perävaunun seuratessa tulee moottorivaunun konduktöörin yhdistää molempien vaunujen valojohdot sitä varten olevalla kaapelilla. Tällöin on otettava huomioon, että kosketustanko vedetään ensin irti johdosta onnettomuuksien ehkäisemiseksi.

Ukonilmalla on sähkövalo heti sytytettävä ja tulee sen palaa niin kauan kuin ukonilma kestää, olipa sitten pimeä tai ei.

24 §.

SÄHKÖLÄMMITYS.

Konduktöörin tulee tarkastaa, että sähkölämmityspatterit toimivat heti kun sähkövirta on yhdistetty. Jos lämpöpatteri jostain syystä lämmittäisi huonosti, vuotaisi tai saisi muun vian, on ilmoitus heti tehtävä lähimmälle tarkastajalle.

25 §.

PERÄVAUNUN KÄYTTÄMINEN.

Perävaunun konduktöörin tulee sopivilta osilta noudattaa moottorivaunun konduktöörille annettuja määräyksiä.

Perävaunua yhdistettäessä moottorivaunuun tulee tämän konduktöörin perävaunun konduktöörin avustamana asettaa paikalleen moottorivaunussa oleva yhdysrauta ja tällöin suorittaa yhdistäminen huollellisesti ja varoen.

Tämän jälkeen on jarrutuskaapeli asetettava paikalleen erittäin huolellisesti, niin ettei se irtaannu vaunujen ollessa liikkeellä. Lopuksi kiinnitetään varmuusketju.

Perävaunua erotettaessa moottorivaunusta, mikä ei saa tapahtua junan ollessa liikeellä, ovat valojohto ja jarrutuskaapeli varovasti otettava pois, varmuusketju ja yhdysrauta irroitettava, minkä jälkeen sokkapultti asetetaan paikoilleen siten, ettei se laahaannu.

26 §.

YHTEENTÖRMÄYS.

Yhteentörmäyksen sattuessa muiden ajoneuvojen kanssa tulee konduktöörin merkitä muistiin ajoneuvon numeron tai toiminimeä osottavan kilven sekä vähintään kahden saapuvilla olevan luotettavan todistajan nimet ja osoitteet ja myöskin koettaa ottaa selville ajoneuvon omistajan osoitteen tai nimen mikäli se on mahdollista kutsumalla paikalle poliisin. Konduktöörin pitää yhdessä kuljettajan kanssa panna merkille ajoneuvon laji, onko se auto, pika- tai kuorma-ajuri, tyhjä tai kuormitettu, sekä heti antaa tyhjentävä selostus tarkastajalle tai halliesimiehelle. Poliisin ollessa läheisyydessä on konduktöörin ilmoitettava nimensä ja numeronsa sekä kehoitettava häntä toimittamaan tutkinto.

27 §.

VIRANTOIMITUS PÄÄTEASEMILLA. VAUNUN HOITO.

Pääteasemalle saavuttaessa tulee konduktöörin heti siistiä istuinpenkit ja lattian sekä raappia

pois lumen ja lian astuimilta ja muualta. Poisheitetyt käytetyt liput tai muut paperijätteet on tilaisuuden sattuessa poimittava ja pantava paperisäiliöön, joka on pääteasemalla tyhjennettävä.

Vaunun lakaiseminen saa tapahtua ainoastaan jos matkustajia ei ole tai jos he antavat suostumuksensa siihen. Ennen lakaisuun ryhtymistä on harja kastutettava niissä vesisäiliöissä, joita tätä varten on pääteasemilla.

Konduktööri ei saa unohtaa, että hän on virantoimituksessa myöskin vaunun seisoessa pääteasemalla. Hän ei sentähden saa lukea sanomalehteä tai tehdä muuta sentapaista, vaan on hänen kiinnitettävä huomionsa vaunuun, josta hän ei saa poistua kauemmaksi kuin että hän voi hyvin nähdä mitä siinä tapahtuu, ettei liian suuria kapineita oteta vaunuun, etteivät pahanilkiset ihmiset vahingoita sitä j. n. e.

Jos konduktöörin täytyy luonnollsen tarpeen takia tai virka-asioissa poistua vaunun luota, tulee hänen käskeä kuljettajan tai perävaunun konduktöörin valvoa vaunua hänen poissaollessaan.

Konduktööri ja kuljettaja eivät saa milloinkaan poistua vaunusta samanaikaisesti.

28 §.

LIIKENNEHÄIRIÖT.

Liikenteen keskeytyessä tulee konduktöörin heti puhelimitse ilmoittaa siitä lähimmälle tarkastuspaikalle tai vaunuhalliin.

29 §.

VAUNUN VAHINGOITTUMINEN.

Jos matkustaja tai muu henkilö vahingoittaa vaunua tai muuta yhtiön omaisuutta, on konduktööri velvollinen yksin tai yhdessä kuljettajan kanssa ottamaan selville syyllinen ja viipymättä tekemään ilmoitus tarkastajalle. Jos konduktööri laiminlyö tämän, vastaa hän itse vahingosta.

30 §.

TAPATURMAT.

Tapaturman satuttua joko siten, että ihminen on joutunut vaunun alle, taikka matkustaja luiskahtaa tai kaatuu noustessaan vaunuun tai siitä poistuessaan, tulee konduktöörin antaa hätämerkin ja auttaa loukkaantunutta. Tapahtumasta on annettava mahdollisimman yksityiskohtainen ja totuudenmukainen selostus ilmoituksineen saapuvilla olleiden todistajien nimistä lähimmälle tarkastajalle.

Jos kuljettaja sairauden tai tapaturman takia menettäisi mahdollisuuden ohjata vaunua, on konduktöörin heti tartuttava itsetoimivaan virrankatkaisijaan sekä jarrua käyttäen pysäytettävä vaunu mahdollisimman pian.

31 §.

PALOKUNTA.

Jos palokunta lähestyy, ajaa kadun yli tai yhdensuuntaisesti raitiotievaunun kanssa, tulee konduktöörin pysäyttää vaunun.

32 §.

RANGAISTUSMÄÄRÄYKSIÄ.

Näiden järjestyssääntöjen rikkominen rangaistaan varoituksella, rahasakoilla, pidätyksellä virantoimituksesta tai virkaerolla.

Petos tai sen yritys rangaistaan heti tapahtuvalla viran menetyksellä ja johtaa se syytteeseen laillisessa tuomioistuimessa.

Sama rangaistus kohtaa konduktööriä:

a) joka virantoimituksessa käyttää väkijuomia tai on juopunut;

b) joka palveluksen ulkopuolella, mutta virkapukuun puettuna, esiintyy juopuneena kadulla tai muulla yleisellä paikalla;

c) jonka poliisi on ottanut huostaan palveluksen ulkopuolella tapahtuneen juopumuksen, mellastelun tai häiritsevän esiintymisen takia.

Johtokunta.

Ote

JÄRJESTYSSÄÄNNÖISTÄ

Raitiotieyhtiön luku- ja kokoussaleja varten.

1) Pääsy lukusaliin on ainostaan Raitiotieyhtiön palveluksessa olevalla henkilöllä tahi tämän perheen jäsenellä.
2) Salissa kävijäin on noudatettava siivoa käyttäytymistä, hyvää järjestystä ja tarpeellista varovaisuutta.
3) Sanomalehtiä, aikakauskirjoja ja kirjoja ei ilman erityistä lupaa saa viedä pois.
4) Yhtiön omaisuudelle koituneesta vahingosta vastaa se, joka on vahingon aiheuttanut.
5) Kokouksia ja juhlia varten luovutetaan sali, sitten kun sitä koskeva anomus on tehty isännöitsijälle tai toimeenpanevalle johtajalle, jonka myös on hyväksyttävä tarkoitusta varten laadittu ohjelma.
6) Juopunut henkilö ei pääse yhtiön yleisiin huoneistoihin, joihin ei myöskään saa tuoda väkijuomia eikä nauttia niitä.
7) Kokoukseen tai juhlaan osaaottavan tulee ehdottomasti noudattaa näitä määräyksiä

sekä niitä osoituksia, joita yksityistapauksissa läsnäoleva Raitiotieläisyhdistyksen hallituksen jäsen tahi kutakin kertaa varten valitut järjestysmiehet antavat.

8) Kohdissa 6) ja 7) olevia määräyksiä vastaan tehdyt rikkomukset rangaistaan siten kuin ne olisivat tapahtuneet virantoimituksessa.

Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiö.

OHJESÄÄNTÖJÄ JA MÄÄRÄYKSIÄ

HELSINGIN RAITIOTIE- JA OMNIBUS OSAKEYHTIÖN KULJETTAJILLE

OHJESÄÄNTÖJÄ JA MÄÄRÄYKSIÄ HELSINGIN RAITIOTIE- JA OMNIBUS OSAKEYHTIÖN KULJETTAJILLE.

Paitsi maistraatin sähköraitiotietiikennettä varten antamia järjestyssääntöjä ja Helsingin kaupungin liikenneohjesääntöä tulee kuljettajan tarkoin noudattaa seuraavia erikoismääräyksiä.

1 §.

VELVOLLISUUKSIA PÄÄLLYSTÖÄ KOHTAAN.

Kuljettaja on välittömästi johtajan, liikennepäällikön, insinöörien, liikennemestarin, ajomestarin, ylitarkastajan, tarkastajien, halliesimiehen ja tämän sijaisen alainen.

Kuljettajan tulee ehdottomasti täyttää kaikki päällystön ja esimiesten määräykset ja ohjeet aina, virantoimituksessa sekä sen ulkopuolella, käyttäytyen raittiina, siistinä, moitteetto-

masti ja henkilökunnalle sopivalla tavalla sekä esiintyä kohteliaasti ja avuliaasti yleisöä, päällystöä ja tovereita kohtaan.

2 §.

TERVEHDYS.

Virkapukuun puetun kuljettajan tulee tervehtiä sotilaalliseen tapaan. Vaunun ollessa liikkeellä ei kuljettaja saa tervehtiä eikä vastata tervehdykseen.

3 §.

ASUNTO.

Kuljettajan tulee ilmoittaa asunto-osoitteensa konttoriin ja, muuttaessaan asuntoa, heti tehdä siitä samoin kirjallinen ilmoitus.

4 §.

VIRKAPUVUN JA TAVARAIN HOITO.

Kuljettajan tulee pitää itsensä, pukunsa sekä virkapukuun kuuluvat esineet siistinä ja

hyvässä kunnossa, jottei epäedullinen arvostelu yksityisestä kohdistuisi koko henkilökuntaan.

Virantoimituksen ulkopuolella ei virkapukua saa käyttää. Virkapuku, samoinkuin kaikki siihen kuuluvat osat, on kuljettajan toimesta korjattava, jos siihen ilmaantuu pienempiä vikoja.

Kuljettajan erotessa toimestaan on virkapuku jätettävä takaisin puhdistettuna ja eheänä.

5 §.

VIRKAA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET.

Kuljettajan tulee tarkoin tuntea tointansa koskevat määräykset sekä alussamainitut maistraatin sähköraitiotieliikennettä varten antamat järjestyssäännöt.

Sairauden tai virkaloman jälkeen ryhtyessään hoitamaan tointansa on kuljettajan heti otettava selvä niistä määräyksistä, jotka mahdollisesti on annettu hänen poissaollessaan, ja on hän vastuussa onnettomuuksista ja vahingoista, jotka aiheutuvat määräysten noudattamatta jättämisestä.

6 §.

TUPAKANPOLTTO.

Virkapukuun puettu kuljettaja ei saa tupakoida vaunussa eikä sen silloilla.

7 §.

TYÖVUORON VAIHTO. VIRKALOMA.

Työvuoron vaihdon ja virkaloman voi liikennemestari pakottavissa tapauksissa myöntää korkeintaan yhdeksi päiväksi.

Jos kuljettaja tahtoo vapautusta virantoimituksesta yhtä päivää pitemmäksi ajaksi, tulee hänen hyvissä ajoin esittää anomuksensa liikennepäällikölle.

8 §.

YLEISET VELVOLLISUUDET. SAIRAUS. MYÖHÄSTYMINEN VIRANTOIMITUKSESTA. VAIHTO.

Kuljettajan tulee työssään osoittaa ahkeruutta, huolellisuutta ja tarkkuutta sekä esiintyä kohteliaasti ja ystävällisesti, mutta epäröimättä. Jos on syytä muistuttaa matkustajia määräysten noudattamisesta, on huomautus tehtävä kohteliaasti käyttämällä puhuttelusanoja „olkaa hyvä".

Jos kuljettaja sairauden takia on estynyt saapumasta virantoimitukseen, on tästä viipymättä tehtävä ilmoitus halliesimiehelle, tämän sijaiselle tai tarkastajalle; ja on sairaus lääkärintodistuksella toteutettava 24 tunnin kuluessa.

Jos kuljettaja sairastuu ollessaan virantoimituksessa, on hänen heti toimitettava tästä tieto lähimmälle esimiehelleen, jonka tulee huolehtia kuljettajan vaihdosta.

Jos kuljettaja saapuu virantoimitukseen myöhästyneenä tulee hänen maksaa sakkoa 5 markkaa. Jos myöhästymisen takia on hankittava sijainen, tulee kuljettajan palkata tämän ja lisäksi maksaa 5 markkaa sakkoa jokaiselta laiminlyödyltä tunnilta tai sen osalta.

Yhden päivän tai pitemmän ajan poissaolo ilman laillista estettä voi aiheuttaa viran menettämisen heti.

Vaihto virantoimituksessa saa tapahtua ainoastaan määräaikoina ja määrätyillä pai-

koilla; ja tulee vuorossa olevan kuljettajan saapua vaihtopaikalle 5 min. ennen määräaikaa.

Vaihdon tapahtuessa tulee kuljettajan hankkia varmuuden siitä, että vaunu kaikkine osineen on täysin hyvässä kunnossa; poistuvan kuljettajan tulee taas ilmoittaa mahdolliset viat, hänen vuorollaan mahdollisesti annetut virkaa koskevat määräykset sekä kaikki tekemänsä huomiot, joilla voi olla merkitystä liikenteelle.

9 §.

KULKUVUOROT. KELLO.

Kuljettajan tulee pitää huoltaa siitä, että määrättyjä kulkuaikoja tarkoin noudatetaan. Hänellä pitää olla oikeaa aikaa osottava kello, jota on usein verrattava normaalikelloihin.

10 §.

VAUNUN VAHINGOITTUMINEN.

Jos matkustaja tai muu henkilö vahingoittaa vaunua tai muuta yhtiön omaisuutta, on kuljettaja velvollinen yhdessä konduktöörin kanssa ottamaan selville syyllinen ja viipymättä tekemään ilmoituksen lähimmälle esimiehelle. Jos tämä laiminlyödään, vastaavat kuljettaja ja konduktööri itse vahingosta.

Kuljettaja vastaa palkallaan ja omaisuudellaan kaikesta hänen huolimattomuutensa takia syntyneestä vahingosta.

11 §.

PALOKUNTA JA SOTILASRIVISTÖT.

Jos palokunta lähestyy, ajaa kadun yli tai yhdensuuntaisesti raitiotievaunun kanssa, tulee kuljettajan pysäyttää vaunun.

Jos sotilasrivistö kulkee raitiotien yli, on vaunu pysäytettävä kunnes joukko on ohi.

12 §.

VAUNUN KUNTOONPANO.

Koska sekä matkustajien että suureksi osaksi yleisen katuliikenteen turvallisuus riippuu kuljettajasta, on erittäin tärkeää, että hän on täysin vakuutettu siitä, että hänen kul-

jettamansa vaunu on kaikin puolin täysin käyttökelpoisessa kunnossa.

Tämän takia täytyy kuljettajan saapua vaunuhalliin vähintään 10 minuuttia ennen määrättyä lähtöaikaa ottaakseen selville vaunun käyttökelpoisuus, jolloin hänen tulee tutkia:

1) että ohjauskahva liikkuu helposti, sitä ennen todettuaan, että päävirrankatkaisija on auki;

2) että käsijarrut molemmilla silloilla ovat oikein asetetut, toisin sanoen, että ne vaikuttavat noin $^3/_4$ kierroksella, sekä että jarruklossit ovat siten asetetut, että ne hyvin koskettavat pyöriä;

3) että ilmajarrut toimivat;

4) että lamput ovat kunnossa ja että koelamppu on mukana;

5) että varakappaleet ovat paikoillaan sekä kelvollisia ja että niitä on varalla;

6) että varmuuskytkin moottori- ja perävaunun välillä on ehjä;

7) että perävaunun valo- ja jarrutuskaapelit ovat hyvässä kunnossa ja paikoillaan;

8) että hiekkalaatikot ovat täytetyt kuivalla hiekalla sekä että hiekotuslaitos on hyvässä kunnossa;

9) että hälyytyskellot soivat hyvin;

10) että vaihderauta on paikallaan ja käyttökelpoinen;

11) että määrätyt varaosat ja yhdysraudat on mukana.

Havaitessaan vian, jota hän ei heti voi korjata, tai jonkun osan puuttuessa, tulee kuljettajan heti ilmoittaa siitä talliesimiehelle tai tämän sijaiselle.

Kuljettaja on vastuussa siitä, että kaikki edellämainitut osat ovat mukana ja käyttökelpoiset vaunun lähtiessä hallista.

Kuljettajan tulee katsoa, ettei ketään henkilöä ole vaunun alla tai sen katolla silloinkuin hän panee vaunun liikkeelle.

13 §.

VAUNUN LIIKKEELLEPANO JA VIRRAN YHDISTÄMINEN.

Ennenkuin kuljettaja panee vaunun liikkeelle, tulee hänen katsoa:

1) että umpivaunun ovet ovat kiinni;

2) että takajarru on auki;

3) että kosketustanko on työlankaa vasten oikeassa suunnassa.

Tämän jälkeen:

1) suljetaan päävirrankatkaisija;

2) ohjauskahva ja suunnanvaihtokahva asetetaan paikoilleen, jälkimmäinen ajosuuntaan.

Vaunu on nyt lähtövalmis, mutta sitä ei saa panna liikkeelle ennenkuin konduktööri on antanut lähtömerkin.

Saatuaan lähtömerkin;

1) kuljettaja antaa merkin hälyytyskellolla;

2) avaa käsijarrun ja

3) päästää virran moottoreihin kiertämällä ohjauskahvaa.

Ohjauskahvaa kierretään vasemalla kädellä ja pitää sen tapahtua nopeasti ja varmasti ilman minkäänlaista pysäystä eri asentojen välillä.

Asennoissa 1, 2, 6, 7 ja 8 ruotsalaisissa vaunuissa sekä asennoissa 1, 2, 5 ja 6 amerikalaisissa moottorivaunuissa saa ohjauskahvaa pitää ainoastaan niin pitkän ajan, joka tarvitaan kaksinumeroisen luvun lausumiseen; asennossa 3 ja 4 sekä vastaavasti amerikalaisessa vaunussa asennossa 3 taas vain senajan, joka menee yksinumeroisen luvun lausumiseen. Ainoastaan asemia 5 ja 9, amerikalaisissa 4 ja 7, saadaan pitää vaunun liikkuessa ohjauskahvan paikkana. Kahvan muutto tapahtuu siis seuraavalla tavalla:

ruotsalaisissa moottorivaunuissa: „kaksikymmentäyksi“, „kaksikymmentäkaksi“, „kolme“, „neljä“, „viisi“;

amerikalaisissa moottorivaunuissa: „kaksikymmentäyksi“, „kaksikymmentäkaksi“, „kolme“, „neljä“; jos kahva on vietävä korkeampiin asemiin, on sitä pidettävä asemassa 5, amerikalaisessa vaunussa asemassa 4, vähintään neljän sekunnin ajan; senjälkeen jatketaan: „kaksikymmentäkuusi“, „kaksikymmentäseitsemän“, „kaksikymmentäkahdeksan“, „kaksikymmentäyhdeksän“; amerikalaisissa: „kaksikymmentäviisi“, „kaksikymmentäkuusi“, „kaksikymmentäseitsemän“.

Jos virtaa on laskettava moottoreihin, saa kuljettaja muuttaa kahvan nopeammin välttääkseen virranhaaskausta, edellyttäen, että vaunu liikkuu riittävän nopeasti. Sitävastoin on kiellettyä sivuuttaa yhtä tai useampaa asentoa tai kahvan kiertäminen nopeammin kuin edellä on määrätty, jos vaunu liikkuu hitaasti. Nousuissa ja käänteissä sekä kis-

kojen ollessa liukkaat, on virran yhdistäminen tehtävä hitaammin ja varoen, sillä muuten voivat varakappaleet palaa liiallisesta kuormituksesta.

Kuljettaja ei milloinkaan saa yrittää vähentää vaunun nopeutta viemällä kahvaa yksistään alempaan asemaan.

14 §.

AJO.

Vaunun kulkiessa tulee kuljettajan kiinnittää kaiken huomionsa toimeensa, eikä hän saa vaunun liikkuessa puhella kenenkään kanssa.

Hänen pitää tarkata yksinomaa edessä olevaa linjaa ja mitä sillä tapahtuu sekä aina pitää vaunua siten vallaassaan, että hän milloin tahansa voi pysäyttää sen. On parempi pysähtyä jonkun kerran tarpettomasti kuin saattaa matkustajat vaaraan sekä aikaansaada vaunun mahdollinen vahingoittuminen.

Voidakseen milloin tahaansa pysäyttää vaunun, tulee kuljettajan, erittäinkin jos virta on moottoreissa, aina pitää vasemman kätensä ohjauskahvalla. Jos kuljettajan jostain syystä pitäisi käyttää vasenta kättään vapaasti, täytyy hänen aina ensin asettaa kahva 0:lle.

Hän ei saa antaa kenenkään kosketella ohjauskahvaa, suunnanvaihtokahvaa, jarrutuslaitosta tai muita vaunun käyttöön kuuluvia osia.

Jos kuljettaja huomaa kiven tai muun sellaisen esineen kiskoilla, täytyy hänen pysäyttää vaunu ja poistaa este, eikä hän saa millään ehdolla ajaa sen yli. Jollei kuljettaja pimeän takia huomaisi kiskolla olevaa pienenpuoleista esinettä, ennenkuin vaunun tärinästä päättäen sellaisen yli on ajettu, ei hän saa ilman muuta jatkaa matkaa, vaan täytyy hänen pysäyttää vaunu ja kehoittaa konduktöörin poistamaan kiskoilta mahdollisesti jälelläolevat osat esineestä, jottei seuraavaa vaunua kohtaisi sama onnettomuus.

Saatuaan lähtömerkin konduktööriltä kellolla tai vihellyspillillä, irroittaa kuljettaja käsijarrun, katsoo onko tie vapaa ja kiertää senjälkeen vasemmalla kädellään ohjauskahvaa vähitellen tasaisesti siten kuin 13 §:ssä on sanottu, samalla pitäen oikeaa kättään käsijarrulla.

Vaunua ei saa milloinkaan panna käyntiin käsijarrun ollessa kiinni.

15 §.

MERKIT.

Kuljettajan tulee antaa merkki hälytyskellolla:

1) vähintään 20 metriä ennenkuin vaunu sivuuttaa poikkikadun, kadunkulmauksen tai muun sellaisen paikan;

2) kun kaksi vaunua sivuuttaa toisensa;

3) kun kulkija tai ajoneuvo on raitteella tai sen läheisyydessä;

4) yleensä kun on syytä varoa yhteentörmäystä tai onnettomuutta.

Umpivaunuissa olevalla vihellyspillillä on merkinanto sallittua vain silloin kuin yhteentörmäys on pelättävissä.

Merkkien tulee olla selvät ja kovat kuitenkaan olematta turhan meluavia.

Juuri ennen vaunun liikkeellepanoa tulee kuljettajan antaa merkki hälyytyskellolla.

Kuljettajan tulee tarkoin ottaa vaarin liikennepoliisin antamat merkit, erittäinkin kadunkulmauksissa.

Kuljettaja antaa merkinantokellolla konduktöörille seuraavat merkit:

1 lyönti = „matkustaja noussut etusillalle“
2 lyöntiä = „jarruta perävaunua“
3 lyöntiä = „tule avuksi“.

Konduktööri voi antaa merkin kuljettajalle joko merkinantokellolla tai vihellyspillillä.

Moottorivaunun konduktöörin antamat merkit ovat:

1 lyönti = „liikkeelle“
2 lyöntiä = „pysähdy seuraavalla pysäkillä“
3 lyöntiä = „matkustajia täysi lukumäärä“ laske alas kilpi „Täynnä“ „Fullsatt“.

Useat tiheään peräkkäiset lyönnit (hätämerkki) = „pysähdy heti“.

Perävaunun konduktöörin antamat merkit ovat:

1 lyönti = „perävaunu selvä“
2 lyöntiä = „pysähdy seuraavalla pysäkillä“.

Nämä merkit annetaan moottorivaunun konduktöörille, jonka tulee toistaa ne kuljettajalle.

Useat tiheään peräkkäiset lyönnit (hätämerkki) = „pysähdy heti“.

Kuultuaan tämän merkin täytyy kuljettajan heti pysäyttää, vaikkei moottorivaunun konduktööri olisikaan ehtinyt toistaa sitä.

16 §.

VIRRAN KATKAISEMINEN.

Virtaa katkaistaessa viedään ohjauskahva nopeasti, kuitenkaan tempaisematta, takaisin 0 asentoon ilman mitään pysähdyksiä.

Jollei kahvaa jostakin syystä voitaisi viedä takaisin 0 asentoon, on katossa oleva virrankatkaisija viipymättä käännettävä alas sekä käsijarru kiinnitettävä.

Piirieristäjien kohdalla on virta aina katkaistava viemällä kahva 0 asentoon. Jos työlanka jostakin syystä kävisi virrattomaksi, on kahvia heti asetettava 0 asentoon.

17 §.

AJONOPEUS JA SEN SÄÄNNÖSTELY.

Kuljettajan tulee tarkkaan tuntea ajonopeuden linjan eri osilla, eikä hän saa milloinkaan ylittää sitä.

Vilkasliikkeisillä paikoilla ei yleensä saa asettaa kahvaa korkeampaan kuin 5 asentoon amerikalaisissa vaunuissa 4 asentoon; ja on tätä nopeutta muutenkin käytettävä mahdollisimman paljon, jos ajovuoroja täten voidaan seurata.

Tarvittaessa suurempaa nopeutta tai enemmän voimaa voidaan ruotsalaisissa vaunuissa käyttää myös asentoa 9, ja amerikalaisissa vaunuissa asentoa 7, mutta siirtyminen ylöspäin edellisessä kohdassa mainitusta nopeuksista saa tapahtua ainoastaan silloin, kun kuljettaja katsoo voivansa ehtiä asentoon 9 ruotsalaisissa ja asentoon 7 amerikalaisissa vaunuissa sekä pitää kahvaa näissä asennoissa vähintäin 6 sekunttia. Muulloin käytetään ainoastaan asentoja 5 tai 4.

Virtaa ei siis saa katkaista, jos kahva ruotsalaisissa vaunuissa on 6, 7 tai 8 asennolla ja amerikalaisissa 5 tai 6 asennolla.

Jollei kahvaa tahdota pitää 9 asennolla (amerikalaisissa 7 asennolla), mutta virtaa tarvitaan edelleen, on kahva vietävä 0:lle ja siitä suorastaan 5 tai 4 asentoon.

Kuljettaja ei milloinkaan saa koettaa pienentää vaunun nopeutta siirtämällä kahvaa alempaan asentoon, vaan on se aina ensin

vietävä 0 asentoon ja virta vasta sen jälkeen tarpeen mukaan yhdistettävä.

Jos kuljettaja liikennehäiriön tai jonkun muun syyn takia ei voisi noudattaa kulkuaikoja, ei kuljettaja milloinkaan saa ylittää johtosäännössä määrättyä nopeutta, sillä yleinen liikennevarmuus on aina asetettava ensi sijalle. Hänen tulee rauhallisella ja tasaisella ajolla sekä supistamalla seisahdusaikoja päätyasemilla ja pysäkeillä koettaa saada menettämänsä ajan vähitellen takaisin.

Ajettaessa vastaan tulevan vaunun ohi on virta katkaistava.

18 §.

AJO VAIHTEIDEN KOHDALLA, KADUNRISTEYKSISSÄ Y. M.

Erittäin varovasti on ajettava vaihteiden kohdalla käänteissä ja risteyksissä, poikkikatuja sivuutettaessa, paikoilla, joissa katutyötä suoritetaan vaihteiden läheisyydessä sekä muuallakin missä äkillinen este voi ilmaantua. Tällöin on ajettava mikäli mahdollista ilman virtaa siksi kunnes moottorivaunu ja perävaunu, jos sellaista on, kulkevat vaarallisen paikan ohi.

Kuljettajan tulee ennen vaihteeseen ajoa tarkkaan katsoa, että se on oikein asetettu.

Itsetoimivan vaihteen kohdalla ei vaunu milloinkaan saa kulkea muuttajan ohi ennenkuin edellinen vaunu on täysin sivuuttanut vaihteen.

19 §.

VASTAMÄET JA KÄÄNTEET.

Jyrkempää vastamäkeä noustessa on vaunun nopeus järjestettävä siten, että ohjauskahva jo mäen alapuolella on asennossa 5 tai 9 (amerikalaisissa vaunuissa 4 tai 7) ja on muita asentoja kielletty käyttämästä.

Myötämäessä tulee virran olla katkaistuna eikä vaunun nopeus saa koskaan olla niin suuri ettei kuljettaja milloin tahansa voi pysäyttää vaunua.

Jollei vaunu myötämäessä lähtisi itsestään liikkeelle, voidaan kahva viedä asentoon 1 tai 2 sekä, vaunun lähdettyä liikkeelle, takaisin 0 asentoon.

Käänteissä on ajettava hitaasti ja mieluiten ilman virtaa vaunun kulun suojelemi-

seksi. Vaunun päästyä täydellisesti käänteeseen, voidaan nopeutta virtaa käyttäen lisätä. Ohjauskahvaa ei saa käänteissä kiertää korkeammalle kuin 5 asentoon (amerikalaisissa vaunuissa 4 asentoon).

20 §.

ASEMAT JA PYSÄKIT.

Paitsi onnettomuuden estämiseksi taikka muun pakottavan syyn takia saa vaunun pysäyttää ainoastaan kilvillä osoitetuilla asemilla ja pysäkeillä.

Asemilla pysäytetään vaunu aina; pysäkeillä ainoastaan jos matkustajia pyrkii vaunusta tai siihen.

Kuljettajan tulee ennen pysäkille tuloa tarkkaan katsoa, jos joku tahtoo nousta vaunuun.

Asemalle tuliessa on kuljettajan niin hyvissä ajoin katkaistava virta viemällä ohjauskahva 0 asentoon, että vaunu sopivalla nopeudella pysähtyy joko ilma- tai käsijarruja käyttämällä määräpaikalle.

Umpivaunuissa ei kuljettaja saa avata ovea ennenkuin vaunu on pysähtynyt, sekä kylmään vuodenaikaan pitää ovea auki mahdollisimman vähän.

Jollei pysäkillä kukaan pyrkisi vaunusta tai siihen, yhdistetään virta uudestaan vaunua pysäyttämättä.

Pysäytettyä vaunua ei kuljettaja saa panna käyntiin ilman konduktöörin antamaa lähtömerkkiä.

Jos asema tai pysäkki on kadunkulmauksessa, pysähtyy vaunu ennenkuin se on sivuuttanut poikkikadun.

Jos pysähdysmerkki annetaan niin myöhään, että moottorivaunu jo on ehtinyt poikkikadun kohdalle, ei vaunua saa pysäyttää ennenkuin se perävaunuineen on sivuuttanut kadunristeyksen. Tämä ei kuitenkaan koske niitä tapauksia, jolloin hätämerkki on annettu.

Eräille paikoille, jotka liikennenäkökannalta ovat vaarallisia, on asetettu „S“ merkki. Tällaisella paikalla on kuljettajan aina ajettava niin hiljaisella vauhdilla, että vaunu tarpeen vaatiessa voidaan heti pysäyttää.

21 §.
JARRUT.

Vaunun liikennevarmuus riippuu suurimmalta osalta siitä, että jarrut ovat täysin hyvässä kunnossa ja toimivat tehokkaasti.

Kuljettajan tulee sentakia huolellisesti tarkata jarrulaitteita, eikä hän saa milloinkaan ajaa vaunua, jonka käsi- tai sähköjarru on vikaantunut. Jos jompikumpi jarru vikaantuisi ajon aikana, eikä kuljettaja itse voi korjata vikaa, tulee hänen ilmoittaa siitä mahdollisimman pian lähimpänä olevalle esimiehelleen tai suorastaan korjauspajaan, jotta vaunu voidaan vaihtaa toiseen.

22 §.
ILMA- JA KÄSIJARRU.

Ilma- sekä käsijarru on kiinnitettävä tasaisesti ja ilman hätiköimistä, jotta jarrupainot vähitellen vaikuttaisivat pyöriin.

Jos jarru kiinnitetään liian äkisti, pysähtyvät pyörät samalla, jolloin ne varsinkin kostealla tai huurteisella säällä helposti liukuvat pitkin kiskoja. Käsijarrun tulee olla siten asetettu, että se vaikuttaa $^3/_4$ kampikierroksella, eivätkä painot saa koskettaa pyöriin jarrun ollessa auki.

Käsijarrua ei saa avata liian nopeasti irroittamalla jarrukahvan, josta on tällöin pidettävä kiinni varovasti.

Vaunun seisoessa täytyy jarrun aina olla kiinni.

23 §.
SÄHKÖJARRUT.

Jokaisessa vaunussa on paitsi ilma- ja käsijarrua myöskin sähköjarru, joka toimii ohjauskahvaa vietäessä 0 asennosta jarrutusasemiin.

Sähköjarrua käytetään vaaran uhatessa ja liukkaalla kelillä, jolloin on vaikea pysäyttää ilman että vaunu liukuisi.

Tavallisella tai nopealla vauhdilla on käytettävä asentoa 1 ja muita vasta sittenkuin vaunun nopeus on pienentynyt, muutoin tärähtää vaunu.

Hitaalla vauhdilla voidaan suorastaan käyttää korkeampia asentoja.

Ilma- tai käsijarrua on kuitenkin ensi sijassa ja samanaikaisesti sähköjarrun kanssa aina käytettävä. Kun vaunu on pysähtynyt, kiinnitetään käsijarru ja irroitetaan sähköjarru.

Kaikissa perävaunuissa on sähköjarru, joka toimii samalla kertaa kuin moottorivaunun sähköjarru ja jota moottorivaunun kuljettaja hoitaa.

Jyrkässä myötämäessä tulee kuljettajan tarpeen vaatiessa antaa merkin perävaunun konduktöörille, että hänen on jarrutettava käsijarru.

24 §.

JARRUJEN KÄYTTÖ.

Moottorit rasittuvat tietysti paljon koko päivän yhtämittaa kestäneestä ajosta. Tästä johtuva moottorien kuumeneminen on vahingollinen vähentäen niiden kestävyyttä. Kuta kuumemmiksi ne tulevat sitä lyhyemmän ajan ne kestävät. Kuumenemiseen on sähköjarrujen käyttö suurena tekijänä.

Säästääkseen moottoreja tulee kuljettaja tavallisesti käyttää ilma- tai käsijarrua. Ajettaessa ilman perävaunua, on käytettävä yksinomaan ilma- ja käsijarruja. Myöskin perävaunun ollessa mukana voidaan useammissa tapauksissa käytää ainoastaan ilma- tai käsijarrua; sähköjarrua vain hätätilassa. Virta on yleensä katkaistava niin hyvissä ajoin ennen saapumista pysähdyspaikalle, käänteeseen tai vaihteeseen, että nopeus itsestään vähenee, jolloin vain vähäinen jarrutus on tarpeen vaunun pysäyttämiseksi. Näinollen on riittävää sanotuissa tapauksissa käyttää ainoastaan ilma- tai käsijarrua.

Vaunujen pysäyttämiseksi perävaunun ollessa mukana ja ajettaessa myötämäkeä on sähköjarrua aina käytettävä.

Kuljettaja ei saa milloinkaan päästää vaunua myötämäessä liikkumaan kovin nopeasti sitten vähentääkseen vauhtia yht'äkkiä jarruttaen. Vaunu voi helposti saada niin suuren nopeuden, ettei kuljettaja enää hallitse sitä, jolloin mitkään jarrut eivät ole riittävän voimakkaita, erittäinkin liukkailla kiskoilla. Nopeutta on jo mäen alussa niin järjesteltävä että kuljettaja voi täydelleen hallita vaunua mikä tapahtuu siten, että hän ensi sijassa

sekä hyvissä ajoin ja hätäilemättä käyttää ilma- tai käsijarrua.

Tullakseen vakuutetuksi siitä, että sähköjarru on kunnossa, tulee kuljettajan koettaa sitä seuraavissa tapauksissa:

1) niin pian kuin mahdollista vaunuhallista lähdettyä;

2) ensimäisessä sopivassa tilaisuudessa vaihdon jälkeen, esim. pysäkille tullessa tai myötämäessä;

3) heti kun perävaunu on yhdistetty.

Jarruja on käytettävä siten, etteivät pyörät tartu, riippumatta siitä käytetäänkö yhtä tai useampaa jarrua samanaikaisestikin.

25 §.

HÄTÄJARRUTUS.

Jos hätämerkki (useita peräkkään seuraavia kellomerkkejä tai vihellyksiä) annetaan tai vaunu muuten, vaaran uhatessa, on nopeasti pysäytettävä, tulee tavallisesti menetellä seuraavalla tavalla:

Ohjauskahva viedään 3 jarrutusasennolle ja samalla kiinnitetään ilma- tai käsijarrua, ei

kuitenkaan niin äkisti, että pyörät tarttuisivat. Kun sähköjarru on alkanut toimia viedään kahva asennolta asennolle viimeiseen asentoon saakka, jossa sitä pidetään siksi kunnes juna on pysähtynyt, jolloin ilma- tai käsijarru kiinnitetään, jottei vaunu liukuisi.

Hiekoituslaitosta on samalla käytettävä liukumisen estämiseksi.

Jarrutus tapahtuu mikäli mahdollista seuraavasti:

kolmas kahvanasento	=	kolme
hiekotus.....	=	hiekkaa
käsijarru kiinni	=	käsi
viimeinen kahvanasento	=	loppu.

Tällä tavoin saadaan vaunu lyhimmällä matkalla pysäytetyksi.

Perävaunun konduktöörin antaessa hätämerkin pitää kuljettajan heti pysäyttää, vaikkei moottorivaunun konduktööri olisikaan ehtinyt toistaa merkkiä.

Tärkeää on että kuljettaja vaaran uhatessa pysyy tyynenä ja säilyttää mielenmalttinsa sekä hoitaa jarruja annettujen määräysten mukaisesti.

Jos vastamäessä käsi- tai ilmajarrulla jarrutettaessa tämä ei jostain syystä toimisi, vaan vaunu alkaisi liukua alaspäin, tulee kuljettajan heti asettaa suunnanvaihtokahva „back"-asentoon sekä jarruttaa sähköjarrulla. Ohjauskahva on tällöin vietävä viipymättä viimeiselle asennolle ja pidettävä siellä siksi kunnes käsijarru on saatu kiinnitetyksi siltä varalta että tämä jälleen alkaisi itsestään toimia.

26 §.

HIEKOTUS.

Moottorivaunua pysäytettäessä on liukumisen estäminen, erittäinkin kostealla ja huurteisella säällä tärkeää. Se tapahtuu hiekottamalla kiskoja, ja tulee kuljettajan tarpeen vaatiessa hyvissä ajoin käyttää hiekotuslaitetta.

27 §.

HIEKOTUSLAITTEET.

Hiekotus tapahtuu vain hätätilassa. Hiekkalaatikot ovat vaunun sohvien alla. Kuljettajan tulee jokaisella päätyasemalla katsoa, että laatikoissa on hiekkaa, etteivät putket ole lukossa sekä että läppä sulkeutuu tiiviisti niin ettei hiekka valu maahan.

Kuljettaja on vastuussa siitä, että laatikoissa aina on kuivaa hiekkaa.

28 §.

VAUNUJEN ETÄISYYS TOISISTAAN.

Saman linjan samaan suuntaan kulkevat vaunut eivät liikkeellä ollessaan saa tulla toisiaan 100 metriä lähemmäksi. Eri linjojen samalla raiteella kulkevat vaunut saavat tulla 50 metrin päähän toisistaan.

Jälessä tulevan vaunun kuljettaja vastaa sanottujen etäisyyksien pysyttämisestä.

Asemilla ja pysäkeille on ajettava erittäin varovasti, jos siellä on ennestään vaunu.

Kuljettajan tulee mikäli mahdollista hiljentää vauhtia jotta edellinen vaunu ehtii poistua pysähdyspaikalta ennen seuraavan vaunun tuloa sinne.

29 §.

MENETTELY LIIKENNEHÄIRIÖIDEN SATTUESSA.

Jos useampia vaunuja on jostain syystä kerääntynyt yhteen paikkaan, ei kaikkia vaunuja saa yhtäaikaa panna käyntiin, vaan täytyy jälessä olevan vaunun aina odottaa niin kauan että edellinen on ajannut noin 30 metriä eli osapuilleen $^1/_3$ minuutin ajan.

Jos nimittäin kaikki vaunut lähtisivät yhtaikaa liikkeelle tarvittaisiin virtaa niin paljon että voima-aseman varalaitteet ehkä alkaisivat toimia, josta seuraisi johdon virrattomuus ja niinollen uusi liikennehäiriö.

Tällaisten liikennehäiriöiden jälkeen ei ensi minuuttien aikana saa milloinkaan käyttää korkeampaa kuin 5:ttä ohjauskahvan asentoa (amerikalaisissa vaunuissa 4:ttä).

30 §.

VAUNUJEN SIVUUTTAESSA TOISENSA TAI AJAESSA TOISTEN RAITEIDEN YLI.

Vaihteissa, joissa eri linjat yhtyvät tai erkanevat, sekä risteyksissä on yhteenajon vaara sangen suuri.

Kuljettajan tulee sentähden tarkkaan noudattaa annettuja määräyksiä eri vaunujen etuoikeudesta tällaisissa paikoissa.

Etuoikeus on vaunulla joka tulee oikealta puolen.

Poikkeus tästä säännöstä tehdään vain erikseen annettujen määräysten perusteella jonkin paikan suhteen.

Paikkoihin, joita vaunu jostakin syystä ei voi aina esteettömästi sivuuttaa (kadunristeykset, yksinkertainen vaihde), on asetettu vahteja tai itsetoimivia merkinantolaitteita. Merkit annetaan punaisilla tai vihreillä lipuilla, levyillä tai lampuilla, jolloin

punainen merkitsee pysähdy!
vihreä —„— tie vapaa.

31 §.

KOSKETUSTANKO.

Kuljettajan tulee huolehtia siitä, että kosketustanko on hyvässä kunnossa ja ettei se ole vinossa.

Kosketuskiskossa, joka voidellaan huolel-

lisesti, ei saa olla uria tai jälkiä, joihin työlanka voisi tarttua. Jos vaunun kulkiessa kosketustangosta lähtee piipittävää ääntä, on vaunu heti vaihdettava toiseen.

Ruotsalaisten moottorivaunujen kosketustangon kääntää kuljettaja. Tankoa käännettäessä ei nuoraa saa päästää irti, sillä tanko ei jää määrätylle korkeudelle, vaan voi lyödä johtoa vastaan, aikaansaada lyhytsulun ja mahdollisesti polttaa langan poikki. Erittäinkin paikoilla, joissa on puhelinsuojus tai rautalaitteita, voi huolimattomuus aikaansaada laskemattomia vahinkoja sekä liikennehäiriöitä. Oikeaan asemaan kännettynä menee kosketustanko itsestään lukkoon, jolloin sen saa päästää työlankaa vasten. Kuljettajan tulee aina tarkkaan tutkia, onko kosketustanko todella lukossa, mikä tapahtuu siten, että hän vetää kääntölankaa molemmille puolille, jolloin tanko ei enää saa liikkua sivuille.

32 §.

TAAKSEPÄIN AJO.

Jos vaunua jostain syystä on ajettava 1 metriä pitemmän matkan taaksepäin, tulee

kuljettajan siirtyä takasillalle. Ruotsalaisen vaunun saa panna liikkeelle vasta sittenkuin kosketustanko on muutettu.

Kun vaunu liikkuu katuliikenteen vastaiseen suuntaan, on mitä suurinta varovaisuutta noudatettava.

Jollei vaunulla ole vietävä 1 metriä pitempää matkaa taaksepäin, saa ruotsalaista vaunua kuljettaa taaksepäin, sittenkuin konduktööri on saanut tästä ilmoituksen, kääntämättä kosketustankoa, mutta ohjauskahvaa ei saa tällöin vääntää muuhun kuin ensimäiseen asentoon. Vaunua ei saa panna liikkeelle ennenkuin konduktööri on antanut merkin samalla vastaten siitä, että tie taaksepäin on vapaa ja ettei kosketustanko tartu johtoon.

Jos moottorivaunua yhdessä perävaunun kanssa täytyy ajaa taaksepäin, vastaa perävaunun konduktööri siitä, että tie on vapaa.

33 §.

VARAKAPPALEET.

1. Päävarakappaleiden tarkoitus on suojella moottoreita, sähköosia ja -lankoja, jos niihin laskettaisiin liian voimakas virta, jol-

loin ne sulaavat ja virta katkeaa moottoriin menevistä johdoista.

Syynä liian voimakkaaseen virtaan voi olla:

ettei liikkeelle lähdettäessä ole käsijarrua avattu,

että virta lasketaan moottoriin hyvin äkkiä, varsinkin vastamäissä y. m.

Varakappaleiden sulaamisen huomaa kuljettaja siitä, ettei virtaa tulee moottoreihin, jolloin vaunu pysähtyy. Hänen tulee silloin heti asettaa ohjauskahva 0:lle ja kiinnittää käsijarru sekä asettaa suunnanvaihtokahva 0:lle ja ottaa se pois.

Sittenkuin kosketustanko on vedetty alas työlangasta, on kaikki vanhan varakappaleen osat poistettava ja uusi pantava sijaan. Varmuusruuvit on kiinnitettävä hyvin kosketuksen takia. Jos päävarakappale sulaisi tämänkin jälkeen, on 1 moottori irroitettava, jos sulaminen on tapahtunut 5:llä tai alemmalla asennolla, II moottori taas, jos sulaminen on sat'unut korkeammalla asennolla. Jos varakappale sulaa tämänkin jälkeen on kosketustanko vedettävä alas ja vaunu vaihdettava toiseen. Jos varakappale sulaa vuorotellen

itsetoimivan virrankatkaisijan lyödessä alas, on vika koetettava korjata irroittamalla toinen moottori. Ellei tämä auttaisi, on meneteltävä siten kuin edellä on sanottu, minkä jälkeen seuraavan vaunun tulee varovasti lykätä särkyneen vaunun lähimpään halliin.

2. Toisista piennemmistä varakappaleista on kaksi moottorivaunun valaistusta varten, yksi kumpaakin sarjaa varten sekä yksi perävaunun valaistusta varten. Sitäpaitsi on 2 varakappaletta sähkölämmitystä varten sekä umpivaunuissa 1 varakappale kompressorimoottoreita varten.

34 §.

SÄRKYNEEN VAUNUN KULJETUS HALLIIN.

Särkynyt vaunu viedään halliin joko toisen vaunun hinaamana tai seuraavan vaunun työntämänä.

Molemmissa tapauksissa tulee särkyneen vaunun kuljettajan pitää paikkansa etusillalla sekä hyvissä ajoin antaa 15 §:ssä mainitut merkit, jotka mahdollisesti mukana olevan

perävaunun konduktöörin tulee toistaa. Työntävää vaunua ei kuitenkaan saa pysähdyspaikalta panna uudestaan liikkeelle, ennenkuin sekä kulkukelpoisen vaunun konduktööri että särkyneen vaunun konduktööri tai kuljettaja ovat antaneet lähtömerkin.

Linjalla liikenteestä poistetun mottorivaunun kosketustanko on aina vedettävä alas ja ajosuunnan mukaan oikein asetettuna.

Moottorivaunun molempien päävirrankatkaisijan tulee olla auki.

35 §.

PÄÄVIRRANKATKAISIJAT.

Moottorivaunun pääjohdossa on kaksi itsetoimivaa virrankatkaisijaa, jotka aukeavat katkaisten virran, jos se jostain syystä on liian vahva, esim. liian nopean käyntiin panon takia. Ainoastaan etusillan virrankatkaisijan tarvitsee olla kiinni jotta virtaa tulisi saman sillan ohjauslaitteeseen. Jos virrankatkaisija katkaisee virran, tulee kuljettajan heti asettaa ohjauskahva 0:lle, jarruttaa käsijarrulla sekä kiinnittää virrankatkaisija. Jos

se vaunua pantaessa käyntiin uudestaan aukeaa pari kolme kertaa, vaikkei ohjauskahvaa ole hoidettu varomattomasti taikka jollei vaunu ole käänteessä tai vastamäessä, on vaunu luultavasti saanut vian, minkä takia se on viipymättä vaihdettava toiseen (katso §:ä 34).

Päävirrankatkaisijan aukaiseminen ja kiinnittäminen on tehtävä käsin, eikä siinä saa käyttää mitään metalli- tai muita kovia esineitä.

Umpivaunuissa, jotka on varustettu ilmajarruilla, on vaunun toisessa päässä itsetoimiva laite kompressorimoottoreita varten.

36 §.

KUN TYÖJOHDOSTA PUUTTUU VIRTAA.

Jos vaunu ohjauskahvaa vietäessä ensimäiselle tai korkeintaan toiselle asennolle ei lähtisi liikkeelle, tule kuljettajan heti viedä ohjaus- ja suunnanvaihtokahvat 0:lle sekä koettaa lamppujen avulla onko virtaa johdossa. Elleivät lamput pala, on johto luultavasti ilman virtaa; tällöin on lamput pidettävä yhdistettyinä, jotta kuljettaja voisi huomata, milloin virtaa tulee. Voi olla mah-

dollista, että johdossa on virtaa, mutta että se on jäätynyt tai että kiskoilla on likaa tai lunta, mikä estää virran pääsyn moottoreihin.

Jolleivät lamput pala, tulee kuljettajan konduktöörin avustamana muuttaa kosketustankoa sekä aikaansaamalla paremman yhteyden pyörien ja kiskojen välillä ottaa selkoa siitä, johtuuko vika vastamainituista seikoista.

Kun virtaa jälleen saadaan, tulee kuljettajan odottaa hiukan ennenkuin panee vaunun liikkeelle, sillä jos vika on ollut keskusasemalle, viipyy vähän aikaa ennenkuin koneet ovat täydessä käynnissä.

Tällaisessa tapauksessa ei kuljettaja eikä konduktööri saa sulkea linjavirrankatkaisijaa, jollei esimies ole antanut sellaista määräystä. Linjalla voidaan nimittäin työskennellä, mistä vaunun henkilökunnalla ei ole tietoa, ja virrankatkaisijan sulkeminen voi aiheuttaa aavistamattomia onnettomuuksia.

37 §.

VIAT MOOTTOREISSA.

Jos kuljettaja huomaa vian jommassakummassa moottorissa, on se irroitettava, mikä

tapahtuu siten, että sittenkuin päävirrankatkaisija on aukaistu ja kosketustanko vedetty alas, ohjauslaite avataan ja viallisen moottorin virrankatkaisija irroitetaan.

Vaunu kulkee tämän jälkeen vain yhdellä moottorilla siksi kunnes se voidaan vaihtaa toiseen. Yhdellä moottorilla ajettaessa ei ohjauskahvaa saa eikä voi viedä 5:ttä asentoa pitemmälle. Kahvansiirron tulee tapahtua tavallista hitaammin.

38 §.

MUUT VIAT VAUNUSSA.

Jos kuljettaja huomaa jonkun vian vaunussa, kuten lopsutusta laakereissa, piipittävää ääntä kosketustangossa, laakerien kuumenemisen tai että vaunun kulku on raskasta taikka muuta sellaista, tulee hänen siitä heti ilmoittaa lähimpänä olevalle esimiehelleen tai korjauspajaan.

Jos vaunussa on ilmajarru, tulee kuljettajan tarkata kompressorimoottorin käyntiä sekä, havaitessaan jotain tavallisuudesta poikkeavaa, tehdä siitä ilmoitus.

39 §.

LÄMMITYSLAITTEET.

Kylmään vuodenaikaan, jolloin lämmityslaitteet toimivat, tulee kuljettajan huolehtia siitä, että laitteet ovat kunnossa. Vian ilmaantuessa on varakappale hyvissä ajoin poistettava sekä ilmoitus tehtävä lähimmälle esimiehelle.

40 §.

RAITEILTA SUISTUMINEN.

Jos moottorivaunu suistuu raiteelta, on se mikäli mahdollista pysäytettävä ennenkuin kaikki neljä pyörää on raiteilta poissa. Jos näin kuitenkin jo on tapahtunut, tulee kuljettajan neti pyytää apua joltakin lähimmältä tarkastusasemalta tai hallista. Jos ainoastaan toinen pyöräpari on suistunut kiskoilta, tulee kuljettajan koettaa saada vaunu takaisin raiteille ajamalla taaksepäin. Kuljettajan tulee tällöin olla, tilapäisen ajosuunnan mukaan katsottuna, etusillalla sekä tarkata, että linja on selvä.

41 §.

OLO PÄÄTEASEMALLA.

Vaunun tultua pääteasemalle on kuljettajan laitettava moottorivaunu kuntoon seuraavaa kulkuvuoroa varten muun muassa kääntämällä kilvet osottamaan uutta ajosuuntaa.

Pääteasemalla olon aikana tulee kuljettajan tarkastaa laakerit, kosketustangon, jarrut y. m.

Jos umpivaunun kuljettaja poistuu vaunusta, on ovi sulettava.

Kuljettaja ja konduktööri eivät milloinkaan saa yhtäaikaa poistua moottorivaunusta.

Kuljettajan tulee aina, ennenkuin hän lähtee etusillalta, aukaista päävirrankatkaisija ja ottaa mukaansa ohjauskahva. Hän saa vain hätätilassa poistua vaunusta, kuten luonnollisen tarpeen tähden.

42 §.

TULO VAUNUHALLIIN.

Vaunuhalliin on ajettava erittäin varovasti.

Kun vaunu on tullut paikalleen hallissa, kiinnitetään käsijarru, suunnanvaihtokahva otetaan pois ja pannaan sitä varten määrätylle paikalle, minkä jälkeen molemmat päävirrankatkaisijat aukaistaan ja kosketustanko vedetään alas.

Vaunussa virantoimituksen aikana päivän kuluessa huomaamansa viat tulee kuljettajan merkitä vaunussa olevaan raporttikirjaan uhalla, että vastuu mahdollisista vioista kohtaa häntä itseään.

43 §.

RANGAISTUSMÄÄRÄYKSIÄ.

Näiden järjestyssääntöjen rikkominen rangaistaan varoituksella, rahasakoilla, pidätyksellä virantoimituksesta tai virkaerolla.

Petos tai sen yritys rangaistaan heti tapahtuvalla viran menetyksellä ja johtaa se syytteeseen laillisessa tuomioistuimessa.

Sama rangaistus kohtaa kuljettajaa:

a) joka virantoimituksessa käyttää väkijuomia tai on juopunut;

b) joka palveluksen ulkopuolella, mutta virkapukuun puettuna, esiintyy juopuneena kadulla tai muulla yleisellä paikalla;

c) jonka poliisi on ottanut huostaan palveluksen ulkopuolella tapahtuneen juopumuksen, mellastelun tai häiritsevän esintymisen takia.

Johtokunta.

Ote

JÄRJESTYSSÄÄNNÖISTÄ

Raitiotieyhtiön luku- ja kokoussaleja varten.

1) Pääsy lukusaliin on ainostaan Raitiotieyhtiön palveluksessa olevalla henkilöllä tahi tämän perheen jäsenellä.
2) Salissa kävijäin on noudatettava siivoa käyttäytymistä, hyvää järjestystä ja tarpeellista varovaisuutta.
3) Sanomalehtiä, aikakauskirjoja ja kirjoja ei ilman erityistä lupaa saa viedä pois.
4) Yhtiön omaisuudelle koituneesta vahingosta vastaa se, joka on vahingon aiheuttanut.
5) Kokouksia ja juhlia varten luovutetaan sali, sitten kun sitä koskeva anomus on tehty isännöitsijälle tai toimeenpanevalle johtajalle, jonka myös on hyväksyttävä tarkoitusta varten laadittu ohjelma.
6) Juopunut henkilö ei pääse yhtiön yleisiin huoneistoihin, joihin ei myöskään saa tuoda väkijuomia eikä nauttia niitä.
7) Kokoukseen tai juhlaan osaaottavan tulee ehdottomasti noudattaa näitä määräyksiä

sekä niitä osoituksia, joita yksityistapauksissa läsnäoleva Raitiotieläisyhdistyksen hallituksen jäsen tahi kutakin kertaa varten valitut järjestysmiehet antavat.
8) Kohdissa 6) ja 7) olevia määräyksiä vastaan tehdyt rikkomukset rangaistaan siten kuin ne olisivat tapahtuneet virantoimituksessa.

Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Osakeyhtiö.

HELSINGIN SÄHKÖRAITIOTEIDEN LIIKENTEESSÄ NOUDATETTAVAT JÄRJESTYSSÄÄNNÖT.

Maistraatin vahvistamat marraskuun 26 päivänä 1900 muutoksineen elokuun 9 päivältä 1913 ja helmikuun 14 päivältä 1920.

1 luku.

LIIKENNEPALVELIJASTOSTA.

1 §.

Raitiovanun konduktööriksi, kuljettajaksi tahi jarrumieheksi otettakoon ainoastaan hyvämaineinen, luotettava, raitis ja muuten tarkoitukseen sopiva, 18 vuotta täyttänyt henkilö.

Vaununkuljettajain ja jarrumiesten pitää myös olla täysin perehtyneet ja harjaantuneet sekä raitiovaunun käyntiinpano- ja ohjauskoneiston että myös vaunuun kuuluvain jarru-

ja merkinantolaitteitten käyttämiseen, älköönkä kenenkään sallittako toimia vaununkuljettajana eikä jarruttajana, ennenkuin pätevän henkilön tästä seikasta hänelle antama todistus on poliisiviranomaiselle näytetty.

2 §.

Konduktöörien, vaununkuljettajain ja jarrumiesten virantoimituksesta on pidettävä sellaista kirjaa, että siitä saa varman tiedon, kutka heistä kulloinkin ovat olleet itsekussakin raitiovaunussa virantoimituksessa. Tämä virantoimituslista on vaadittaessa pidettävä poliisiviranomaisen saatavana.

3 §.

Raitiotiepalvelijaston on virantoimituksessa käytettävä maistraatin hyväksymää, siroa ja siistiä virkapukua, ja pitää konduktööreillä, kuljettajilla ja jarrumiehillä päähineessä, kauluksessa tahi muussa näkyvässä paikassa olla heille annettu numero.

4 §.

Vaununpalvelijaston pitää virantoimituksessa noudattaa hyvää käytöstä sekä kohdella

yleisöä kohteliaasti ja sävyisästi. Tupakoiminen virantoimituksessa on heiltä kielletty.

5 §.

Vaununkuljettajat ja jarrumiehet ovat velvolliset kohdistamaan kaiken huomionsa yksinomaan vaunun ohjaukseen, ja on heitä tähän nähden ankarasti kielletty antautumasta tarpeettomaan keskusteluun kenenkään kanssa.

6 §.

Vaununkuljettaja ei ole vastuunalainen ainoastaan siitä, että alempana mainittua kulkunopeutta ei ylitetä, vaan myös siitä, että vaunun ohjaus, johon nähden hänen pitää noudattaa asianmukaista varovaisuutta, toimitetaan tarkasti tässä alempana annettujen määräysten mukaisesti; ja on kuljettajan sentähden kielletty tällöin sallimasta sivullisten koskettaa tahi hoitaa vaunun ohjauslaitteita; minkään syyn varjolla virantoimitusaikana poistumasta paikaltaan tahi vaunun seistessä konduktöörin luvatta poistumasta vaunusta, jossa tapauksessa konduktööri on velvollinen itse jäämään vaununun katsoakseen, ettei ku-

kaan sivuullinen saa tilaisuutta kosketella vaunun ohjauslaitteita.

Jarrumiehestä joka saa palvella ainoastaan kytketyssä vaunussa, on soveltuvilta kohdin voimassa mitä edellä on sanottu.

7 §.

Hälyytyskellolla on kuljettajan aina annettava merkki:

1. ennenkuin vaunu sivuuttaa kadunkulmauksen tahi poikkikadun, vähintään kymmenen metrin päässä kulmauksesta tahi kadunristeyksestä; niin myös

2. kun henkilöitä, eläimiä tahi esineitä on vaunun tiellä sekä muissa tiloissa, kun se on tarpeen tapaturman, yhteentörmäyksen tahi muun haitan ehkäisemiseksi.

Huonosti valaistuilla pakoilla kulkiessa sekä sakean sumun tahi lumituiskun vallitessa pitää merkkikellon soida alinomaa.

8 §.

Hälyytyskellolla ei ole merkkiä annettava muissa kuin 7 §:ssä mainituissa tapauksissa.

Hälyytysmerkin pitää olla lyhyt älköönkä sitä ilman erityistä aihetta uudistettako.

9 §.

Kulkunopeus älköön ylittäkö viittäkolmatta (25) kilometria tunnissa (= 416 m. minuutissa), ja on se vähennettävä siihen määrään, että vaunu on käsijarrulla pysähdytettävissä yhden vaunumitan matkalla seuraavissa tapauksissa:

1. vilkasliikenteisillä rataosilla;
2. kadunkulmauksista kääntyessä;
3. katkaisevaa ajotietä kulkiessa;
4. raiteelta toiselle siirtyessä; sekä
5. ihmisten, eläinten tai muun liikenneesteen esiintyessä raiteella.

10 §.

Raitiovaunu on ehdottomasti seisautettava:

1. kun avuton henkilö tahi lapsi, joka ei kykene itseään hoitamaan, on sen tiellä;
2. kun yhteentörmäys tahi muu onnettomuus olisi välttämätön;
3. liikkeellä olevan palomiehistön lähestyessä; sekä
4. kun pysähdysmerkki on annettu.

11 §.

Konduktöörin asiana on järjestyksen pito ja päällikkyyden hoitaminen vaunussa, johon nähden hänen on tarpeellista tarkkaavaisuutta noudattaen sovelletettava tämän ohjesäännön määräyksiä liikenteeseen. Konduktöörin on sen ohessa velvollisuus erittäin katsoa:

1. että vaunun palveluskunta asianmukaisesti täyttää velvollisuutensa;

2. ettei matkustajia saa asettua vaunuun vahvistettua lukumäärää enempää;

3. etteivät yksityiset matkustajat tavalla tai toisella saa estämättä loukata matkatoveriensa oikeutta;

4. että niin taulu, joka osottaa että vaunun kaikki paikat ovat täynnä, kuin vaunun kulkusuuntaa osottava nimikilpikin kunnollisesti ja ajoissa pannaan paikalleen ja poistetaan; sekä

5. että matkustajat eivät nouse vaunuun ja poistu vaunusta muulla tavoin kuin mitä tästä on säädetty, ja pitää konduktöörin, kun se haitatta voi käydä päinsä, siinä olla erittäinkin naisille, lapsille ja vanhoille tahi voimattomille henkilöille avullisena.

Konduktöörin on annettava kuljettajalle

merkki, milloin vaunun saa panna liikkeeseen mikä matkustajain vaunuun noustessa ja siitä poistuessa pääteasemmalla, vaihteessa ja pysäkillä ei saa tapahtua, ennenkuin tuleva matkustaja on vaunuun astunut tahi poistuva molemmin jaloin koskettanut maahan.

Kohta pääteasemalle tultua pitää konduktöörin tarkastaa, ovatko matkustajat unohtaneet vaunuun jotakin kapineita, ja on tavatut kapineet kohta palautettavat omistajalle tahi, ellei se siinä tilaisuudessa voi käydä päinsä, jätettävä lähemmälle poliisiasemalle tahi raitiotieyhtiön konttoriin, mistä ne on viimeistään seuraavana päivänä toimitettava poliisille.

Jos matkustaja rikkoo tämän ohjesäännön määräystä eikä ota konduktöörin siitä antamasta huomautuksesta ojentuaksensa, tai jos hän muuten käyttäytyy sopimattomasti, pitää konduktöörin käskeä sellaisen matkustajan poistua vaunusta; ellei käskyä totella, tulee konduktöörin virka-apua saadakseen ilmoittaa asiasta ensiksi tavattavalle poliisimiehelle.

2 luku.

LIIKKUVASTA KALUSTOSTA.

12 §.

Raitiovaunu pitää, ennenkuin sitä saa liikenteeseen käyttää, lujuuteen ja rakenteeseen sekä ohjauskoneistoon nähden olla kaupungin sähköteknikon katsastama; sama koskee vaunua, johon on tehty muutoksia tai joka on perinpohjin korjattu.

Maistraatin antama todistus että vaunu on liikennettä varten hyväksytty, pitää olla näkyvällä paikalla juikipantuna kussakin vaunussa.

13 §.

Raitiovaunu on aina pidettävä siistinä ja puhtaana sekä muuten kunnossa. Paitsi vaunun käyttöä ja ohjausta varten tarpeellisia laitteita pitää kussakin vaunussa olla:

1. hälyytyskello kuljettajaa varten;
2. merkinantokello, jolla konduktööri sekä paikaltaan että vaunun sisästä voi antaa tarpeellisia merkkejä vaununkuljettajalle tahi jarrumiehelle;

3. vaunun etupäässä valkea lyhty, jonka valo on niin voimakas, että se pimeässä kirkkaasti valaisee raiteen vähintään 10 metrin pituudelta vaunun edestä;
4. vaunun takapäässä, päivällä punaiseksi maalattu laatta, vähintään 25 sm läpimitaten, sekä pimeän tultua punaisella valolla palava lyhty osottamassa vaunun kulkusuuntaa tahi, kun useampia vaunuja on yhteenkytkettyinä, junan loppupäätä;
5. taulu, jossa selvin, vähintään 10 sm korkuisin kirjaimin luetaan „Täynnä“ ja joka taulu kohta, kun vaunun kaikki sijat ovat täynnä, on pantava helposti näkyvään paikkaan;
6. vaunun ulkokylkiin asetetut, helposti ja selvästi nähtävät nimikilvet, joissa vähintään 15 sm korkuisin kirjaimin mainitaan vaunun liikennelinja ja numero;
7. näkyvillä paikoilla vaunun sisässä tiedonannot sekä vaunun kulkulinjasta että sen varrella olevista pysäkeistä, niinmyös ilmoitus vahvistetusta matkustajamaksusta ja sen suoritustavasta sekä montako matkustajaa vaunu saa kuljettaa ja miten näiden pitää jakautua vaunun eri osien kesken; sekä

8. julkipano, joka sisältää otteita tästä ohjesäännöstä niiltä kohdin, mitkä maistraatti on sitä varten määrännyt.

Kaikki edellä mainitut julkipanot ovat laadittavat sekä suomen että ruotsin kielellä.

3 luku.

LIIKENTEESTÄ.

14 §.

Pimeän tultua on raitiovaunun sisus ja sillat pidettävät riittävästi valaistuina. Niinikään on tällöin kaikki säädetyt lyhdyt pidettävä sytytettyinä. Ovien ja ikkunain pitää sulkeutua hyvin eikä niihin saa käyttää himmeäksi tahkottua eikä värjättyä lasia.

15 §.

Sitä vuorokaudenaikaa, jona raitiotieliikenne pitää maistraatin vahvistaman vuorolistan mukaan olla käynnissä, ei saa supistaa eikä myöskään samassa vuorolistassa määrättyjä lähtöaikoja muuttaa, ellei luonnoneste

tahi muut pakottavat asianhaarat sitä aiheuta. Kustakin tuntia pitemmästä liikenteen keskeytyksestä annetaan tieto poliisiviranomaiselle. Liikenteessä noudatettavaksi vahvistettua taksaa ei myöskään saa ylittää.

16 §.

Poliisiviranomaisen raitiovaunua tahi jotakin sen osaa varten vahvistamaa matkustajalukua ei saa ylittää.

Virkapukuisilla poliisimiehillä on oikeus maksuttomaan matkaan käyttää enintään 2 joutilasta sijaa osakeyhtiön raitiovaunujen etumaisella vaunusillalla.

17 §.

Kussakin moottorivaunussa pitää olla virantoimituksessa vaununkuljettaja ja konduktööri, kytkyvaunussa jarrumies ja konduktööri. Jos kytkyvaunuun on asetettu sen laatuinen jarrulaitos, että käy jarruttaminen kumpaiselta vaununsillalta tahansa, tarvitaan vaunua liikenteessä käyttäessä ainoastaan konduktööri. Sama on myös laita yhtäjak-

soisesti tehoavalla, itsetoimivalla jarrulla varustetun kytkyvaunun.

18 §.

Vaunua älköön pantako liikkeelle peräytyvään suuntaan (peräytettäkö), niin että vaununkuljettaja tulee olemaan takimaisella vaununsillalla, ellei etumaisella vaununsillalla ole konduktööriä johtamassa vaunun ohjausta, joka silloin on toimitettava erittäin hiljaisella vauhdilla.

Vaununoven ja toisen vaununsillanoven välinen paikka on varattu konduktöörille. Vaununsillan toinen ovi on pidettävä suljettuna, niin että matkustajat nousevat vaunuun ja poistuvat siitä ainoastaan ensimainitusta ovesta. Etumaiselle vaununsillalle noustaan ainoastaan suoraan kadulta.

19 §.

Matkustajain päästämiseksi vaunuun ja siitä pois on raitiovaunu pysähdytettävä pääteasemalla, vaihteessa ja pysäkillä.

20 §.

Kahden peräkkäin kulkevan vaunun tahi vaunujunan välille on aina jätettävä niin pitkä välimatka, että viimeisen vaunun tahi junan kuljettaja joka tapauksessa aivan varmasti voi pysähdyttää vaununsa törmäämättä edellä kulkevaan vaunuun tahi junaan.

21 §.

Kuhunkin vaunuun on aivan pyöräin eteen sijoitettava suojusverho, jonka ja kiskojen välimatka ei saa olla 10 sm suurempi, ellei se ole välttämätöntä lumen tahi jään tähden, jossa tapauksessa verho ei saa olla 5 sm enempää ajotiestä koholla.

Suojusverhon ja vaunun päitten välillä ei vaunun kuormittamattomana ollessa saa mitään esinettä riippua alempana kuin 36 sm:n päässä kiskosta.

22 §.

Näiden määräysten noudattamisen valvomiseksi voi poliisiviranomainen niin usein kuin tarpeelliseksi näkee katsastuttaa yhtiön sekä liikkuvan että muun kaluston; teknilli-

sessä suhteessa valvoo raitiovaunuliikennettä etusijassa kaupungin sähköteknikko, jonka myös tulee tarpeen vaatiessa antaa poliisille apuaan viimeksimainitussa kohden.

4 luku.

EDESVASTAUKSESTA NÄIDEN JÄRJESTYSSÄÄNTÖJEN RIKKOMISESTA.

23 §.

Jos jotakin näiden järjestyssääntöjen määräyksiä rikotaan tahi jätetään täyttämättä, tuomitkoon maistraatti hairahtuneen enintään viidenkymmenen markan sakkoon, ellei hairahduksesta ole säädetty rangaistusta yleisessä laissa.

Valituksen raitiovaunun omistajaa tahi sen palvelijastoa vastaan saa tehdä joko poliisiasemalla tahi virantoimituksessa olevalle poliisimiehelle; ja ryhtyy poliisiviranomainen sen johdosta asianmukaiseen toimenpiteeseen ilman että valittajaa sittemmin vaivataan tulemaan saapuville, paitsi kun se havaitaan välttämättömän tarpeelliseksi.

HELSINGIN SÄHKÖRAITIOTEIDEN KÄYTTÄMISESSÄ NOUDATETTAVIA MÄÄRÄYKSIÄ.

Uudenmaan läänin kuvernöörin vahvistamat maaliskuun 11 päivänä 1901.

1 §.

Raitiovaunuun ei päästetä henkilöjä, jotka ovat nähtävästi päihtyneitä tahi jotka epäsiistillä puvullaan, ilkeällä löyhkällä taikka muusta semmoisesta syystä voivat tuottaa ikävyyksiä tahi haittaa matkustajille.

Raitiovaunuun ei saa ottaa mukaan koiria, ei myöskään tavaraa, josta tilavuutensa tahi laatunsa vuoksi voi olla hankaluutta.

Tupakoiminen tahi sylkeminen umpinaisessa vaunussa ei ole sallittu.

2 §.

Vastoin konduktöörin kieltoa älköön kukaan astuko raitiovaunuun älköönkä siihen asettuko; ja pitää matkustajan hänen käskystään heti poistua vaunusta tahi jostakin sen osasta, ollen kuitenkin se, joka arvelee kon-

duktöörin menneen toimivaltansa ulkopuolelle, oikeutettu ilmoittamaan asianlaidan raitiotien omistajalle tahi poliisiviranomaiselle tutkimuksen toimittamista tahi syytteen tekemistä varten.

3 §.

Matkustaja on velvollinen suorittamaan matkasta määrätyn maksun sillä tavoin kuin vaunussa olevassa julkipanossa on siitä ilmoitettu.

4 §.

Matkustaja ei saa puhutella virantoimituksessa olevaa vaununkuljettajaa.

Matkustajan on niinikään kielletty antamasta lähtö- tahi pysähdysmerkkiä tahi koskemasta vaunun ohjauslaitteisiin.

5 §.

Raitiovaunun lähestyessä, annettiinpa siitä merkki tahi ei, pitää yleisön heti poistua raiteelta, ja on erittäinkin ajaen ja ratsain kulkevien väistyttävä niin paljon, että raitiovaunu voi esteettömästi päästä kulkemaan.

Tavaraa tahi muita estäviä esineitä ei saa sijoittaa raiteelle eikä lähemmäksi kuin metrin päähän siitä.

6 §.

Jos jotakin mitä tässä edellä on säädetty rikotaan tahi laiminlyödään, tuomitkoon maistraatti hairahtuneen enintään viidenkymmenen markan sakkoon, ellei hairahduksesta yleisen lain mukaan seuraa rangaistusta.

Valitus raitiotienomistajaa tahi sen palveluskuntaa vastaan tehtäköön joko poliisiasemalla tahi virantoimituksessa olevalle poliisimiehelle; ja ryhtyy poliisiviranomainen tämän johdosta asianmukaiseen toimenpiteeseen ilman että valittajaa sittemmin vaivataan saapuville tulemaan, paitsi kun se katsotaan välttämättömän tarpeelliseksi.