

SPÄRVÄGS- OCH OMNIBUS AKTIEBOLAGET
I HELSINGFORS

ORDNINGSREGLER OCH FÖRESKRIFTER

FÖR

KONDUKTÖRER OCH FÖRARE

ÅR 1928

ORDNINGSREGLER OCH FÖRESKRIFTER

FÖR KONDUKTÖRERNA

VID

SPÅRVÄGS- OCH OMNIBUS AKTIEBOLAGET

I HELSINGFORS

HELSINGFORS 1928

LINDBERGS TRYCKERI AKTIEBOLAG

ORDNINGSREGLER OCH FÖRESKRIFTER
FÖR KONDUKTÖRERNA VID SPÅRVÄGS-
OCH OMNIBUS AKTIEBOLAGET I
HELSINGFORS.

Utom vad i magistratens reglemente för trafik med elektriska spårvagnar är fastställt, åligger det konduktören att noggrant ställa sig följande särskilda bestämmelser till efterrättelse.

§ 1.

SKYLDIGHETER MOT CHEFSKAPET.

Konduktören är omedelbart underordnad direktören, trafikchefen, ingenjörerna, trafikmästaren, körmästaren, överkontrollören, kontrollörerna, hallföreståndaren och dennes ställföreträdare.

Konduktören skall obetingat uppfylla alla av befäl och förmän givna befallningar och föreskrifter; och alltid, såväl i som utom tjänsten iakttaga ett nyktert, anständigt hederande och för kåren värdigt uppförande, ävensom alltid uppträda hövligt och tillmötesgående såväl mot allmänheten, som mot befäl och kamrater.

§ 2.

HÄLSNING.

Konduktör, iklädd uniform, bör hälsa på militäriskt sätt.

§ 3.

BOSTAD.

Konduktör skall å kontoret uppgiva sin bostadsadress och då ändring av bostad äger rum, genast därom å kontoret skriftligen anmäla.

§ 4.

VÅRD AV UNIFORM OCH EFFEKTER.

Konduktör bör hålla sig och sin klädsel samt till uniformen hörande föremål i snyggt och vårdat skick, på det att ett oförmånligt omdöme beträffande den enskilde ej må drabba personalen i dess helhet.

Utom tjänsten får uniformen icke användas. Uniformen, liksom alla därtill hörande delar, skola i fall mindre bristfälligheter därå yppa sig, repareras genom konduktörens försorg.

Avgår konduktör från sin befattning skall uniformen återlämnas rengjord och oskadad.

§ 5.

TJÄNSTEFÖRESKRIFTER.

Det åligger konduktören att noga känna till sina tjänsteföreskrifter, ävensom magistratens reglemente.

Vid återinträde i tjänst efter sjukdom eller tjänstledighet skall konduktör genast

skaffa sig kännedom om de bestämmelser, som möjligen tillkommit under hans frånvaro; och är han ansvarig för olycksfall eller skada, som uppstår därigenom att föreskrifterna ej blivit följda.

§ 6.

ALLMÄNNA SKYLDIGHETER.

Konduktören har befälet i vagnen och ansvarar för att allting går städat och ordentligt tillväga samt att utfärdade föreskrifter noga efterlevas. Konduktören skall med nit, omtanke och vaksamhet egna sig åt sin tjänst och alltid i sitt uppträdande vara hövlig och vänlig, men bestämd. Förefinnes skäl att påminna passagerare om föreskrifternas efterlevnad, bör detta ske hövligt genom användning av tilltalsorden „olkaa hyvä“, „var så god“. Vid tal med allmänheten skall han föra handen till mössan och intaga en vårdad ställning.

På passagerares frågor skall konduktören beredvilligt lämna svar på det språk, han tilltalas, men icke öppna eller inlåta sig i onö-

digt samtal och ordväxling, även om han tilltalas ohövligt.

Konduktören bör ihågkomma, att han endast genom ett städat, men tillika bestämt och värdigt sätt kan tillvinna sig allmänhetens förtroende.

§ 7.

TJÄNSTENS EMOTTAGANDE, SJUKDOMSFALL, FÖRSUMMELSE I TJÄNSTEN, AVLÖSNING.

Konduktören skall infinna sig till tjänstgöring i så god tid, (om morgonen 10 min. före avgångstiden) att han hinner övertyga sig om, att vagnen är i reglementsenligt skick och får icke lämna sin vagn utan tillstånd av närmaste, tillstädesvarande förman.

Vid emottagning av vagn åligger det konduktören efterse, att vagnen är väl rengjord, att ordning råder i densamma, att fönsterrutorna äro klara, alla beslag blanka och skurade, sitsarna damfria, golvet sopat, fotstegen befriade från smuts eller snö o. s. v. Han skall vidare tillse, att vagnen är försedd med rätta linjebeteckningar (skyltar, lyktglas

och nummer), att ändskyltarna äro rätt ställda, att signalklockorna och lamporna äro i fullgott skick och att övriga tillbehör äro i god ordning.

Skulle något vara i olag eller något brista i rengöringen, skall han anmäla detta till kontrollören, hallföreståndaren eller dennes ställföreträdare. Sedan konduktören övertygat sig om, att allt är klart och erhållit avgångsorder, giver han avgångssignal åt föraren.

Konduktör å heltäckt vagn bör ovillkorligen ihågkomma att stänga vagnsdörrarna före utfarten ur hallen.

Är konduktör genom sjukdom hindrad att infinna sig till tjänstgöring, skall anmälan därom ofördröjligen göras till hallföreståndaren, dennes ställföreträdare eller kontrollör; och bör sjukdomen med läkarintyg styrkas inom 24 timmar.

Om konduktör under tjänstgöring insjuknar, måste han omedelbart låta anmäla detta för sin närmaste överordnade, vilken har att draga försorg om den sjukes avlösning.

Inställer konduktör sig för sent till tjänstgöring betalar han i plikt Fmk. 5: —. Varar

försummelsen så lång tid, att vikarie måste anskaffas, betalas denna av konduktören, varjämte den felande bötar Fmk. 5: — för varje försummad timme eller del därav.

Frånvaro utan laga skäl under en dag eller däröver, kan medföra tjänstens omedelbara förlust.

Avlösning från tjänsten får ske endast på angivna tider och platser; och skall avlösaren infinna sig på platsen, där personalombyte sker, 5 minuter före den utsatta tiden.

Vid inträffande avlösning bör konduktören övertyga sig om, att vagnen befinner sig i reglementsenligt skick, varförutom han ovillkorligen skall taga reda på, huruvida alla passagerare erlagt sina avgifter, eller ej,

§ 8.

TJÄNSTEBYTE, TJÄNSTLEDIGHET.

Tjänstebyte kan i trängande fall beviljas av trafikmästaren för högst en dag.

Önskar konduktör för längre tid än en dag befrielse från tjänstgöring, skall han i god tid anhålla därom hos trafikchefen.

§ 9.

TOBAKSRÖKNING.

Konduktör, iklädd uniform, får icke röka i spårvagn eller å dess plattformar.

§ 10.

RENGÖRING OCH VENTILATION.

Under tjänsten skall konduktören efter bästa förmåga hålla vagnens inre rent och snyggt (dammfritt). Under sommaren i varmt väder skola ventilationsfönstren och eventuellt bakre dörren i de svenska vagnarna hållas öppna. Dessliques må i sådant fall bakre plattformens å de heltäckta vagnarna ändruta neddragas. Så snart någon av passagerarena sådant önska, skola dörren och fönstren stängas. Den främre dörren hålles alltid stängd. I starkt solsken skola gardinerna dragas för fönstren.

§ 11.

KONDUKTÖRENS PLATS.

Konduktörens plats är i regel på bakre plattformen med ryggen vänd mot vagnsgaveln.

Då konduktören för anvisande av plats åt passagerare, upptagning av avgift och dylikt måste lämna sin plats, skall han, så fort sig göra låter, återtaga densamma. Särskilt måste han iakttaga, att han är på bakre plattformen vid vagnens ankomst till station eller hållplats. Han får i regel icke giva avgångssignal inifrån vagnen, ty annars kan han ej vara förvissad om, att alla passagerare hunnit helt bestiga vagnen.

Det är konduktören förbjudet att uppehålla sig på främre plattformen mera än vad tjänsten fordrar, att samtala med föraren under vagnens gång eller att sitta inne i vagnen, oavsett om den är i rörelse eller ej.

§ 12.

STATIONER OCH HÅLLPLATSER.

Vagnen stannas endast vid bestämda sta-

tioner och hållplatser. Vid de förra skall vagnen alltid stannas utan att stoppsignal avgives, vid de senare blott i fall att passagerare stiga av eller på. Vid de punkter, där passageraretrafiken är livlig och trängsel råder å bakre plattformen, skall konduktören stiga av vagnen för att lämna plats och biträda vid, samt övervaka och ordna av- och påstigningen, sålunda att avstigningen först måste slutföras, innan påstigningen får begynna.

Efter mörkrets inbrott, då lamporna i vagnen äro tända, ävensom om dagen, då fönstren äro igenisade, skall konduktören i god tid inåt vagnen tydligt utropa de stationer och hållplatser, vilkas namn finnas upptagna i särskilda, härför utgivna häften.

Några vagnslängder före hållplats skall konduktören noga se sig om för att utrona huruvida någon passagerare önskar avstiga.

Konduktören å vagn, som vid inkörningen om aftonen icke mera utsträcker sin tur till ändstation, skall till påstigande passagerare omedelbart meddela, vart vagnen går.

Om släpvagn avkopplas, skall konduktören å släpvagnen i god tid uppmana passagerarena att överflytta till motorvagnen.

Avlägsnar sig konduktören från vagnen å kontrollstation för att växla eller i annat tjänsteärende, skall han underrätta antingen föraren eller, ifall släpvagn medföljer, den andra konduktören därom.

§ 13.

ANVISNING AV PLATSER.

Konduktören skall övertyga sig om att varje passagerare uti vagnen erhåller det utrymme, som är beräknat för en sittplats och, om så erfordras, på ett hövligt sätt anmoda de redan i vagnen sittande passagerarena att bereda plats för nyinkomna. Likaså skall han se till, att å plattformen utrymmet blir rättvist fördelat mellan passagerarena.

Han skall tillse, att passagerare utan fara för olycksfall skall kunna stiga av eller på vagnen och skall särskilt hjälpa fruntimmer, barn, gamla och orkeslösa personer vid på- och avstigning.

När alla platser äro upptagna, skall föraren därom underrättas medels avgivande av tre korta, på varandra följande signaler. Dess-

förinnan bör konduktören med hög röst underrätta väntande passagerare om att vagnen är fullsatt.

Den plats å bakre plattformen, som är anvisad för konduktören, får ej upptagas av passagerare. Å de svenska vagnarna bör konduktören tillse, att bakre plattformens högra sida hålles så mycket som möjligt fri i och för passagerarens av- och påstigning.

Konduktör å heltäckt vagn bör i samma syfte hövligt, men bestämt uppmana passagerarna att intaga plats å framplattformen, när trängsel uppstått på den bakre.

Konduktören får på inga villkor låta sätta vagnen igång, förrän passagerarna fullständigt hunnit av- eller påstiga.

Å de heltäckta släpvagnarna skall noga övervakas, att inga olyckor inträffa vid tillslutandet av främre dörren, vilket får ske först sedan alla passagerare hunnit ordentligt avstiga.

Innan avgångssignal gives, skall konduktören snabbt se sig omkring åt alla håll, även bakåt, för att övertyga sig om att alla, som sådant önska, hunnit följa med vagnen.

Å plats där spårvägslinjer korsa varandra, åligger det konduktören att invänta passage-

rare från annan linje, om så utan nämnvärd tidsförlust ske kan.

§ 14.

AVGIFTENS ERLÄGGANDE.

Omedelbart efter det vagnen satts igång, skall konduktören begynna med uppbärandet av passagerareavgifterna sålunda, att avgiften uppbäres i de svenska vagnarna först å bakre plattformen, därefter å främre plattformen och sist inuti vagnen, samt i de heltäckta vagnarna först å främre plattformen, därefter inuti vagnen och sist å bakre plattformen.

För att möjliggöra kontroll däröver, huruvida passagerare betalt eller icke, skall konduktören noga iakttaga var nyinkommen passagerare placerar sig.

Avgiften av passagerarna å främre plattformen å svenska vagnarna upptages genom luckan i dörren. Är konduktören osäker därom, huruvida alla faktiskt erlagt sin avgift, bör hela dörren öppnas och skall konduktören i så fall gå ut på plattformen och stänga till dörren efter sig. Är plattformen fullsatt må konduktören stå i själva dörröpp-

ningen och upptaga betalningen, men får detta ske först sedan konduktören försäkrat sig om, att bakre dörren är tillsluten.

För barn, som äro så små, att de hållas i famnen, högst 4—5 år, uppbäres ingen avgift, men bör konduktören se till, att de ej upptaga skild plats.

§ 15.

VÄXLING, VÄXELKASSA.

Konduktören skall städse vara försedd med tillräckligt antal biljetter av alla slag ävensom med växelpengar.

Vid växling skall konduktören vid myntets mottagande till förekommande av misstag tydligt uttala dess värde.

Skulle konduktören icke hinna uppbära avgiften av alla passagerare innan vagnen nått nästa station eller hållplats, skall han avbryta detta sitt arbete och begiva sig till bakre plattformen för att noga kunna iakttaga publiken både i och utom vagnen.

Om vid avgiftens erläggande mynt av högre värde än 20 mark framlämnas, skall

konduktören tillhandahålla växling, såvida lösa penningar finnas till sådant belopp. Är växling icke möjlig, bör han hövligt meddela passageraren, att större belopp än 20 mark i regeln icke växlas.

Varje helgfri dag är konduktören redovisningsskyldig för växelkassan och bör densamma ovillkorligen stämma. Visar växelkassan brist bör konduktören omedelbart täcka balansen. Tillgrepp i kassan medför tjänstens förlust.

§ 16.

FRIPASSAGERARE.

Följande personer äga utan erläggande av avgift medfölja spårvagn:

A. Var som helst å vagnen:

1) Personer, innehavande bolagets märke av guld och vit emalj med ägarens namn ingraverat (alltid gällande).

2) Personer innehavande bolagets tjänstemannakort.

3) Personer innehavande årskort (gäller för löpande året).

B. Endast å främre plattformen:

1) Uniformerade polismän, högst 2 samtidigt, såvida ledig plats finnes.

2) Person, tillhörande trafikpersonalen, som framvisar avtalsbok med bolaget.

3) Person, innehavande plattformbiljett. Årskort och plattformbiljetter skola alltid kontrolleras att de äro giltiga. Skulle oegentlighet upptäckas, behåller konduktören kortet eller biljetten och fordrar hövligt erläggande av stadgad avgift.

Då passagerare bestiger främre plattformen å motorvagn, skall föraren ofördröjligen giva signal därom till konduktören, vare sig föraren vet, att den nykomne passageraren äger rätt att åka fritt eller ej; för i uniform klädd polisman och i uniform klädd person anställd vid bolaget avges dock icke signal.

Omedelbart efter erhållen signal skall konduktören gå fram och övertyga sig därom, huruvida passageraren, som påstigit, äger års- eller plattformkort eller om han bör er-

lägga avgift, i vilket sistnämnda fall avgiften bör uppbäras.

Konduktören bör, oaktat han ej erhållit signal från föraren, hålla reda på, om någon stigit på främre plattformen genom att, efter passerandet av hållplats, gå fram till främre dörren och kontrollera passagerareantalet.

Konduktören å släpvagn bör iakttaga allt, vad här ovan är sagt om konduktör på motorvagn.

§ 17.

BILJETTER.

Biljetter avskiljas från block eller häfte genom att använda gummiringen på tången. Fuktning av biljetten med spott är förbjudet.

Å biljetten markeras övergång blott på begäran antingen vid avgiftens erläggande eller senare. Härvid bör konduktören för undvikande av misstag upprepa stället, dit övergång önskas.

Innan biljett med markering för övergång utlämnas, skall konduktören övertyga sig om, att övergångsklippet, tid och datum blivit rätt placerade å biljetten.

Då konduktör av passagerare emottagit övergångsbiljett, skall han noga efterse, att den är giltig.

Skulle framlämnad biljett icke vara giltig och konduktören icke vara på grund av felaktighetens beskaffenhet övertygad om, att biljetten verkligen i detta skick utlämnats skall han hövligt fordra erläggande av ny avgift; härvid må dock icke onödigt krångel förekomma, utan bör om möjligt kontrollör tillkallas.

Övergångsklipp berättigar endast till tvänne omstigningar och gäller endast från det markerade stället för omedelbart fortsatt färd med första icke fullsatta vagn.

§ 18.

BAGAGE.

Passagerare äger rätt att medföra i vagnen ett kolly, ej större, än att det kan hållas på knäet utan att störa medpassagerare. En vanlig handkappsäck, en torgkorg eller dylikt skall ställas på främre plattformen. Kollyn större än $60 \times 50 \times 30$ cm. samt sådana, som genom dålig lukt, orenlighet

eller annat kunna förorsaka obehag för medpassagerare, få ej medtagas i spårvagn.

§ 19.

KVARLÄMNADE EFFEKTER.

I vagnen kvarlämnade effekter avlevereras fortast möjligt till närmaste kontrollplats.

§ 20.

ORDNINGSFÖRESKRIFTER FÖR PASSAGERARE.

Utöver bestämmelserna i de här närslutna, av Guvernören i Nylands län den 11 mars 1901 fastställda föreskrifterna bör iakttas, att passagerare icke må låta barn stå på bänkarna; att spottning ej är tillåten någonstades i vagnen, således ej heller på plattformerna, samt att damer med oskyddade hattnålar ej må medgivas tillträde till spårvagn.

§ 21.

PASSAGERARE, SOM BRYTER MOT
ORDNINGSFÖRESKRIFTERNA.

Konduktör bör tillse att personer, som synbarligen äro berusade eller genom osnyghet eller oanständighet skulle förorsaka medpassagerare obehag, icke få tillträde till vagnen. Skulle likväl någon sådan person lyckas komma med, eller någon vägra att erlægga avgift eller att ställa sig till efterrättelse de i § 20 nämnda ordningsföreskrifterna eller konduktörens i tjänst givna tillsägelse, skall vagnen stannas och personen ifråga avvisas från densamma. Hørsammas ej tillsägelsen härom genast, äger konduktören att påkalla nödig handräckning av närmaste kontrollör eller tjänstgörande polisman.

§ 22.

SIGNALER.

För att meddela sig med föraren har konduktören att använda sig antingen av signalklocka eller visselpipa.

Klocksignalerna äro å motorvagn;

1 slag = „sätt i gång“

2 slag = „stanna vid nästa hållplats“

3 slag = „fullt antal passagerare“ fäll ned skylten: „Täynnä“ „Fullsatt“.

Flere hastigt på varandra följande slag (nödsignal) = „stanna genast“.

Signalerna å släpvagn äro:

1 slag = „släpvagn klar“

2 slag = „stanna vid nästa hållplats“

Dessa signaler gälla motorvagnens konduktör, som har att repetera dem till föraren.

Flere hastigt på varandra följande slag (nödsignal) = „stanna genast“.

Vid denna signal skall föraren genast stanna även om motorvagnens konduktör ej hunnit repetera den.

Med visselpipa ges enahanda signaler som med klockan.

Föraren signalerar till konduktören på följande sätt:

1 slag = „passagerare påstigit å främre plattformen“

2 slag = „bromsa å släpvagnen“

3 slag = „kom och hjälp“.

§ 23.

ELEKTRISKA BELYSNINGEN.

Vid mörkrets inbrott skall konduktören tända de elektriska lamporna. Dessförinnan bör konduktören i god tid avprova belysningen. Är denna felaktig, skall anmälan därom göras hos närmaste kontrollör, så att felet han avhjälpas före mörkrets inbrott.

Medföljer släpvagn, skall konduktören å motorvagnen hopkoppla de båda vagnarnas ljusledningar medels den härför medförda kabeln. Härvid är att iakttaga, att bygeln dessförinnan neddrages från ledningen för att undvika olyckshändelse.

Vid åskväder skall det elektriska ljuset omedelbart tändas och bör, så länge åskväderet pågår, brinna antingen det är dager eller mörkt.

§ 24.

ELEKTRISKA UPPVÄRMNINGEN.

Konduktören bör kontrollera, att de elektriska värmebatterierna funktionera så snart strömmen tillkopplats. Skulle av någon or-

sak värmebatteriet värma dåligt, läcka, eller hava något annat fel, skall anmälan omedelbart göras hos närmaste kontrollör.

§ 25.

KÖRNING MED SLÄPVAGN.

Den å släpvagn anställda konduktören skall i tillämpliga delar ställa sig till efterrättelse vad för konduktör å motorvagn är föreskrivet.

Vid tillkoppling av släpvagn skall konduktören å motorvagnen med bistånd av konduktören å släpvagnen anbringa det å motorvagnen medförda kopplingsjärnet och därvid tillse att kopplingen sker omsorgsfullt och varsamt.

Därefter insättes bromskabeln, vilket skall ske särdeles omsorgsfullt, så att kabeln under körningen ej lossnar. Till sist påsättes säkerhetskedjan.

Vid fränkoppling av släpvagn, vilket ej får verkställas, då tåg är i rörelse, skall ljusledningen och bromskabeln åter försiktigt borttagas, säkerhetskedjan och kopplingsjär-

net avtagas, varefter sprinten insättes på sin plats, så att den ej släpar.

§ 26.

KOLLISION.

Konduktören åligger vid inträffade kollisioner med åkdon anteckna nummern eller firmaskylten på åkdonet samt namn och adress på minst två närvarande säkra vittnen, ävensom söka få reda på adressen eller namnet på ägaren till åkdonet, eventuellt genom tillkallande av polisman. Konduktören skall tillsammans med föraren fastställa åkdonets art av automobil, hyrvagn eller vanligt fordon, om detsamma är lastat eller tomt etc. samt omedelbart avlämna utförlig rapport till kontrollören eller hallen. Finnes polisman närvarande, uppgiver konduktören namn och nummer samt uppmanar polisen att verkställa undersökningen.

§ 27.

TJÄNSTEN VID ÄNDSTATION, UPPSIKT ÖVER VAGNEN.

Vid framkomsten till ändstation skall

konduktören omedelbart avputsas sittbänkar och golv, bortskrapa snö eller smuts från fotstegen m. m. Kvarliggande begagnade biljetter eller annat pappersavfall etc. bör efter hand, då tillfälle erbjudes, upplockas och sättas i papperslådan, som vid ändstationen tömmes.

Sopning i vagnen får ske endast om vagnen är utan passagerare eller om dessa giva sitt bifall därtill. Före sopningen skall borsten doppas i vatten uti den vattenså, som för ändamålet uppställts vid varje ändstation.

Konduktör får icke glömma, att han är i tjänstgöring även då vagnen står vid ändstation. Han får därför ej sysselsätta sig med tidningsläsning och dylikt, utan skall han fortfarande ha uppmärksamheten riktad på sin vagn och får ej avlägsna sig längre från vagnen, än att han fullt kan se, vad som där tilldrager sig, att icke för stora kolly ställas på vagnen och att okunniga personer ej skada vagnen m. m.

Skulle konduktören för naturbehov eller tjänsteärende behöva avlägsna sig från vagnen, skall han ålägga föraren eller släpvagns-

konduktören att under frånvaron hava uppsikt över vagnen.

Konduktör och förare få aldrig samtidigt avlägsna sig.

§ 28.

STÖRINGAR I TRAFIKEN.

I händelse av driftstöring bör konduktör omedelbart härom meddela per telefon till närmaste kontrollplats eller vagnshall.

§ 29.

SKADOR Å VAGNEN.

Skadas vagnen eller annan bolagets egendom genom åtgörande av passagerare eller annan person, är konduktören förpliktad, att ensam eller tillsammans med föraren taga reda på den skyldige och oförtövat därom avgiva rapport till kontrollör. Underlåter konduktören detta, ansvarar han själv för skadan.

§ 30.

OLYCKSFALL.

Har olycksfall inträffat genom överkörning av person, eller om passagerare halkat eller fallit vid på- eller avstigning från vagnen, skall konduktören genast giva nödsignal, och är skyldig lämna bistånd åt den förolyckade. Över händelseförloppet bör en möjligast samvetsgrann rapport åtföljd av uppgift över närvarande namngivna vittnen, lämnas till först anträffade kontrollör.

I fall att föraren genom sjukdom eller olycksfall skulle förlora herraväldet över vagnen bör konduktören omedelbart slå ifrån den automatiska avbrytaren samt med bromsen så fort som möjligt stanna vagnen.

§ 31.

BRANDKÅREN.

Om brandkåren nalkas, korsar vägen eller kör i samma riktning som spårvagnen, skall konduktören låta stanna vagnen.

§ 32.

BESTRAFFNING.

Brott mot dessa ordningsregler straffas med varning, penningböter, avhållning från tjänstgöring eller omedelbart avsked.

Bedrägeri eller försök därtill straffas med tjänstens omedelbara förlust samt åtal inför laga domstol.

Samma straff drabbar konduktör:

a) som under tjänsteutövning förtär eller är påverkad av starka drycker;

b) som utom tjänsten, men iklädd uniform, uppträder drucken på gata eller allmän plats;

c) som utom tjänsten blivit av polis inställd för fylleri, oljud eller störande uppträdande.

Direktionen.

Utdrag ur

ORDNINGSREGLER

gällande för Spårvägsbolagets
läse- och samlingssalar.

- 1) Tillträde till läsesalen äger endast i Spårvägsbolagets tjänst anställd person, eller medlem i dennes familj.
- 2) Ett städad uppträdande, ordning och akt-samhet bör av de salen besökande ständigt iakttagas.
- 3) Tidningar, tidskrifter och böcker må icke utan särskilt tillstånd bortföras.
- 4) För skada å bolagets egendom ansvarar den som skadan förorsakat.
- 5) För sammankomster och fester upplåtes salen, efter därom skedd anhållan hos gårdens disponent eller verkställande direktör, som även äger godkänna programmet för tillfället.
- 6) Berusad person äger ej tillträde till bolagets allmänna lokaliteter. Ej heller få starka drycker hämtas till eller förtäras inom desamma.

- 7) Deltagare i sammankomst eller fest bör ovillkorligen ställa sig till efterrättelse dessa bestämmelser och de anvisningar, som i varje särskilt fall lämnas av närvarande medlem i styrelsen för Spårvägsmanföreningen eller av för tillfället valda ordningsmän.
- 8) Brott emot bestämmelserna i punkterna 6 och 7 straffas som om de vore begångna under tjänsteutövning.

**Spårvägs- och Omnibus Aktiebolaget
i Helsingfors.**

ORDNINGSREGLER OCH FÖRESKRIFTER

FÖR FÖRARE

VID

SPÅRVÄGS- OCH OMNIBUS AKTIEBOLAGET

I HELSINGFORS

ORDNINGSREGLER OCH FÖRESKRIFTER
FÖR FÖRARENA VID SPÅRVÄGS- OCH
OMNIBUS AKTIEBOLAGET I
HELSINGFORS

Utom vad i magistratens reglemente för trafik med elektriska spårvägar samt i gällande trafikreglemente för Helsingfors Stad är fastställt, åligger det förare att noggrant ställa sig följande särskilda bestämmelser till efterrättelse.

§ 1.

SKYLDIGHETER MOT CHEFSKAPET.

Föraren är omedelbart underordnad direktören, trafikchefen, ingenjörerna, trafikmästaren, körmästaren, överkontrollören, kontrollörerna, hallföreståndaren och dennes ställföreträdare.

Han skall obetingat uppfylla alla av befäl och förmän givna befallningar och föreskrifter; och alltid, såväl i som utom tjänsten iakttaga ett nyktert, anständigt, hedrande och för kåren värdigt uppförande, ävensom alltid uppträda hövligt och tillmötesgående såväl mot allmänheten som mot befäl och kamrater.

§ 2.

HÄLSNING.

Hälsning av i uniform klädd förare sker på militäriskt sätt. Under vagnens gång är det förbjudet för föraren att hälsa eller besvara hälsning.

§ 3.

BOSTAD.

Föraren skall å kontoret uppgiva sin bostadsadress och då ändring av bostad äger rum, genast därom å kontoret skriftligen anmäla.

§ 4.

VÅRD AV UNIFORM OGH EFFEKTER.

Föraren bör hålla sig och sin klädsel samt till uniformen hörande föremål i städat och vårdat skick, på det att ett orättvist och oförmånligt omdöme beträffande den enskilde ej må drabba personalen i dess helhet.

Utom tjänsten får uniformen icke användas. Uniformen, liksom alla därtill hörande delar skola i fall mindre bristfälligheter därå yppa sig, repareras genom förarens försorg.

Avgår förare från sin befattning skall uniformen återlämnas rengjord och oskadad.

§ 5.

TJÄNSTEFÖRESKRIFTER.

Det åligger föraren att noga känna till sina tjänsteföreskrifter ävensom ovannämnda av magistraten utgivna reglemente rörande trafik å de elektriska spårvägarna.

Vid återinträde i tjänst efter sjukdom eller tjänstledighet skall han genast skaffa sig kännedom om de bestämmelser, som möjligen

tillkommit under hans frånvaro och är han ansvarig för olycksfall eller skada, som uppstår därigenom att föreskrifterna ej följts.

§ 6.

TOBAKS RÖKNING.

Förare, iklädd uniform, får icke röka i spårvagn eller å dess plattformar.

§ 7.

TJÄNSTEBYTE, TJÄNSTLEDIGHET.

Tjänstebyte och tjänstledighet kan i tränande fall beviljas av trafikmästaren på högst en dag.

Önskar förare för längre tid än en dag befrielse från tjänstgöring, skall han i god tid anhålla därom hos trafikchefen.

§ 8.

ALLMÄNNA SKYLDIGHETER, SJUKDOMSFALL, FÖRSUMMELSE I TJÄNSTEN, AVLÖSNING.

Föraren skall med nit, omtanke och vak-

samhet egna sig åt sin tjänst och alltid i sitt uppträdande vara hövlig och vänlig, men bestämd. Förefinnes skäl att påminna passagerare om föreskrifternas efterlevnad bör detta ske hövligt genom användning av tilltalsorden „var så god“.

Är föraren genom sjukdom hindrad att infinna sig till tjänstgöring, skall anmälan därom ofördröjligen äga rum till hallföreståndaren, dennes ställföreträdare eller kontrollör; och bör sjukdomen med läkareintyg styrkas inom 24 timmar.

Om föraren under tjänstgöring insjuknar, måste han omedelbart låta anmäla detta till sin närmaste överordnade, vilken har att draga försorg om den sjukes avlösning.

Inställer förare sig för sent till tjänstgöring betalar han i plikt Fmk. 5: —. Varar försummelsen så lång tid att vikarie måste anskaffas, betalas denna av föraren, varjämte den felande böter Fmk. 5: — för varje försummad timme eller del därav.

Frånvaro utan laga skäl under en dag eller mera kan medföra tjänstens omedelbara förlust.

Avlösning från tjänsten får ske endast på

angivna tider och platser; och skall avlösaren infinna sig på platsen, där personalombyte sker, 5 minuter före den utsatta tiden.

När avlösning äger rum, skall den tillträdande föraren förvissa sig om att vagnen med alla dess delar är i fullgott skick, medan den avlöste bör giva upplysning om möjligen förekommande fel, om order bekomna under vakten, ävensom om alla iakttagelser, som ur trafiksynpunkt kunna vara av vikt.

§ 9.

TURLISTAN, UR.

Föraren skall tillse att den fastställda turlistan noga följes. Han bör vara försedd med ett rättgående ur samt ofta kontrollera detsamma med normaluren.

§ 10.

SKADOR Å VAGNEN.

Skadas vagnen eller annan bolagets egendom genom åtgörande av passagerare eller

annan person, är föraren förpliktad, att tillsammans med konduktören taga reda på den skyldige och oförtövat därom avgiva rapport till närmaste förman. Underlåtes detta, ansvara de för skadan.

För övrigt ansvarar förare med sin lön och egendom för varje genom uraktlåtenhet förorsakad skada.

§ 11.

BRANDKÅREN OCH MILITÄRKOLONNER.

Om brandkåren nalkas, korsar vägen, eller kör i samma riktning som spårvagnen skall föraren stanna vagnen.

Korsar militärkolonn spårvägen, bör vagnen stannas till dess truppen passerat.

§ 12.

VAGNENS IORDNINGSTÄLLANDE.

Då såväl passagerarnas, som även till stor del den allmänna gatutrafikens säkerhet, vilar på föraren, måste det för honom

vara av allra största vikt att vara förvissad om, att den vagn, han för, är i alla avseenden fullt tjänstduglig.

Han skall därför inställa sig i vagnhallen minst 10 minuter före den för vagnen bestämda utryckningstiden för att övertyga sig om sin vagns driftduglighet, och har därvid att iakttaga:

1. att kontrollerveven lätt kan vridas runt, sedan han först övertygat sig om, att huvudströmbrytaren är frånslagen;

2. att handbromsarna å båda plattformarna äro rätt inställda, d. v. s. att de verka vid cirka $\frac{3}{4}$ varvs kringvridning av handveven, och att bromsklossarna äro så justerade, att de ligga väl an;

3. att luftbromsarna funktionera;

4. att lamporna äro i ordning, och att provlampa finnes;

5. att säkerhetssmältstyckena äro insatta och i brukbart skick, samt att sådana finnas i reserv;

6. att säkerhetskettingen mellan motor- och släpvagnen är hel;

7. att ljus- och bromskopplingskablar för släpvagn äro i gott skick och på sina platser;

8. att sandlådorna äro fyllda med fullkomligt torr sand, samt apparaterna i gott skick;

9. att alarmklockorna ljuda ordentligt;

10. att växelställjärnen äro på sin plats och brukbara;

11. att föreskrivna reservdelar, koppeljärn och domkraft finnas.

Skulle något fel upptäckas, som icke genast kan avhjälpas av föraren, eller någon del saknas, skall anmälan därom genast göras till hallföreståndaren eller dennes ställföreträdare.

Föraren ansvarar för, att ovan uppräknade delar vid vagnens utryckning finnas och äro i brukbart skick.

Innan vagnen lämnar hallen, skall föraren övertyga sig om, att ingen person befinner sig under vagnen eller å dess tak.

§ 13.

IGÅNGSÄTTNING OCH STRÖMMENS TILLKOPPLING.

Innan vagnen sättes i gång, förvissar föraren sig först om:

1. att, å de heltäckta vagnarna, dörrarna äro tillslutna;

2. att bakre handbromsen är lossad;

3. att bygeln ligger mot kontaktledningen i körriktningen; därefter:

1. slutes huvudströmbrytaren;

2. kontrollerveven och omkastningshandtagen påsättas och det senare ställes i den blivande körriktningen.

Vagnen är nu klar för igångsättning, men får icke sättas i rörelse, förrän signal härtill erhållits från konduktören.

Då signal erhållits:

1. gives signal med alarmklockan;

2. bromsen lossas och

3. strömmen påsläppes genom kontrollervevens kringförande.

Vid kontrollervevens kringvridande, som sker med vänsta handen, skall noga iakttagas att den vrides hastigt, säkert och utan uppehåll mellan kontakterna från kontakt till kontakt.

På kontakterna 1, 2, 6, 7 och 8 å de svenska samt 1, 2, 5 och 6 å de amerikanska motorvagnarna får kontrollerveven endast kvarhållas så lång tid, som åtgår för att uttala ett tvåsiffrigt tal och på kontakterna 3

och 4 resp. 3 å amerikansk vagn, så lång tid, som åtgår för att uttala ett ensiffrigt tal. Endast de större kontakterna 5 och 9, amerikanska 4 och 7, få användas som viloläge under fart. Tillkopplingen sker således på följande sätt och tid:

svenska motorvagnar: „tjuguen“, „tjugutvå“, „tre“, „fyra“, „fem“;

amerikanska motorvagnar: „tjuguen“, „tjugutvå“, „tre“, „fyra“.

Skall övergång ske till de högre kontakterna, måste kontrollerveven först kvarhållas på femte, resp. fjärde kontakten, i minst 4 sekunder; därefter fortsättes: „tjugosex“, „tjugusju“, „tjuguåtta“, „tjugunio“; amerikanska: „tjugufem“, „tjugusex“, „tjugusju“.

Behöver den elektriska strömmen tillkopplas, skall föraren, för att undvika onödig strömförbrukning i motstånden, koppla till strömmen fortare, om vagnen förut har god fart; däremot är det förbjudet att slå över en eller flera kontakter eller att vid långsam fart koppla till strömmen fortare, än som ovan sagts. I stigningar och kurvor samt då skenorna äro sliriga skall tillkopplingen ske långsammare och med försiktighet, eljest kunna

till följd av överbelastning säkerhetsanordningarna på vagnen lätt komma i verksamhet.

Vagnföraren får på inga villkor försöka minska vagnhastigheten genom att föra kontrollerveven blott till en lägre inställning.

§ 14.

KÖRNINGEN.

Under vagnens gång skall föraren ägna hela sitt intresse åt sin tjänst; och är det honom strängeligen förbjudet att under körningen inlåta sig i samtal med någon.

Han skall hava hela sin uppmärksamhet riktad på linjen framför sig, och vad som där tilldrager sig, samt städse hava vagnen så i sin hand, att han i varje ögonblick kan stanna densamma; det är bättre att någon gång onödigtvis stanna, än att utsätta passagerare för fara och sin vagn för risken att bli ramponerad.

För att kunna i varje ögonblick stanna vagnen skall han, isynnerhet om strömmen är tillkopplad, städse hålla den vänstra handen på kontrollervevens trähandtag. Skulle

av någon orsak föraren behöva den vänstra handen fri, skall han först ställa kontrollerveven på 0.

Han får icke låta någon obehörig vidröra kontrollerveven, omkastningshandtaget, bromsinrättningar, eller övriga för vagnens drift avsedda apparater.

Märker föraren någon sten eller dylikt föremål i spåret, skall han stanna vagnen borttaga hindret och får på inga villkor köra över detsamma; skulle föraren däremot på grund av mörker icke märka ett i spåret befintligt mindre föremål, förrän en skakning i vagnen visar, att ett sådant blivit överkört, får han icke utan vidare fortsätta färden, utan skall stanna och anmoda konduktören att borttaga möjligen kvarliggande delar av föremålet på det att nästkommande vagn icke må råka ut för samma missöde.

Har konduktören givit avgångssignal med klockan, lösgör föraren bromsen, ser om vägen är klar och för därpå med vänstra handen regulatorveven småningom jämnt framåt såsom det är föreskrivet i § 13, medan den högra handen fattar bromsen.

Vagnen får på inga villkor sättas i gång med tilldragen broms.

§ 15.

SIGNALER.

Föraren skall signalera med alarmklockan:

1. minst 20 meter före passerandet av tvärgata, gathörn eller dylik plats;

2. då två vagnar mötas;

3. då gående eller åkande befinna sig å spåret eller i dess närhet;

4. i allmänhet, då sammanstötning eller olyckshändelse kan vara att befara.

Med den de å heltäckta vagnarna förekommande visselpipan får signaleras endast då fara för kollision är för handen.

Signalerna skola vara klara och skarpa utan att därför vara onödigt bullrande.

Föraren skall omedelbart förrän han sätter vagn i rörelse giva en signal med alarmklockan.

Förare bör noga iakttaga trafikpolisens tecken, särskilt vid passerandet av gatukorsningarna.

Föraren skall meddela sig med konduktören genom följande signaler med signalklockan:

1 slag = „passagerare påstigit å främre plattformen“;

2 slag = „bromsa å släpvagnen“;

3 slag = „Kom och hjälp!“

För att meddela sig med föraren använder konduktören antingen signalklocka eller visselpipa.

Signalerna från konduktören å motorvagn äro:

1 slag = „sätt i gång“

2 slag = „stanna vid nästa hållplats“

3 slag = „fullt antal passagerare“ fäll ned skylten: „Fullsatt“ „Täynnä“

Flere hastigt på varandra följande slag (nödsignal) „stanna genast“.

Signalerna från släpvagn äro:

1 slag = „släpvagn klar“

2 slag = „stanna vid nästa hållplats“

Dessa signaler gälla motorvagnens konduktör, som har att repetera dem till föraren.

Flere hastigt på varandra följande slag (nödsignal) = „stanna genast“.

Vid denna signal skall föraren genast stanna, även om motorvagnens konduktör ej hunnit repetera den.

§ 16.

STRÖMMENS FRÅNKOPPLING.

Vid strömmens fränkoppling föres kontrollerveven hastigt, dock ej våldsamt, tillbaka till 0 utan uppehåll på mellankontakterna.

Skulle veven av någon orsak ej kunna vridas tillbaka till 0, skall den i taket befintliga strömbrytaren ögonblickligen slås ifrån och bromsen tilldrages.

Då linjeströmbrytare passeras, skall strömmen fränkopplas genom kontrollervevens inställande på 0. Om ledningen av någon orsak blir strömlös, skall kontrollhandtaget genast ställas på 0.

§ 17.

HASTIGHETEN OCH DESS REGLERANDE.

Föraren skall noggrant känna tillåtna körhastigheten för linjens olika delar och får på inga villkor överskrida denna.

Å starkt trafikerade sträckor skall i allmänhet ej användas högre kontakt än den 5:te, på de amerikanska vagnarna 4:de, och

bör i övrigt denna kontakt så mycket som möjligt användas, såvida tiderna med densamma kunna hållas.

Vid körning med större hastighet eller då mera kraft erfordras, får å de svenska vagnarna 9:de och å de amerikanska 7:de kontakten tillkopplas, men övergången från 5:te resp. 4:de till de högre kontakterna får endast ske, om föraren anser sig kunna hinna koppla till 9:de å de svenska och 7:de kontakten å de amerikanska vagnarna och kvarhålla veven där minst 6 sekunder. I annat fall skall endast 5:te resp. 4:de kontakten komma till användning.

Fränslagning från 6, 7 eller 8:de kontakten å de svenska samt 5 och 6:te å de amerikanska vagnarna får således i vanliga fall ej ske.

Vill man ej kvarhålla veven längre på 9:de resp. 7:de kontakten, så skall den återföras till „0“, varefter den direkt kan föras till 5:te, resp. 4:de kontakten, om kraft fortfarande erfordras.

Föraren får däremot på inga villkor försöka minska hastigheten genom att föra kontrollerveven till en lägre kontakt, utan skall

fränslagning till „0“ alltid först ske, varefter strömmen, om så erfordras, åter kan tillkopplas.

Skulle på grund av trafik hinder eller annan orsak den bestämda turlistan vid något tillfälle icke kunna följas, får föraren på inga villkor forcera hastigheten över den i reglementet föreskrivna, utan skall alltid trafiksäkerheten ställas i första rummet. Genom lugn och jämn körning samt avknappande av uppehållen vid änd- och hållstationer bör så småningom, såvitt möjligt är, förlorad tid tagas in.

Vid passerandet av motkommande vagn skall strömmen avbrytas.

§ 18.

PASSERANDET AV VÄXLAR, GATUKORSNINGAR ETC.

Vid infart i växlar, kurvor och korsningar, vid passerandet av tvärgator eller ställe, där gatuarbeten pågå i spårets omedelbara närhet samt i övrigt där hinder plötsligt kunna uppträda skall körningen ske särdeles försiktigt

och om möjligt med fränkopplad ström, ända tills att såväl motor- som släpvagn om sådan medföres, passerat den farliga punkten.

Före infart i växel skall föraren nogga övertyga sig om, att den ligger rätt.

Vid elektrisk växel får vagnen aldrig passera omställningskontakten, förrän föregående vagn helt och hållet lämnat växeln.

§ 19.

STIGNINGAR OCH KURVOR.

Vid körning uppför större stigning skal hastigheten regleras så att vid stigningens början kontrollerveven står på kontakt 5 eller 9 (amerikanska vagnarna 4 eller 7) och få inga andra kontakter därvid användas.

Vid körning nedför sluttning får hastigheten aldrig bli större, än att föraren städse har vagnen fullkomligt i sin hand, och skall strömmen därvid vara fränkopplad.

Skulle vid igångsättning i en sluttning vagnen ej av sig själv sätta sig i rörelse, kunna en å två kontakter tillkopplas för att genast slås ifrån, sedan vagnen kommit i gång.

Inkörning i kurva skall ske långsamt och helst utan ström, så att vagnen ej utsättes för stötar. Sedan vagnen kommit fullt in i kurvan, påsläppes ström och ökas hastigheten så småningom. Kontrollerveven får ej vridas längre än till 5:te, amerikanska vagnarna 4:de kontakten, vid gång genom kurva.

§ 20.

STATIONER OCH HÅLLPLATSER.

Endast vid olyckstillbud eller av annan tvingande omständighet få vagnarna stanna annorstädes än vid de med skyltar utmärkta stationerna eller hållplatserna.

Vid station stannas vagn alltid, vid hållplats endast om passagerare vill stiga av eller på.

Före ankomsten till hållplats åligger det föraren att noga efterse, om någon person önskar medfölja.

Föraren skall i så god tid före ankomst till stationen fränkoppla strömmen genom att föra kontrollerveven till 0, att vagnen med lagom hastighet går fram till den bestämda

platsen, där den sedan stannas med luft- eller handbromsen.

Å de heltäckta vagnarna får föraren icke öppna dörren förrän vagnen stannat, ej heller får han under den kalla årstiden hålla dörren öpnad mer än det allra nödvändigaste.

Skulle vid hållplats ingen passagerare vilja stiga av eller på, tillkopplas strömmen igen, utan att vagnen stannats.

Har vagn stannat får den aldrig avgå, förrän föraren erhållit avgångssignal från egen konduktör.

Om station eller hållplats befinner sig vid gatukorsning, stannar vagnen innan den passerat tvärgatan.

Skulle stoppsignal givas så sent, att motorvagnen redan hunnit in på tvärgata, får vagnen icke stannas förrän densamma jämte släpvagn passerat gatukorsningen. Detta gäller dock icke vid avgiven nödsignal.

Vissa platser, vilka ur trafiksynpunkt äro farliga, hava utmärkts med ett „S“. Vid sådan plats bör föraren alltid köra sin vagn med så sakta fart, att den i fall nödigt, kan stannas på platsen.

§ 21.

BROMSAR.

Vagnens driftsäkerhet är i högsta grad beroende av, att bromsarna äro i fullgott skick och verka kraftigt.

Föraren skall därför ägna särskild uppmärksamhet å bromsinrättningarna och får han under inga villkor köra med fel å någondera bromsen. Skulle därför fel å någon broms uppstå under körningen och föraren ej själv kan avhjälpa detsamma, skall förhållandet fordarsammast anmälas till första anträffade förman eller direkt till verkstaden, på det att vagnen må bliva utbytt.

§ 22.

LUFT- OCH HANDBROMSEN.

Luft-, likasom ock handbromsen, skall åtdragas jämnt och lugnt, så att bromsklossarna så småningom verka på hjulen.

Drages bromsen åt för häftigt, stanna hjulen, och följden härav kan, isynnerhet vid fuktigt väder eller frost, lätt bliva, att hjulen

„slira“. Handbromsen bör vara så inställd, att den verkar efter c:a $\frac{3}{4}$ varvs kringvridning av veven, och få klossarna ej ligga an, då bromsen ej är angjord.

Handbromsen får ej lossas för hastigt genom bromsvevens lösgörande, utan skall vid sådant fall densamma hållas varligt tillbaka.

På stillastående vagn skall bromsen alltid vara åtdragen.

§ 23.

ELEKTRISKA BROMSEN.

Förutom med luft- eller handbroms är varje motorvagn därjämte försedd med elektrisk broms, vilken manövreras genom kontrollerveven på så sätt, att densamma föres från 0-punkten över till broms-konakterna.

Elektriska bromsen skall användas då fara är för handen samt vid halt före, då det är svårt att stanna, utan att vagnen slirar.

Vid ordinär eller hastig fart får icke mer än 1:sta kontakten inkopplas, och först sedan vagnens hastighet något minskats, få de andra

kontakterna småningom inkopplas; sker detta fort stöter vagnen.

Är farten obetydlig, kunna flere kontakter hastigt inkopplas efter varandra.

Luft- eller handbromsen skall dock i första hand och samtidigt som elektr. bromsen alltid användas; sedan vagnen stannat, tilldrages densamma ytterligare, och den elektriska bromsen lossas.

Alla släpvagnar äro försedda med elektrisk broms, vilken arbetar samtidigt med motorvagnens och manövreras av dennes förare.

Vid färd utför svåra backar skall föraren, om så erfordras, signalera till konduktören å släpvagnen att bromsa med handbromsen.

§ 24.

BROMSARNAS ANVÄNDNING.

Motorerna ansträngas givetvis i hög grad genom att hela dagen vara i oavbrutet arbete. Den uppvärmning av desamma, som härav blir en följd, är mycket skadlig och minskar deras hållbarhet. Ju varmare de bliva, desto kortare tid hålla de ut. Till denna upphett-

ning bidrager till stor del bromsningen med den elektriska bromsen.

För att i någon mån spara motorerna skall föraren i regel använda luft- eller handbromsen. Vid körning utan släpvagn skall luft- eller handbromsen uteslutande användas. Men även vid körning med släpvagn kan i de flesta fall luft- eller handbromsen ensam användas, och strömbromsen endast i nödfall tillkopplas. I allmänhet skall strömmen slås ifrån i så god tid före ankomst till hållplats, kurva eller växel, att farten av sig själv minskas, så att endast en ringa bromsning är nödvändig för vagnens stannande. På grund härav är det tillräckligt att vid dylika platser endast använda luft- eller handbromsen.

För vagnarnas stannande vid körning med släpvagn utför brant backe skall, i fall nödigt, strömbromsen alltid tillkopplas.

Föraren får aldrig låta vagnen få för stark fart vid färd nedanför en sluttning för att sedan minskas med en häftig bromsning. Vagnen kan därigenom lätt få så stark fart, att föraren helt och hållet förlorar herraväldet över densamma, i vilket fall varken den ena eller ens båda bromsarna äro tillräckliga att

stanna vagnen i synnerhet om densamma slirar. Farten skall därför vid sluttningens början genast så regleras, att föraren har vagnen fullständigt i sin hand, vilket ernås genom att luft- eller handbromsen i god tid, lugnt och sansat användes.

Föraren skall, för att övertyga sig om, att magnetbromsen är i ordning och verkar, alltid tillkoppla densamma vid följande tillfällen:

1) snarast möjligt efter utkörning från vagnshallen;

2) vid första lämpliga tillfälle efter avslutning t. ex. vid hållplats eller nedför sluttning;

3) efter tillkoppling av släpvagn.

Bromsarna skola manövreras så, att hjulen ej låsas fast, vare sig den ena eller andra bromsen eller båda samtidigt användas.

§ 25.

NÖDBROMSNING.

Då nödsignal (oupphörliga, häftiga ringningar med signalklockan eller upprepade

visslingar) gives eller vagnen eljest, om någon fara hotar, hastigt skall stannas, bör i regel förtaras på följande sätt:

Å den elektriska bromsen tillkopplas genast 3 kontakter, under det att luft- eller handbromsen samtidigt tilldrages dock ej så hårt, att fara för hjulens fastlåsande uppstår. Sedan strömbromsen börjat verka, tillkopplas de återstående kontakterna, en i sänder omedelbart efter varandra, tills tåget stannat, då luft- eller handbromsen tilldrages, så att vagnen ej glider.

Sandströanordningen skall samtidigt användas för att förekomma slirning.

Manövreringen bör om möjligt ske i följande tempo:

tredje bromskontakten . . = tre,
sandning = sand,
bromsen fast = hand,
sista bromskontakt . . . = slut.

Genom sådan manövrering stannar vagnen på kortaste väglängd.

Vid nödsignal från släpvaigskonduktören skall föraren genast stanna, även om signa-

len ej hunnit repeteras av motorvagnens konduktör.

Av största vikt är att föraren vid kritiska tillfällen bibehåller lugn och besinning samt manövrerar bromsarna i enlighet med givna föreskrifter.

Om vid försök att i stigning stoppa en vagn med hand- eller luftbromsen, denna av någon anledning ej skulle verka, utan vagnen börjar gå tillbaka, skall föraren genast ställa omkastningshandtaget på „back“ och bromsa med den elektriska bromsen. Kontrollerveven skall härvid genast föras till sista bromskontakten och där kvarhållas, under det att bromsen samtidigt åtdrages, för den händelse att densamma senare skulle komma att utan vidare funktionera.

§ 26.

SANDNING.

För att få motorvagnen att stanna vid bromsning, är det särdeles angeläget att förekomma „slirning“, vilken ofta inträffar vid fuktig väderlek eller frost. Ett medel mot

„slirning“ äger föraren i sandning av skenorna, varför han, då så erfordras, i tid bör använda sandströapparaterna.

§ 27.

SANDSTRÖAPPARATER.

Dessa apparater böra endast användas i nödfall. Sandlådorna finnas inuti vagnen under sofforna i vagnens ändar. Föraren skall vid varje ändstation övertyga sig om, att sand finnes i lådorna, att rören ej äro täppta och att ventilerna sluta till, så att sanden ej rinner bort.

Föraren ansvarar för att alltid torr sand finnes i sandbehållarna.

§ 28.

VAGNARNAS AVSTÅND SINSEMELLAN.

Vagnar tillhörande samma trafiklinje få under rörelse i samma riktning icke komma varandra närmare än omkring 100 meter, vagnar tillhörande olika linjer, men gående då samma spår, ej närmare än 50 meter.

Föraren på efterkommande vagn ansvarar för, att dessa avstånd hållas.

Vid inkörning till stationer eller hållplatser skall största försiktighet iakttagas, om annan vagn befinner sig där förut.

Om möjligt bör föraren reglera farten så, att framför stående vagn hinner avgå från station eller hållplats, innan inkörning sker.

§ 29.

FÖRFARANDE VID TRAFIKSTÖRINGAR.

Hava vagnar av någon anledning samlats efter varandra, så få ej alla samtidigt sättas i gång, utan skall den efterföljande vagnen alltid vänta, tills den föregående avlägsnat sig c:a 30 meter, d. v. s. en tidrymd av ungefär $\frac{1}{2}$ minut.

Om nämligen alla vagnar samtidigt sättas i gång, skulle så mycket ström förbrukas, att säkerhetsanordningarna vid kraftstationen komme i verksamhet, varav följderna bleve, att ledningen gjordes strömlös, och således ett nytt trafikhinder skulle uppstå.

På inga villkor får under första minu-

terna efter en sådan trafikstörning användas mera än 5:te kontakten å kontrollern, (i de amerikanska vagnarna 4:de).

§ 30.

DÅ VAGNAR MÖTAS ELLER KÖRSA VARANDRAS BANOR.

Vid växlar, där olika trafiklinjer löpa tillsammans eller skiljas åt, och vid korsningar är givetvis faran för sammanstötning ganska stor.

Det är därför av allra största vikt, att föraren noga följer de föreskrifter, som gälla beträffande företrädesrätt för viss vagn vid dessa platser.

Företrädesrätt har vagn som kommer in från höger sida.

Undantag från denna regel göres endast i det fall att särskilt utfärdade bestämmelser skola å viss plats tillämpas.

På de ställen, där på grund av vissa orsaker vagnarna icke alltid obehindrat kunna framgå (vissa gatukorsningar, enkelspår), äro antingen signalvakter utställda eller automa-

tiska signalapparater uppställda. Signalerna givas med röda eller gröna flaggor, skivor eller lanternor och betyda:

Rött = Stopp!
Grönt = Klart!

§ 31.

KONTAKTBYGELN.

Föraren skall tillse, att bygeln är i gott stånd och att den ej sitter snett eller skeft.

Kontaktskenan, som av särskild personal väl smörjes, får ej ha några rännor eller spår, i vilka kontakttråden kan kvarhållas. Uppstår under gången ett pipande ljud från bygeln, är det nödvändigt att få vagnen utbytt.

Å de svenska motorvagnarna skall vändning av bygeln utföras af föraren. Under vändningen får bygellinan aldrig släppas lös, emedan bygeln ej stannar vid en viss höjd, utan kan slå upp mot ledningarna, anställa kortslutning och möjligen bränna utav dem, i synnerhet där, varest telefonskydd anordnats, eller utliggare och andra järnkonstruktioner finnas i närheten och varigenom obe-

räkneliga skador och trafikrubbingar skulle kunna uppstå.

Sedan bygeln blivit vänd i sitt rätta läge låser den sig av sig själv och kan läggas intill ledningen. Att bygeln också verkligen är fastlåst skall alltid synnerligen noga kontrolleras, vilket sker genom en dragning i bygellinan åt båda sidorna, varvid bygeln icke får följa med eller vrida sig.

§ 32.

BACKNING.

Måste vagn av någon orsak föras mera än 1 meter tillbaka, skall föraren begiva sig till den bakre plattformen. De svenska vagnarna få först sedan bygeln blivit omlagd, sättas i rörelse.

Då vagnen vid detta tillfälle rör sig i motsatt riktning mot den övriga gatutrafiken, måste den största försiktighet iakttagas.

Skulle vagnen däremot icke behöva föras tillbaka mer än omkring 1 meter, må det å svensk vagn vara tillåtet att, sedan konduktören härom meddelats, backa densamma utan

att lägga om bykeln, men får därvid kontrol-
lerveven ej föras längre än till första kon-
takten, och får vagnen icke sättas i rörelse,
förr än signal härtill erhållits från konduktö-
ren, vilken i detta fall ansvarar för att linjen
bakåt är klar, samt att bygeln ej fastnar i
ledningarna.

Vid tillfälle då vagn, åtföljd av släpvagn,
skall backa, är släpvnkonduktören under
alla förhållanden ansvarig för att linjen bakåt
är klar.

§ 33.

SÄKERHETSSMÄLTSTYCKENA.

1. Huvudsäkerhetssmältstycket har till
uppgift att skydda motorer, apparater och
ledningar i fall att för stark ström skulle till-
föras, varvid smältstycket smälter och ström-
ledningen till motorerna därigenom avbrytes.

Orsaken till att för stark ström inkommer,
kan vara:

om vid igångsättning luft- eller hand-
bromsen ej är lossad;

om strömmen tillföres för hastigt, i syn-
nerhet uppför stigningar m. m.

Att smältstycket smultit ned, märker fö-
raren därigenom, att ström icke längre till-
föres motorerna, varför vagnen stannar. Skulle
detta inträffa, skall han genast ställa kontrol-
lerveven på 0 och draga till bromsen, var-
efter omkastningshandtaget ställes på 0 och
avlyftes.

Sedan bygeln neddragits från ledningen,
borttagas noggrant alla bitar efter det gamla
smältstycket, varefter ett nytt insättes. Sä-
kerhetsskruvarna måste åtdragas säkert, så att
kontakten blir god. Skulle huvudsmältstycket
omedelbart därefter smälta ned ännu en gång,
så skall, motor I kopplas ifrån, i fall säker-
hetsmetallen smultit under koppling till femte
kontakten. Däremot bör motor II avkopplas,
om metallen smultit vid tillkoppling till nå-
gon av de högre kontaktarna. Nedsmälter
metallen, även sedan detta skett, måste by-
geln genast neddragas från ledningen, och
vagnen fortast möjligt sättas ur trafik. I fall
omväxlande smältmetallen smälter utav och
den automatiska strömbrytaren slår ifrån, skall
genast försök göras att avhjälpa felet genom
frånkoppling av en motor och, om förhållan-
det dock upprepas, förfares så som ovan

sagts, varefter den driftsodugliga vagnen av nästkommande vagn varligt skjutes till närmaste vagnshall.

2. Av de övriga och mindre säkerhets-smältstyckena på vagnen äro två avsedda för motorvagnens belysning — ett för varje serie och det tredje för släpvagnsbelysningen. Dessutom finnes 2 st. säkerhetssmältstycken för de elektriska uppvärmningsbatterierna samt å de heltäckta vagnarna ett smältstycke för kompressormotorerna.

§ 34.

SKADAD VAGNS HEMFÖRANDE TILL VAGNSHALLARNA.

Skadad vagn hemföres antingen genom att den kopplas efter annan vagn eller skjutes av näst efterföljande vagn till hallen.

I båda fallen skall föraren å den skadade vagnen bibehålla sin plats å den i körriktningen främst varande plattformen och i god tid giva de i § 15 nämnda signalerna, som böra repeteras av konduktören i släpvagnen i fall sådan finnes. Den påskjutande vagnen

får dock icke, efter det vagnen stannat vid hållplats, igångsättas förrän signal därom afgivits såväl av konduktören i den trafikdugliga vagnen, som av konduktören eller föraren i den skadade vagnen.

Å motorvagn, som ute å linjen satts ur trafik, skall bygeln alltid ligga rätt i förhållande till körriktningen och vara neddragen från ledningen.

Motorvagnens båda huvudströmbrytare skola härvid vara frånslagna.

§ 35.

HUVUDSTRÖMBRYTARE.

I motorvagnens huvudströmkrets finnes två strömbrytare, som båda äro självverkande (automater), så att de öppna sig och bryta strömmen, om denna av någon orsak, t. ex. vid för hastig gångsättning, blir för stark. Endast den främre plattformens automat skall vara inkopplad, för att ström skall tillföras kontrollern å samma plattform. Skulle automaten slå ifrån strömmen („slå från“), skall föraren genast ställa kontrollern på 0, bromsa

vagnen och slå till automaten. Skulle densamma vid igångsättning åter slå från, och detta upprepas tre gånger efter varandra, utan att kontrollerveven handterats oförsiktigt, eller att vagnen befinner sig i kurva eller stigning, har antagligen något fel uppstått, varför vagnen fortast möjligt skall sättas ur trafik (se § 34).

Till och fränkopplingen av huvudströmbrytaren skall ske med handen, och får här för inga metalliska eller andra hårda föremål användas.

De heltäckta vagnarna, som äro försedda med luftbromsar, hava i ena ändan av vagnen en automat för kompressormotorerna.

§ 36.

OM KONTAKTLEDNINGEN ÄR STRÖMLÖS.

Skulle vagnen vid inkoppling av en eller högst två kontakter utan märkbar anledning ej sätta sig i gång, skall förararen genast återföra kontrollerveven och omkastningshandtaget till 0 samt genom lampornas in-

koppling undersöka huruvida ström finnes i ledningen. Brinna icke lamporna, är ledningen antagligen strömlös, och skola då lamporna bibehållas inkopplade, på det föraren må märka. när ström åter inkommer; möjligt är även att, ehuru ledningen är strömförande, is å densamma, smuts eller snö på skenorna m. m. hindra strömmens gång till eller från vagnen.

Om lamporna ej lysa, skall föraren med tillhjälp av konduktören lägga om bygeln eller genom åstadkommande av bättre kontakt mellan hjul och skenor övertyga sig om, huruvida felet härrör av nyssnämnda orsaker.

Då strömmen åter inkommer, skall föraren vänta en kort stund, innan vagnen sättes i gång, ty har felet berott på, att ström ej tillförts från kraftstationen, dröjer det något, innan dennas maskiner kommit i full verksamhet.

Absolut förbjudet för förare eller konduktör är att i detta fall sluta någon linjeströmbrytare, såvida ej särskild befallning givits härtill av förman. Arbeten kunna nämligen pågå å linjen, utan att vagnspersona-

len har vetskap därom, och om vid sådant tillfälle strömbrytaren skulle slutas, kunna oberäkneliga olyckor inträffa.

§ 37.

FEL Å MOTORER.

Upptäcker föraren fel å någondera motor, skall denna kopplas från strömkretsen. Detta sker genom att sedan huvudströmbrytaren frånslagits, och bygeln avlägsnats från kontaktledningen, kontrollern öppnas, och den felaktiga motorns strömbrytare slås från.

Vagnen drives därefter med blott en motor tills utbyte av vagn kan ske. Vid körning med en motor får och kan kontroller-
vens visare ej vridas längre än till 5:te kontakten och å de amerikanska vagnarna till 4:de. Tillkopplingen skall ske något långsammare än vanligt.

§ 38.

FEL I ÖVRIGT Å VAGNEN.

Märker föraren någon felaktighet å vag-

nen, såsom klappning i lager eller pipande ljud från bygeln, att lagren äro ovanligt varma, att vagnen går tungt, kastar åt sidorna eller dylikt, skall han snarast möjligt anmäla detta till närmaste förman eller till verkstaden.

Är vagnen försedd med luftbroms, bör föraren noga observera kompressormotorns gång och göra anmälan i fall här något ovanligt iakttages.

§ 39.

VÄRMEBATTERIERNA.

Under den kalla årstiden, då värmen påkopplats, skall föraren se till att batterierna fungera. Skulle något slags fel visa sig, bör föraren i tid borttaga säkerhetsproppen samt därefter anmäla därom till närmaste förman.

§ 40.

URSPÅRNING.

Skulle en motorvagn spåra ur måste den om möjligt stannas, innan alla fyra hjulen

komma ur spåret. Har detta likväl redan inträffat skall föraren omedelbart kalla på hjälp från någon av de närmaste kontrollstationerna eller hallen. Har endast det ena hjulparet urspåret skall föraren, genom att köra bakåt, försöka få vagnen tillbaka i spåret. Därvid skall han stå på den vid denna tillfälliga rörelse främst varande plattformen och noga observera att spåret är klart.

§ 41.

UPPEHÅLL VID ÄNDSTATION.

Efter vagnens ankomst till ändstationen skall föraren göra motorvagnen klar för nästa tur och därvid bland annat ändra frontskylten så att densamma anger den nya färdriktningen.

Under uppehållet vid ändstation bör föraren begagna tillfället att undersöka lager, byglar, kopplingar och bromsar.

Stiger föraren å de heltäckta vagnarna ned av vagnen, bör dörren tillslutas.

Förare och konduktör få aldrig samtidigt lämna motorvagnen.

Föraren skall alltid, innan han lämnar plattformen, öppna huvudströmbrytaren och medtaga omkastningshandtaget. Han får endast i yttersta nödfall lämna vagnen och får detta ske blott för naturbehov.

§ 42.

ANKOMST TILL VAGNSHALLARNA.

Inkörningen i vagnshallarna skall ske med stor försiktighet.

När vagnen kommit på sin plats, tilldrages bromsen, omkastningshandtaget avtages och lägges på anvisad plats, varefter båda huvudströmbrytarna öppnas och bygeln neddrages.

Fel å vagnen, som föraren under dagens lopp på grund av sin tjänstgöring upptäckt, skall han anteckna i den vagnen medföljande rapportboken med risk, att annars ansvaret för möjligen inträffad skada drabbar honom själv.

§ 43.

BESTRAFFNING.

Brott mot dessa ordningsregler straffas med varning, penningböter, avhållning från tjänstgöring eller omedelbart avsked.

Bedrägeri eller försök därtill, straffas med tjänstens omedelbara förlust samt åtal inför laga domstol.

Samma straff drabbar förare:

a) som under tjänsteutövning förtär eller är påverkad av starka drycker:

b) som utom tjänsten, men iklädd uniform, uppträder drucken på gata eller allmän plats;

c) som utom tjänsten blivit av polis inställd för fylleri, oljud eller störande uppträdande.

Direktionen.

Utdrag ur

ORDNINGSREGLER

gällande för Spårvägsbolagets läse- och samlingssalar.

- 1) Tillträde till läsesalen äger endast i Spårvägsbolagets tjänst anställd person, eller medlem i dennes familj.
- 2) Ett städat uppträdande, ordning och akt-samhet bör av de salen besökande ständigt iakttagas.
- 3) Tidningar, tidskrifter och böcker må icke utan särskilt tillstånd bortföras.
- 4) För skada å bolagets egendom ansvarar den som skadan förorsakat.
- 5) För sammankomster och fester upplåtes salen, efter därom skedd anhållan hos gårdens disponent eller verkställande direktör, som även äger godkänna programmet för tillfället.
- 6) Berusad person äger ej tillträde till bolagets allmänna lokaliteter. Ej heller få starka drycker hämtas till eller förtäras inom desamma.

- 7) Deltagare i sammankomst eller fest bör ovillkorligen ställa sig till efterrättelse dessa bestämmelser och de anvisningar, som i varje särskilt fall lämnas av närvarande medlem i styrelsen för Spårvägsmanföreningen eller av för tillfället valda ordningsmän.
- 8) Brott emot bestämmelserna i punkterna 6 och 7 straffas som om de vore begångna under tjänsteutövning.

**Spårvägs- och Omnibus Aktiebolaget
i Helsingfors.**

**ORDNINGSREGLER FÖR BEDRIVANDET
AV TRAFIKEN Å DE ELEKTRISKA SPÅR-
VÄGARN A I HELSINGFORS.**

Fastställd av magistraten den 26 november
1900 med ändringar den 9 augusti 1913 och
14 februari 1920.

Kap. 1.

OM TRAFIKPERSONALEN.

§ 1.

Till konduktör, förare eller bromsare för spårvagn må icke antagas annan än välfräjdad, pålitlig, nykter och i övrigt för ändamålet lämplig person, som fyllt 18 år.

Vagnsförare och bromsare skola därjämte vara fullt förtrogna med och inövade uti användningen av såväl de apparater, varmed spårvagn sättes i rörelse och styres, som ock

uti begagnandet av de till vagnen hörande broms- och signalapparater; och må icke någon tillåtas utöva vagnsförare- eller bromsarebefattning innan för honom av kompetent person häröver utfärdat intyg blivit polismyndigheten företett.

§ 2.

Över konduktörers, vagnsförares och bromsares tjänstgöring skall föras sådan anteckning, att därur kan hämtas säker upplysning om vilka av dem vid särskilt tillfälle tjänstgjort å viss spårvagn. Denna tjänstgöringslista skall vid anfordran hållas tillgänglig för polismyndigheten.

§ 3.

Spårvagnsbetjäningen skall vid tjänstgöring begagna av magistraten godkänd, prydlig och snygg uniformsbeklädnad, och böra konduktörer, förare och bromsare å huvudbonad, krage eller annat synligt ställe bära dem tilldelad nummer.

§ 4.

Vagnsbetjäning skall under tjänstgöring iakttaga gott uppförande samt bemöta allmänheten med hövlighet och välvilja. Att under tjänstgöring röka tobak är dem förbjudet.

§ 5.

Vagnsförare och bromsare äro skyldiga att odelat egna hela sin uppmärksamhet åt vagnens manövrering, och vare det dem med hänsyn härtill, strängeligen förbjudet att inlåta sig i obehörigt samtal med någon.

§ 6.

Vagnsförare är ansvarig ej allenast för att den nedan angivna farhastigheten icke överskrides, utan ock för att vagnens manövrering, varvid han har att iakttaga behörig försiktighet, försiggår i noggrann överensstämmelse med här nedan givna föreskrifter; och vare det föraren förty förbjudet att härunder tillåta obehöriga personer vidröra eller sköta de apparater, varmed vagnen manövreras; att under någon som hälst före-

vändning under tjänstgöringen avlägsna sig ifrån sin plats samt att vid uppehåll utan konduktörens begivande lämna vagnen, i vilket fall konduktören är skyldig att själv i vagnen kvarbliva för att tillse det ingen obehörig må komma i tillfälle att vidröra apparaterna för vagnens manövrering.

Om bromsare, som får tjänstgöra endast å tillkopplad vagn, gälle i tillämpliga delar vad ovan är sagt.

§ 7.

Signal med alarmklocka skall av föraren alltid givas:

1. innan vagnen passerar gathörn eller tvärgata, på minst tio meters avstånd från hörnet eller gatukorsningen; samt

2. då personer, djur eller föremål äro i vägen för vagnen samt vid övriga tillfällen, då sådant erfordras till förekommande av olyckshändelse, sammanstötning eller annan olägenhet.

Vid passerandet av platser, som äro dåligt belysta, samt vid rådande stark dimma eller snöyra bör signalklockan oavbrutet ljuda.

§ 8.

Signal med alarmklocka bör icke givas i andra än § 7 nämnda fall.

Signalen skall vara kort och må icke utan särskild anledning upprepas.

§ 9.

De för spårvägarna gällande tidtabellerna må uppgöras med beaktande av att medelhastigheten icke överstiger 250 m. i minuten och att maximalhastigheten i intet fall överstiger 416 m. i minuten, dock att farhastigheten i nedannämnda fall minskas därhän att vagnen med handbromsen kan stannas på en vagnslängd vid passerandet av:

1. bansträckor, där livlig trafik råder;
 2. kurvor, såväl i gathörn som å fri bana;
 3. gatukorsningar;
 4. annat, farriktningen korsande spår;
- samt

5. då människor, djur eller annat trafik hinder förefinnas å spåret.

§ 10.

Spårvagn skall ovillkorligen stannas:

1. då hjälplös person eller barn, som ej kan sköta sig, befinner sig i vägen för den-
samma;

2. då sammanstötning eller olycksfall an-
nars bleve oundvikligt;

3. då anryckande brandmanskap närmar
sig; samt

4. vid given stoppsignal.

§ 11.

På konduktör ankommer att upprätthålla ordning och föra befälet å vagnen, i vilka avseenden han har att, med iakttagande av nödig påpasslighet, handhava tillämpningen vid trafiken av föreskrifterna i detta reglemente. Konduktören åligger därjämte särskilt tillse:

1. att den å vagnen tjänstgörande personalen behörigen fullgör sina skyldigheter;

2. att passagerare, till större antal än det fastställda, icke få taga plats i vagnen;

3. att enskilda passagerare icke på sätt eller annat opåtalat få förnärma medpassagerares rätt;

4. att ej mindre den tavla, som anger att alla platserna å vagnen äro upptagna, än

även den skylt, som anger vagnens färdriktning, ordentligt och i behörig tid utsättas och borttagas; samt

5. att passagerares på- och avstigning icke sker annorlunda än på sätt härom stadgat är, varvid konduktören, där så utan olägenhet ske kan, bör vara särskilt fruntimmer, barn och gamla eller orkeslösa personer behjälplig.

Konduktören bör giva föraren signal, då vagnen får sättas i rörelse, vilket vid passagerares på- eller avstigning vid ändstation, växel och haltpunkt ej får ske förr än påstigande passagerare bestigit vagnen eller avstigande beträtt marken med båda fötterna.

Omedelbart efter ankomsten till ändstation åligger konduktören tillse, huruvida några effekter blivit av passagerare kvarglömda, varvid påträffade sådana till egaren genast återställas eller, där sådant vid tillfället icke kan ske, till närmaste polisstation eller spårvägsbolagets kontor avlämnas, varifrån desamma senast påföljande dag böra polisen tillställas.

I fall passagerare bryter emot föreskrift i detta reglemente samt underlåter att ställa

sig av konduktören härom meddelad erinran till efterrättelse, eller eljes uppför sig oskickligt, bör konduktören tillsäga sådan passagerare att avlägsna sig från vagnen; hör-sammas icke tillsägelsen, eger konduktören i avseende å handräckning anmäla om förhållandet för den polisman, som först anträffas.

Kap. 2.

OM DEN RÖRLIGA MATERIALEN.

§ 12.

Spårvagn bör, förrän den för trafik får användas, i avseende å sin hållbarhet och konstruktion samt beträffande apparaterna för dess manövrering vara besiktigad av stadens elektrotekniker; detsamma gäller för vagn, som undergått förändring eller genomgripande remont.

Av magistraten utfärdadt intyg över att vagnen för trafik godkännts bör finnas anslaget på synligt ställe i varje vagn.

§ 13.

Spårvagn skall ständigt hållas i snyggt, rent och ordentligt skick. Förutom för vagnens drift och manövrering nödiga apparater skall varje sådan vara försedd med:

1. alarmklocka för föraren;
2. en signalklocka, varmed konduktören såväl från sin plats som från vagnens inre kan giva nödiga signaler åt vagnsföraren, eventuellt bromsaren;
3. frampå vagnen en lantärna med vitt sken, så starkt att detsamma vid mörker klart belyser spåret på en sträcka av minst 10 meter framom vagnen;
4. bakpå vagnen, om dagen en rödmålad skiva av minst 25 cm. genomskäring samt efter mörkrets inbrott en lantärna med rött sken för att därigenom beteckna vagnens riktning eller, då flere vagnar äro tillkopp-lade, tågets avslutning;
5. en tavla med tydlig påskrift „Upptag-nen“ i minst 10 cm. höga bokstäver, vilken tavla, då alla platser i vagnen äro upptagna, genast bör utsättas på en lätt i ögonen fal-lande plats;

6. på vagnens yttre långsida anbragta, lätt och tydligt skönjbara skyltar, angivande med minst 15 cm. höga bokstäver den linie vagnen trafikerar ävensom vagnens nummer;

7. på synliga platser i vagnens inre tillkännagivanden ej mindre om den linie vagnen trafikerar jämte haltpunkterna å densamma, än även uppgift om den fastställda avgiften samt sättet för dess erläggande ävensom över det antal passagerare vagnen får föra och dessas fördelning å olika delar av vagnen; samt

8. anslag, innehållande utdrag ur detta reglemente till de delar magistraten i sådant avseende bestämt.

Samtliga förenämnda anslag böra avfattas såväl på svenska som på finska språket.

Kap. 3.

OM TRAFIKEN.

§ 14.

Efter mörkrets inbrott skall spårvagns inre och plattformar hållas tillräckligt belysta.

Ävenså böra härunder samtliga föreskrivna lantärnor hållas tända. Dörrar och fönster skola sluta väl till och få ej förses med mattslipat eller färgat glas.

§ 15.

Den tid av dygnet, varunder spårvägs- trafik enligt av magistraten fastställd turlista, skall pågå, må icke inskränkas, ej håller de i samma turlista bestämda avgångstiderna förändras, så framt ej naturhinder eller andra tvingande omständigheter därtill föranleda. Om varje avbrott i trafiken, som varar längre än en timme, lämnas underrättelse till polismyndigheten. Ej håller får den för trafiken gällande taxan överskridas.

§ 16.

Det för spårvagn eller viss del därav av polismyndigheten fastställda passagerareantalet får icke överskridas.

Uniformerade polismän äro berättigade att för avgiftsfri färd begagna sig av högst tvänne lediga platser i Aktiebolagets spårvagnar å främre vagnsplattformen.

§ 17.

På varje motorvagn skall tjänstgöra en vagnförare och en konduktör, på tillkopplad vagn en bromsare och en konduktör. Såframt på tillkopplad vagn är anbragt så beskaffad bromsapparat, att bromsning kan försiggå från vilkendera plattformen som helst, erfordras för vagnens trafikering endast konduktör. Detsamma gälle ock för sådan tillkopplad vagn, som är försedd med kontinuerligt verkande automatisk broms.

§ 18.

Vagn må icke sättas i rörelse i tillbakagående riktning (backa) så att vagnsföraren kommer att befinna sig på bakre plattformen, därest icke på främre plattformen en konduktör är posterad och i så fall leder vagnens manövrering, vilken då bör försiggå med ytterst svag fart.

Platsen emellan vagnsdörren och den ena plattformdörren är avsedd för konduktören. Plattformens andra dörr bör hållas stängd, så att passagerarens på- och avstigning försiggår endast genom förstnämnda dörr. Be-

trädandet av främre plattformen sker endast direkt från gatan.

§ 19.

För passagerares på- och avstigning skall spårvagn stannas å ändstation, växel och haltpunkt.

§ 20.

Mellan två efter varandra gående vagnar eller vagnståg skall alltid lämnas så stort avstånd, att föraren å sista vagnen eller tåget under alla omständigheter med absolut säkerhet skall kunna stanna sin vagn, utan att komma i kollision med förutgående vagn eller tåg.

§ 21.

Å varje vagn bör omedelbart framför hjulen anbringas en skyddsskärm, varvid mellanrummet mellan densamma och skenor ej får överstiga 10 cm., såvida detta icke är oundgängligt för snö eller is, i vilket fall skärmens höjd över farbanan icke må överstiga 5 cm.

Emellan skyddsskärmen och vagnens ändrar må intet föremål, då vagnen är olastad, hänga lägre än på ett avstånd av 36 cm. från skenorna.

§ 22.

För att övervaka efterlevnaden av dessa föreskrifter eger polismyndigheten, så ofta nödigt finnes, låta anställa besiktning av boglagets såväl rörliga som övriga material; i tekniskt avseende övervakas spårvagnsdriften främst av stadens elektrotekniker, som jämväl i fall av behov eger tillhandagå polisen i sistberörda avseende.

Kap. 4.

OM ANSVAR FÖR ÖVERTRÄDELSE AV DESSA ORDNINGSREGLER.

§ 23.

Överträdes eller underlåtes något av vad i dessa ordningsregler föreskrives, vare den felande av magistraten fälld till vite av högst

femtio mark, där ej förseelsen enligt allmän lag är med straff belagd.

Klagomål mot spårvägsägare eller dess personal må anföras antingen å polisstation eller hos tjänstgörande polisman; och vidtager polismyndigheten i anledning därav behörig åtgärd utan att den klagande sedermera besväras med inställelse i annat fall än när sådant befinnes oundgängligen nödvändigt.

FÖRESKRIFTER ATT IAKTTAGAS VID ANLITANDET AV DE ELEKTRISKA SPÅRVÄGARNAS I HELSINGFORS.

Fastställda av Guvernören i Nylands län den
11 mars 1901.

§ 1.

Tillträde till spårvagn lämnas icke åt personer, vilka synbarligen äro herusade eller genom osnygghet i klädedräkt, vidrig lukt eller annan dylik anledning kunna förorsaka obehag eller olägenhet för passagerarena.

I spårvagn må icke medföras hundar, ej håller sådant gods, som genom omfång eller beskaffenhet kan vara till olägenhet.

Att röka tobak eller spotta inuti täckt vagn är icke tillåtet.

§ 2.

Mot konduktörens förbud må ingen uppstiga i spårvagn eller där taga plats; och skall passagerare på hans tillsägelse genast lämna vagnen eller viss del därav likväl med rätt för den, som förmenar konduktören hava överträtt sin befogenhet, att anmäla förhållandet hos spårvägens ägare eller polismyndigheten i avseende å undersökning eller beivran.

§ 3.

Passagerare är skyldig erlägga den för färden bestämda avgift på sätt därom genom anslag i vagnen tillkännagivits.

§ 4.

Passagerare får icke tilltala i tjänsteutövning stadd vagnsförare.

Likaledes vare passagerare förbjudet att giva avgångs- eller stoppsignal, eller vidröra de för vagnens manövrering avsedda apparater.

§ 5.

Vid spårvagns annalkande, vare sig från densamma gives signal eller icke, skall allmänheten genast avlägsna sig från spåret, därvid särskilt åkande och ridande bör vika undan så mycket att spårvagnen obehindrat kan komma fram.

Gods eller andra hindrande föremål må icke placeras å spåret eller på närmare än en meters avstånd från detsamma.

§ 6.

Överträdes eller underlåtes något av vad här ovan föreskrivits, vare den felande av magistraten fäld till vite av högst femtio mark, där ej förseelsen enligt allmän lag är med straff belagd.

Klagomål mot spårvägsegare eller dess personal må anföras antingen å polisstation

eller hos tjänstgörande polisman; och vidtager polismyndigheten i anledning därav behörig åtgärd utan att den klagande sedermera besväras med inställelse i annat fall än när sådant befinnes oundgängligen nödvändigt.