

GÖTEBORGS SPÄRVÄGAR
Personalavdelningen

TJÄNSTEFÖRESKRIFTER
för
spårvagnsförare

ALLMÄN INSTRUKTION.

§ 1.

KOMPETENS

1. Såsom förare å spårvagn må icke användas annan än den som är välfrejdad, känd för pålitlighet, nykterhet och ordentlighet, uppnått 21 års ålder samt har genomgått av Göteborgs spårvägar anordnad utbildning och därefter med godkänt resultat genomgått föreskriven prövning.

2. Till spårvagnsförare utbildad befattningshavare, som under längre tid icke haft tjänst som spårvagnsförare, får icke tjänstgöra som förare, innan förnyad utbildning ägt rum.

§ 2.

MOTTAGANDE
AV TJÄNST
VID VAGN-
HALL.
INSTÄLLELSE-
TID.

1. Förare skall, då vagn uttages från vagnhall infinna sig till tjänstgöring 10 min. före vagnens bestämda avgångstid och skall vid vagnens mottagande övertyga sig om, att den är fullkomligt driftsduglig.

KONTROLL AV
MATERIELEN

2. Dessutom skall förare övertyga sig om, att kontroller, signalapparater, sandapparater, bygel och belysningsanordningar är i god ordning.

att i varje motorvagn finnes säkringar, rensjärn, klotsar för spårväxlar, rep, krok för golvluckor färgstoff för utmärkande av kollisionsplatser samt växelspett.
(i motorvagn M 23 även tillsatskoppel)

att det finns tillräckligt med torr sand i sandboxarna,

att vagnen är rätt skyltad.

att tåget är behörigen bemannat.

3. Belysningen i vagnen skall provas även under den ljusa årstiden för att vid behov kunna användas.

4. Eventuella fel skall föraren genast låta avhjälpa. Skulle vagn ej kunna utgå på grund av bristfällighet skall förman i vagnhall omedelbart under rättas.

§ 3.

IGÅNGSÄTT- NING AV SPÅRVAGN

1. All igångsättning av spårvagn skall ske varsamt utan ryckning.
2. Påsläppes ström å vagn, som är i rörelse, sker detta i hastigare följd än å stillastående vagn.
3. Igångsättning utför lutning skall om möjligt ske utan strömpådragning.
4. Måste vagn, efter påbörjad igångsättning stanna eller saktas, skall strömmen genast brytas och det är förbjudet att köra på något av motståndslägena.
5. Skulle vagnen, då ström påsläppes, ej sätta sig i gång, skall ratten ställas i nollläget och handbromsen åtdrages.

§ 4.

BROMSNING AV TÅG

1. Den elektriska bromsen skall användas såsom driftbroms. Under vanliga förhållanden får icke bromsningen vara så häftig att påtagligt onödiga ryck uppstå. Detta medför obehag för resenärer och utåtter den elektriska utrustningen för stark påfrestning.

För undvikande av sådana ryck är det nödvändigt att bromskontakterna inkopplas med ett markerat uppehåll mellan varje kontakt. Särskilt viktigt är detta, då väderleken är sådan, att slirning lätt uppstår och slag i hjulen uppkommer.

2. Utför starkare lutningar skall alltid elektriska bromsen vara inkopplad. Föraren skall i början av lutningen förvissa sig om att elbromsen fungerar tillfredsställande och inkoppla så många bromskontakter, som på varje särskild vagn typ påfordras samt alltid ha tåget helt under kontroll.

3. På stillastående vagn skall alltid den mekaniska bromsen vara åtdragen och spärrad och ratten stå i nollläget.

4. Alla vagnar äro utrustade med skenbroms samt parkeringsbroms.

NÖDBROMS-
NING

5. Tillsammans med skenbroms skall den elektriska bromsen alltid användas vid nödstopp.

6. Skulle vid inkoppling av elbromsen denna icke verka, som föraren beräknat, skall övriga bromsmöjligheter samt sandning ofördröjligen tillgripas genom att det vid förarplatsen befintliga nödbromshandtaget neddrages.

ETT UPPREPAT PRÖVANDE AV ELEKTRISKA BROMSEN FÅR SÅLUNDA ICKE FÖREKOMMA INNAN ÖVRIGA BROMSMÖJLIGHETER TILLGRIPITS.

PROVNING
AV
BROMSAR

7. Vid tågs uttagande skall förare särskilt förvissa sig om, att handbroms, luftbroms samt skenbroms, äro i fullgott skick. Vid första stoppet efter igångsättandet av tåg skall särskild uppmärksamhet ägnas åt hur elbromsen fungerar.

VARSAMHET VID BROMSNING

8. Förare skall alltid hålla i minnet, att all bromsning skall ske med förstånd och aktsamhet enligt vad instruktion och erfarenhet givit vid handen. Fel-fria bromsar samt rätt avvägd bromsning

äro en förutsättning för trafiksäkerheten, varför alltid största uppmärksamhet ägnas åt, att bromsarna äro i ordning, och fel snarast möjligt inrapporteras för vagnens utbyte.

§ 5.

KÖRNING I ALLMÄNHET

1. Innan vagn startas, skall förare genom en blick i backspegeln förvissa sig om, att allt är klart för avfärd.
2. Förare skall giva utsignal:

- a) för att tillkännage, att han ämnar sätta igång tåget, eller att han kommer att passera framförvarande hållplats.
- b) med upprepade signaler, då risk för olycka föreligger eller då hinder synes på spåret framför tåg i rörelse.
- c) då polis dirigerar kör- och gångtrafik.

KÖRRIKT- NINGS- VISAREN

3. Körriktningsvisaren skall användas:
 - a) då tåg skall avvika från raksträcka,
 - b) då tåg stannat framför korsande trafik, skall förare medelst riktningsvisaren tillkännage, att han ämnar starta tåget. Härvid skall riktningsvisaren utfällas mot den närmast korsande trafiken.

Exempel: Stampbron: riktningsvisaren utfälles åt vänster

Efter verkställd ändring av körriktningen skall körriktningsvisaren omedelbart släckas.

Om fel på körriktningsvisaren uppstår, så att endast en lampa blinkar eller visar fast sken, skall tåget ej tagas ur trafik. Reparator tillkallas för att avhjälpa felet.

Är körriktningsvisaren vid påkoppling helt släckt skall vagnen inskiftas. Befinner sig tåget på väg mot ändhållplats, skall turen fullföljas samt därifrån ingå till vagnhall. Resenärer skola medtagas t.o.m. vagnhallen.

TIDTABELL- ENLIG KÖRNING

4. DE I TIDTABELLEN ANGIVNA TIDERNA SKOLA NOGGRANT FÖLJAS OCH TÅG FÅR EJ INKOMMA MER ÄN EN MINUT FÖR TIDIGT TILL ÄNDHÅLLPLATS ELLER ANNAT STÄLLE PÅ LINJEN, DÅR TIDEN KAN KONTROLLERAS.

5. Föraren får icke utan tvingande skäl avvika från den för tåget gällande körplanen. Uppkommen försening får utan eftersättande av trafiksäkerheten om möjligt succesivt inhämtas. Föraren ansvarar för tågets säkra framförande och skall därvid iakttaga all den omsorg och vaksamhet, som till förekommande av olycksfall betingas av omständigheterna samt visa tillbörlig hänsyn mot andra trafikanter.

6. Tåget skall alltid framföras lugnt och jämnt utan ryck och stötar.

ÅTGÄRDER VID HÅLLPLATS

7. Framför hållplats skall förare urkoppla strömmen så tidigt att vagnen når hållplatsen med lagom fart samt beräkna uppbromsningssträckan så att ett säkert och mjukt stopp erhålles. Om tåget ej skall stanna därstädes, får ström ej ånyo påkopplas, förrän hållplatsen passerats. Ström bör i regel endast påkopplas en gång mellan varje hållplats. Förare skall beräkna huru länge ström behöves påkopplad på olika sträckor, i tid urkoppla densamma samt så mycket som möjligt köra med vagnens egen fart. Genom spårslingar, spårkorsningar, skarpa kurvor får ej körning ske med parallellkoppling.

8. Utför lutande gator köres om möjligt utan ström. Vid färd i starkare lutningar skall elektriska

bromsen inkopplas så tidigt, att hastigheten vid själva inkörningen till lutningen ej är för stor. Under alla förhållanden skall förare hava tåget fullt i sin hand och i vilket ögonblick som helst, även i lutningar, vara beredd att kunna stanna tåget på kortast möjliga vägsträcka.

9. Förare skola i den mån så är möjligt, utan att eftersätta en i övrigt tillfredsställande trafikerings, iakttaga sparsamhet i strömförbrukningen.

ÅTGÄRDER
DÅ FÖRAREN
LÄMNAR
VAGNEN

10. Föraren får icke lämna förareplatsen på M 23 utan att urkoppla max.-strömbrytaren och medtaga kontrollernyckeln.

§ 6.

SAMTAL
MED
FÖRAREN

Under vagnens gång skall föraren ägna hela sitt intresse åt sin tjänst och det är med hänsyn till trafiksäkerheten förbjudet att under körning inlåta sig i samtal med någon. Resenärer, tjänstgörande eller tjänstefri arbetstagare äger ej heller under färd rätt att samtala med föraren.

Dock gäller, att samtal med föraren får äga rum, då befäl eller annan särskilt beordrad person finner anledning ge föraren erforderliga körinstruktioner, eller då föraren utan risk för körningen och utan att vända uppmärksamheten från körbanan på förfrågan från resenär kan meddela för dennes färd erforderliga upplysningar angående linjesträckning, tågtäthet eller dylikt.

§ 7.

TILLKOPPLING AV
SLÄPVAGN

Förare skall vid tillkoppling av släpvagn iakttaga den största försiktighet. Föraren tillser att vagnen är rätt tillkopplad att kabeln är rätt insatt att säkerhetskedjan och mellangrindon äro fasthakade. Innan tåget igångsättes, skall föraren tillse att såväl motorvagnens som släpvagnens bromsar äro lossade. Kopplingen utföres av släpvagnskonduktören.

§ 8.

SIGNALER

1. Om signaleringen ej är dörrstyrd är konduktören ansvarig för att avgångs- och stoppsignaler ges åt föraren och att avgångssignal icke ges förrän resenär av- och påstigit.

Om tåg måste stanna på annan plats än hållplats, t.ex. i fordonsfil, vid trafiksignal, vid stoppmärke, vid tecken från polis, vid hinder eller fara för olyckshändelse, eller för att lämna fri väg för utryckningsfordon, militärgrupp eller begravningsprocession eller annars i väntan på att få köra vidare, får igångsättning ske utan att avgångssignal ges av konduktören, sedan föraren i backspeglarna övertygat sig om att ingen av- och påstigning äger rum.

2. Vid tecken från polis eller signalgivare får tåget ej startas om föraren har anledning antaga att detta skulle medföra fara.

Om konduktör gett nödsignal får tåget ej sättas igång, förrän avgångssignal erhållits.

§ 9.

KÖRREGLER

Vid plats med flera anslutande linjer gäller att vid samtidig ankomst eller avgång har tåg på linje med högre linjenummer skyldighet att lämna företräde åt tåg med lägre linjenummer.

Tåg som från depåer, vändslingor, stickspår, förbindelse-spår och sidospår skall köras ut på huvudspår skall lämna företräde åt tåg på huvudspår.

På plats där motväxel kan leda spårvagn mot intilliggande spår, skall vagnen alltid stanna eller stå kvar före motväxeln, då vagn på det intilliggande spåret passerar platsen.

Stillastående tåg får ej startas om mötande tåg närmar sig motväxel, där risk för kollision föreligger om detta tåg går fel i växeln.

Där två tåg befinner sig framför motväxel och samtidigt är klara för avgång, skall tåg med högre linjenummer lämna företräde åt tåg med lägre linjenummer. Vid lika linjenummer gäller att tåg med högre vagnsnummer skall lämna företräde åt tåg med lägre vagnsnummer.

Körregler vid vissa platser:

Härlanda: Vagn mot Vidkärr får ej startas vid Härlanda när vagn från Kålltorp är på ingående mot hållplatsen.

Kålltorp/
Torp Vagn får ej startas från linje 3 ändhållplats, förrän vagn på linje 3 mot Kålltorp, som har lämnat hållplatsen Virginsgatan, har passerat.

Vagn får ej startas från linje 5 ändhållplats när vagn på linje 3 är på väg från avstignings- till påstigningshållplatsen.

Göta Älv-
bron
(brogrener) Vid samtidig ankomst till spärkorsningen på Göta Älvbron skall vagn från Lilla Bommen mot Vågmästareplatsen lämna företräde åt vagn som från Göta Älvbron är på väg mot centrum.

§ 10.

<p>HASTIGHETS- BEST. KUNGSSTEN SALTHOLMEN</p>

Enligt lagen om säkerhetsanordningar för korsning mellan järnväg och landsväg och av Kungl. Maj:t fastställda särskilda bestämmelser för järnvägen Saltholmen-Göteborg skall följande iakttagas av förare:

1. Högsta tillåtna hastighet å sträckan Kungssten-Saltholmen (och vice versa) är 40 km/tin.

2. Hastighetsnedsättning gäller vid kurvor och vägkorsningar.

De platser, där hastighetsnedsättning gäller, äro utmärkta med hastighetstavlor

3. Då på grund av dimma erforderlig sikt icke förefinnes, skall vid varje korsning med väg, som är upplåten för allmän trafik, förare avgiva upprepade utsignaler med början minst 225 meter från korsningen.

§ 11.

SÄRSKILD FÖRSIKTIG- HET VID VISSA TILL- FÄLLEN
--

1. Spårvagnsförare skall iakttaga särskilt stor försiktighet:

Vid färd i lutningar;

Vid färd genom växlar.

Föraren skall alltid stanna före infarten, såvida risk för kollision förefinnes, om vagnen ginge fel i växeln.

Vid inkörning i en motväxel skall tåget alltid framföras så sakta (c:a 10 km/tim) att föraren noga kan övertyga sig om, att växeln ligger rätt, att växeltungan sluter ordentligt.

Vid arbete i elektrisk växel, skall tåget stanna innan markdetektorn, tills signal från arbetsstället givits.

Vid plats där fordon med roterande gult varningsljus är placerat i omedelbar närhet av spårvagnsspår, skall spårvagnens hastighet vid passerandet vara högst 10 km/tim.

Vid passerandet av stillastående tåg.

Vid passerandet av trafiksignaler.

Vid färd genom folksamlingar samt förbi barn, som uppehålla sig i spårets närhet.

Vid färd genom större vattensamlingar.

Vid körning på enkelspår, över spårkorsningar, på plats där reparationsarbete pågår eller vagnen stöter och går ojämnt samt vid slirigt väglag.

Då tåg tillfälligtvis framföres i vänstra spåret, vilket ej må ske annat än då så är absolut nödvändigt.

Vid dimma, varvid utsignalen flitigt bör användas och lamporna på både motorvagn och släpvagn tändas.

Dessutom bör tåget ej hava större hastighet än att det kan stanna inom det avstånd, på vilket föremålen äro synliga.

AVSTÅND MELLAN TÅG

§ 12.

1. Vid körning skall avståndet till framförvarande fordon hållas så stort, att föraren med säkerhet kan stanna på be-tryggande avstånd från framförvarande fordon, om detta skulle tvingas stanna eller göra en hastig inbromsning.

Körningen bör alltid anpassas så, att lämplig fördelning av tågen ernås och anhopning undvikas.

Om två eller flera tåg efter varandra stanna vid samma hållplats, skall avståndet mellan tågen, såvida utrymme det medger, vara minst en meter.

Då tåg står inne vid hållplats, skall efterföljande tåg stanna så, att korsande trafik icke hindras.

2. Förare på ett efterföljande tåg skall icke köra så nära efter ett framförvarande tåg, att han nödgas stanna sitt tåg två gånger vid hållplatserna. Far-ten skall därför avpassas så, att ett föregående tåg hinner avgå från hållplatsen innan det efterföljande tåget uppnår samma hållplats, såvida inte hållplatsutrymme medger flera tåg.

Vagnen stannar endast en gång vid hållplatsen, och passagerarna har därför många gånger svårt att orienter sig, speciellt vid hållplatser i gata utan refuge.

När en spårvagn ej får plats på hållplatsområdet och därför, som nu ofta sker, stannar omedelbart bakom en spårvagn vid hållplatsen, händer det därför ofta, att passagerarna springer fram till spårvagnen utanför hållplatsområdet och önskar stiga på, vilket ju inte är tillåtet.

Spårvagnståg, som icke direkt kan köra in på ett håll-
platsområde, skall därför tills vidare där så är
möjligt stanna på c:a 2 vagnslängders avstånd från håll-
platsområdet, d.v.s. man skall i princip stanna så som
man nu gör, då tvärande gata ligger strax bakom håll-
platsläget.

§ 13.

HÅLLPLATS

Vid hållplatser med stopplikt skola alla tåg, även abonnerade vagnar, godsvagnar och arbetsvagnar stanna.

Vid övriga hållplatser göres uppehåll endast vid passagerares av- eller påstigning.

Före ankomst till hållplats skall föraren efterse om någon önskar medfölja vagnen, i vilket fall han skall stanna densamma, även om stoppsignal ej erhållits.

Om uniformerad polis önskar medfölja, är föraren skyldig att stanna, även om tåget är fullsatt.

Hållplats för spårvagn kan ha plats för 2, 3 resp. 4 vagnar /4 hållplatslägen/. Det till en hållplats först inkomna tåget, skall alltid köras ända fram till stoppstället /läge I/. Tåg, som vid hållplats med fler än 2 lägen stannats i läge 3 eller 4 skall även stannas för av- resp. påstigning i läge 1 eller i läge 2, då läge 1 är upptaget.

I det fall tåg startar från läge 2 vid hållplats med stopplikt i omedelbar anslutning till korsande motorfordonstrafik, skall ett kort uppehåll även göras i läge 1, dock utan att av- eller påstigning ska ske utom vid de tillfällena när det står handikappade eller synskadade personer i hållplatsläge 1, då är man skyldig att stanna och tillåta påstigning.

**HÖGTALARE-
ANLÄGGNING**

Den invändiga högtalaren skall användas till utropning av hållplatser, uppmaning till passagerarna om att fortsätta längre in i vagnarna och för att lämna meddelande

om t.ex. ändrad körväg, att vagnen vänder på grund av försening och att nästa vagn kommer strax bakom och för att tala om orsaken till varför vagnen står stilla.

Den utvändiga högtalaren skall användas för att t.ex. varna för stängning av dörrar, tala om att det finns bättre plats i den bakre vagnen eller att det kommer en vagn omedelbart efter.

Dessutom skall den användas för följande upplysningar:

Då spårvagn skall avgå från hållplats vid sidospår eller vändslinga - exempelvis Marklandsgatan och Bellevue - skall föraren cirka 1 min. före avgångstid med utsignal eller genom högtalaren söka påkalla de passagerares uppmärksamhet som befinner sig vid det ordinarie hållplatsläget.

Då förare observerar att blind person befinner sig vid hållplatsen skall den blinde då vagnen stannats vid hållplatsen upplysas om vagnens linjenummer samt mot vilken ändhållplats den är på väg.

Ex: "Linje 3 mot Frölunda"

"Extravagn till Västra Hamngatan"

Vid de tillfällena då vagnen stannats i läge 2 vid hållplatsen och föraren efter start från detta läge observerar blind person vid läge 1, skall vagnen även stannas i läge 1, för påstigande passagerare.

Upplysning enligt ovan skall därvid lämnas till den blinde.

Eftersom spårvagnslinjerna trafikeras med olika vagn typer, uppstår problem för blind person att hitta påstigningsdörren, särskilt då vagn av typ M 23 ankommer till hållplats. För att tillmötesgå blindas berättigande krav om service, skall blind person tillåtas påstiga genom främre dörren på M 23. Innehar sådan passagerare biljett eller annat färdbevis, skall visering göras av föraren. I övriga fall skall föraren tillkalla konduktören.

TILLFÄLLEN DÅ TÅG SKALL STANNA.

1. Föraren skall, då uttryckningsfordon nalkas och från det samma gives särskild ljudsignal (sirèn) och under mörker är försedd med ljussignal (lykta med kraftigt rött sken), lämna sådant fordon förkörsrätt genom att i god tid lämna fri passage samt där så erfodras, stanna på lämplig plats till dess fordonet passerat förbi.

2. Spårvagnståg är skyldigt att lämna vägen fri för tågande militärgrupp, begravningsståg och andra processioner.

3. På polisens tecken är förare skyldig att genast stanna tåget. Därjämte skall tåg ofördröjligen stanna, då hinder uppstå i spåren, eller då fara för mot- eller påkörning förefinnes.

A. ÅTGÄRDER PÅ TÅG

Inträffar olyckshändelse under tågs färd, skall tåget genast stannas.

1. *Radioutrustade fordon*

Sedan föraren snabbt orienterat sig om olyckans omfattning, skall TLX underrättas omgående.

Vid personskada skall därvid ilsamtal begagnas. Om radioförbindelse ej kan erhållas från radioutrustat fordon, skall alarmeringsåtgärderna enl. 2 nedan användas.

2. *Då radioförbindelse ej kan erhållas*

TLX underrättas. Tel. 19 89 20. Obs. numret!

Underrättelse till TLX beträffande olyckshändelse med icke radioutrustat fordon kan även ske via annat radioutrustat fordon, som finns i närheten. För ovan angivna rapportering svarar *föraren*.

På samma tåg medföljande konduktör (konduktörer) är medansvarig(a) för att sådan rapportering sker.

För upprätthållandet av radiokontakt med TLX kan föraren vid behov avdela konduktör.

Det är angeläget, att ständig radiopassning upprätthålles.

För att möjliggöra detta, skall körhandtaget och bromsställaren på M 25 och M 28 ställas i läge "0". Förare på vagn, vilken befinner sig omedelbart efter i olycka inblandad vagn, skall kontakta TLX och meddela sina iakttagelser.

Om personal på annan vagn än olycksvagn ej behöver delta i arbetet vid olycksplatsen, skall

Anmälan
till TLX

såväl förare som konduktör kvarstanna på eget fordon.

B. ÅTGÄRDER PÅ OLYCKSPLATSEN

Hjälp åt
skadad

Skadad person skall bringas all möjlig hjälp. Har personen blivit påkörd och ligger klämd mellan gata och spårvagn *skall vagnen lyftas av servicepersonal*. Man får sålunda icke genom att köra vagnen åt ena eller andra hållet söka få den påkörde fri.

Vid urspårning eller kollision skall alla de åtgärder vidtagas som betingas av omständigheterna, för att på snabbaste sätt få banan fri och trafiken åter igång.

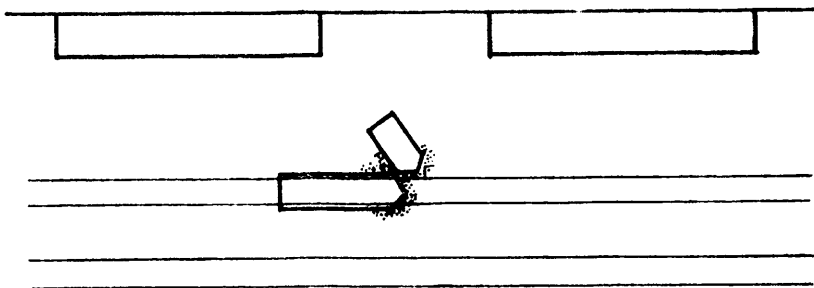
Registre-
ringsskiva

Innan tåg flyttas vid olycksplats skall befintlig registreringskiva uttagas av föraren. Detta skall ske i närvaro av befäl eller polisman.

Färgstoff
och
"visitkort"

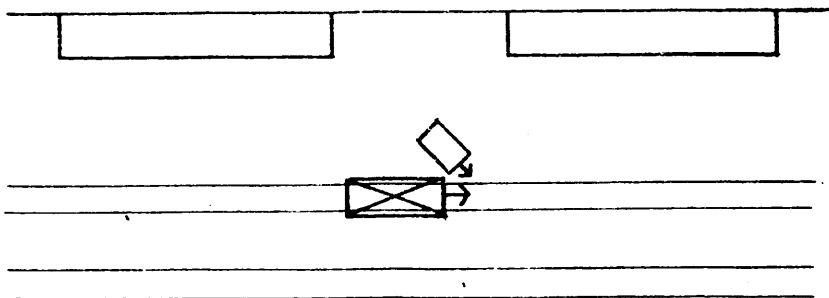
Spårvagnarna och bussarna är utrustade med färgstoff. Personalen skall vid kollisioner utmärka platsen för händelsen enl. skiss.

Med färgstoff på gatan:



Sedan personalen antecknat vittnen och registreringsnummer samt berörda fordons lägen vid kollisionplatsen utmärkts dels på gatan dels på en enkel rapportskiss, skall färden som regel fortsättas, "Visitkort" (GS 1022) överlämnas till motparten.

På rapportskiss:



Vid kollisioner av mera komplicerad natur och med allvarliga personskador skall tåg kvarstanna, tills trafikbefäl eller polisman ankommit.

C. ÅTGÄRDER FÖR VIDAREINFORMATION TILL ALLMÄNHETEN

Det ingår i trafikpersonalens serviceuppgift att lämna resenärerna erforderlig information. Speciellt vid driftstörningar är det angeläget, att sådan information lämnas, då förseningar i resan naturligt nog skapar irritation, som blir än större, om förklaring till orsaken ej erhålles.

Vid alla tillfällen då opåräknade stopp inträffar skall föraren snarast skaffa sig kännedom om orsaken. Detta kan ske antingen genom att föraren själv iakttagit händelsen eller genom kontakt med TLX. Utöver detta kan upplysningar erhållas från trafikövervakningspersonal.

Alla meddelanden från trafikledningen som kan tjäna som upplysning åt allmänheten skall omedelbart vidarebefordras via högtalare eller på annat lämpligt sätt.

Generellt gäller dessutom:

att förare, som med nedsatt hastighet på order passerar hållplats, skall i uthögtalaren meddela passagerare som vill påstiga, att annan vagn inom kort kommer att stanna.

Ang. kontroll av bromsutrustning på spårvagn efter inträffad olyckshändelse.

Efter inträffad olyckshändelse i vilken spårvagn är inblandad skall i vissa fall kontroll av spårvagnens bromsutrustning verkställas. Som regel skall sådant bromsprov ske efter här uppräknade händelser:

1. Då person påkörts och skadats av vagnens front.
Undantag: Då olycksfall inträffat p. g. a. att person från refuge stigit ut omedelbart framför spårvagn.
2. Då föraren anmärker på vagnens bromsutrustning i samband med olyckshändelse.
3. Då framförvarande tåg påkörts.
4. Då polisman så påfordrar.

Vid fall av tveksamhet om olyckans art skall bromsprov alltid utföras.

Då bromsprov påkallas och föraren ej har någon anmärkning mot bromsarna, skall som regel vagnen ej tagas ur trafik vid olycksplatsen utan fortsätta till linjens ändhållplats och/eller vagnhall.

Ang. urspårad vagn.

Vid urspåring finnes alltid risk för att vagnarna erhåller tekniska fel, som det är angeläget att verkstadsavdelningens personal alltid får tillfälle att undersöka. Med anledning härav skall föraren alltid rapportera till TLX, då vagn varit ur spår, sålunda även då det varit möjligt att få vagnen i spår utan verkstadsavdelningens hjälp.

Urspårad vagn skall därefter snarast möjligt tagas ur trafik för undersökning genom verkstadsavdelningens försorg.

Ang. förfaringssätt vid kollision då motparten avviker från platsen eller vid nödstopp för motorfordon.

1. Enär spårvägens möjligheter att erhålla ersättning för reparationskostnaderna i rubr. fall, är beroende av att polis-anmälan göres, skall följande tillämpas:
 - a) föraren på vederbörande spårvagn eller buss rapporterar omgående till TLX och lämnar därvid uppgift om eventuella skador. Vittnen antecknas. Trafikhändelserapport inlämnas dessutom.
 - b) TLX anmäler till Polisen, som kan sätta radiopatrull i arbete. Anmälan skall innehålla uppgift om var spårvagn eller bussen kan besiktigas. Radiopatrullen gör sedan rutinmässigt anmälan i vederbörligt polisdistrikt.

2. Då trafikant skadas till följd av nödstopp för ett motorfordon, är det av värde för den skadade, att polisanmälan göres. Spårvägen är nämligen icke skadeståndsskyldig i ett dylikt fall, utan den skadade har att söka ersättning hos bilens försäkringsbolag, om bilnumret är känt eller hos Trafikförsäkringsföreningen, om bilnumret ej är känt. I sistnämnda fall erfordras polisanmälan, för att ärendet skall kunna behandlas.

Följande förfaringssätt skall därför tillämpas:

- a) Bilnumret antecknas, vittnen antecknas, den skadades namn och adress antecknas och trafikhändelserapport inlämnas.
- b) Om bilnumret ej kunnat uppfattas antecknas vittnen, och den skadades namn och adress, och trafikhändelserapport inlämnas. TLX anmäler till Polisen.

Ang. inställelse till polis och domstol.

Arbetstagare som i samband med sådan händelse erhåller stämning, kallelse till polismyndighet eller domstol, ävensom meddelanden av andra slag från polismyndighet eller försäkringsbolag, skall omedelbart efter mottagande av dessa, hos förste körmästaren (Ttö) uppvisa handlingarna för kännedom och eventuella råd.

§ 15.

FEL PÅ VAGNAR SAMT TRANSPORT AV FELAK- TIGT TÅG

1. Upptäcker föraren något fel på sin vagn, skall han, såvida han själv ej med lätthet kan avhjälpa felet snarast meddela det till TLX.
2. Då fel å bromsanordningar, motorer eller kontroller uppstå, skall tåget omedelbart stannas. Kan felet icke genast avhjälpas skall tåget utrymmas och tagas ur trafik, varvid passagerare hänvisas till annan lämplig förbindelse. Tåget skall därefter bortföras på lämpligaste sätt, körning på en motorgrupp om detta är möjligt, eljest tillkopplas efterföljande tåg. Sker bogsring i mörker och dimma och tillfredsställande gatubelysning saknas, skall belysningen på det bogserade tåget vara tänd.

Kan föraren icke avhjälpa felet och tåget befinner sig ute på linjen, skall bogsring ske med efterkommande tåg till närmaste uppställningsspår eller vagnhall, sedan tåget utrymts och tagits ur trafik.

ISOLERAT TÅG

3. När ett spårvägståg stannat och ej går att föra vidare och orsaken därtill icke kan utrönas, kan anledningen vara, att tåget isolerats från rälsen genom bromssand, snö och is, löv eller dylikt eller genom urspärning. I sådant fall skall omedelbart ratten ställas i nolläge, och samtliga strömbrytare på motorvagnen skola slås ifrån och bygeln dragas ned. Den arbetstagare, som utför detta, skall därvid stå på vagnen.

Alla personer på och invid vagnarna skola dessförinnan varnas för att stiga av eller på och särskilt skola de, som stå på marken, varnas för att beröra vagnarna. Först efter det att dessa åtgärder vidtagits får annat tåg tillkopplas för dragning eller bogsring. Innan kopplingen äger rum skall ses till, att icke någon samtidigt berör båda tågen.

Sedan tåget förts in på sträcka med ren räls, släppes den neddragna bygeln upp och den elektriska utrustningen prövas på nytt.

Finnes ej något annat tåg att tillgå för att flytta det isolerade tåget, kan isoleringen hävas genom att söka kontakt med rälsen, genom att placera växelspettets ena ända på rälsen och den andra på tågets främre buffertstång. Härvid måste emellertid noga iakttagas att innan ovanstående försök vidtages, bygeln neddrages och samtliga strömbrytare på motorvagnen frånsättes. Iakttages inte detta noga, kan den, som utför arbetet riskera att få hela strömmen igenom sig.

FEL PÅ
BACKSPEGELN

4. Om fel på backspegeln uppstår tillkallas reparatör genom TLX. Tåget fortsätter i trafik tills denne anlänt och fått avhjälp felet.

FEL PÅ
MELLAN-
GRINDEN

5. Vid fel på mellangrinden skall föraren medelst det i verktygslådan befintliga repet binda upp denna. TLX meddelas. Tåget fortsätter i trafik.

FEL PÅ
SANDRÖREN

6. Om sandrören tätas meddelas TLX. Tåget fortsätter i trafik med iakttagande av den försiktighet varje fall kräver.

FEL PÅ
SKENBROMSEN

7. Om skenbromsen av någon anledning ej skulle fungera, skall tåget fortsätta i trafik till ändhållplats med iakttagande av den försiktighet som kräves vid detta tillfälle och snarast inskiftas.

§ 16.

STÖRNING I
SPÅRVÄGS-
TRAFIKEN

1. Vid strömavbrott är det av vikt, att varje förare eftertänker och undersöker om möjligen egen vagn har något fel, som kan förorsaka detsamma. Finnes anledning misstänka, att så är förhållandet, skall detta snarast bringas till TLX:s kännedom.

Det kan märkas på olika sätt, t.ex. genom att strömmen avbrytes just vid strömpådragningen eller vid övergång till högre kontakterna, särskilt om detta inträffar två gånger efter varandra på samma kontakt. Under sådana förhållanden måste stor försiktighet iakttagas och inkoppling till den misstänkta kontakten undvikas.

2. VID LÅNGVARIGT STRÖMVBROTT SKOLA BYG-
LARNA ÖVERALLT, DÄR LEDNINGEN ÄR STRÖMLÖS, OVILLKÖRLIGEN
NEDDRAGAS.

Bygeln på den främsta vagnen skall med korta mellanrum uppsläppas till luftledningen. Därest lampan för nätspänning lyser ett ögonblick efter det att bygeln kommit i beröring med luftledningen men omedelbart slocknar, är det antagligen denna vagn, som vållar strömavbrottet. Bygeln neddrages och tåget togas ur trafik.

Såsom långvarigt räknas ett sådant strömavbrott, som varar längre tid än 5 minuter.

3. Skulle på grund av störning i trafiken flera tåg hupa sig efter varandra, är det förbjudet att åter sätta dem igång samtidigt. Varje efterföljande tåg skall, för att kraftcentralens maximalströmbrytare ej skall slå ur, vänta c:a 1/2 minut, efter det föregående tåg igångsätts. Samma bestämmelser gäller även, därest störningen varit förorsakad av strömavbrott.

MÖRKLAGT
TÅGSÄTT

4. Om spårvägståg av någon anledning blir stående mörklagt på linjen eller vid hållplats efter mörkrets inbrott, eller vid dimma eller annars vid tillfälle med dålig sikt, skall släpvnagskonduktören, eller om släpvagn icke medföres, motorvagnskonduktören ofördröjligen begiva sig c:a 100 meter åt del håll varifrån tåg kunna väntas för att där varsko föraren om det framförvarande tåget.

§ 17.

BACKNING

1. Vid backning skall största försiktighet iakttagas bl.a. när tåget i regel då rör sig i motsatt riktning mot övrig gatutrafik. Innan backning äger rum skall överenskommelse om backning ske mellan förare och konduktörspersonalen.

KÖRNING MED
SLÄPVAGN
FÖRE.

2. Släpvagn får ej i annat fall än då så är oundgängligen nödvändigt köras framför motorvagnen och i allmänhet ej någon längre sträcka. Då sådan körning förekommer, skall släpvnagskonduktören vara beredd:

att vid behov avgiva stoppsignal till föraren, samt

att i nödfall stanna tåget genom att draga ~~h~~ nödbromshandtaget.

Motorvagnskonduktören skall gå före och varna gångtrafikanter och fordon.

3. Vagnarna får ej framföras fortare än en persons normala gånghastighet (10 km/tim.).

4. Samma bestämmelse gäller, då motorvagn, på grund af fel på motorer eller dylikt, skjutes framför annan motorvagn.

5. Föraren skall under tågets framförande uppehålla sig i den i förhållande till körriktningen främre delen av körvagnen. Föraren må dock vid förändret uppehålla sig i den i förhållande till körriktningen bakre delen av körvagnen, därest vagnen har manöveranordningar endast i en ände. Medföljande konduktör skall göras uppmärksam på förflyttningen och under rörelsen hålla betryggande uppsikt och giva nödiga signaler.

§ 18.

AUTOMATISK STRÖM- BRYTARE

1. Vid förarens plats finnes på varje motorvagn en automatisk strömbrytare, som urkopplar strömmen om denna blir för stark. Detta inträffar om strömmen påsläppes för hastigt eller vid oförsiktig körning i kurvor och stigningar, vid kortslutning i vagnen eller dylikt.

2. I sådant fall måste förare åter inkoppla strömbrytaren sedan ratten först ställts i nolläge.

Mer än två gånger efter varandra får strömbrytaren ej inkopplas, ty slår den ofta ur, utan att detta förorsakats

av försiktighet vid kontrollerpådragning eller utan att vagnen befinner sig i kurva eller stigning, har något fel uppstått och vagnen måste tagas ur trafik.

3. Det är strängt förbjudet att öka maximalströmbrytarens belastning medelst tryckning på handtaget eller genom fastbindning.

§ 19.

BYGELN

1. Vid alla tillfällen, då så är möjligt, skall föraren kontrollera att strömavtagaren (bygeln) förblir i gott skick. Om föraren vid sådan kontroll upptäcker fel på strömavtagarens anliggningsyta t. ex. hack eller spår, skall TLX meddelas omgående. Är felet av sådan art att luftledningen härigenom kan skadas, får den felaktiga strömavtagaren ej användas förrän den reparerats eller ersatts.

I de fall då linan till strömavtagaren fastnar och kontakt med luftledningen uteblir, skall föraren genom dragning i linan söka få denna att löpa. Om detta ej lyckas skall TLX meddelas.

OBS. Det är förbjudet för trafikpersonal att gå upp på taket.

§ 20.

AVDELNINGSGISOLATORER

1. Avdelningsisolatorer utmärkas med runda, gula plåtar, upphängda invid luftledningen. När strömavtagarna passera på sådant sätt utmärkta avdelningsisolatorer i luftledningen, skall strömmen ovillkorligen vara frånslagen, d. v. s. fartpedalen eller kontrollerratten vara inställd i nolläge.

Om detta inte iakttages uppstå svåra brännskador på den elektriska utrustningen.

Om så erfordras, får givetvis vid passerandet av avdelningsisolator den elektriska bromsen vara inkopplad.

Det är således icke tillåtet att vid passerandet av isolator ifrån parallellkörning endast gå ned till serieläget. Ryckningen i vagnen utblir givetvis, men skadan genom ljusbågen, som uppstår, blir densamma.

§ 21.

SANDNING

1. Då hjulen slira vid igångsättning eller vid färd i stigningar, påkopplas strömmen långsammare, varjämte sand ur sandboxarna strös på skenorna.

Vid nödstopp sandas rikligt.

2. Spårvagnsförare är ansvarig för att bromssand alltid finnes i därför avsedda boxar på vagnen samt skall kontrollera och i mån av behov förnya tillgången av sand.

3. I växlar, korsningar och kurvor skall sandning undvikas.

§ 22.

STÅLBORSTAR

1. Vid snöfall skola borstarna nedfällas så snart snön utgör hinder för spårvagnens framförande, dock iakttages att de alltid lyftas upp, innan vagnen passerar växlar och korsningar, för att de ej skola skadas eller växlarna fyllas med snö, så att de ej fungera.

2. Borstarna bör även tagas i bruk, då det vid lövfällningen eller andra tillfällen kan vara behövt och möjligt för upprensning av spåren.

§ 23.

ÖVERKÖRDA
FÖREMÅL

Märker föraren, att vagnen kört över något på skenorna liggande föremål såsom stenar, bultar eller annat, skall han omedelbart stanna vagnen samt avlägsna föremålet ur spåren eller föranstalta om dess avlägsnande.

§ 24.

ELDSLÄCKARE

Alla motorvagnar äro utrustade med en eldsläckare. Om brand i kablar o. dyl. uppstår skall bygeln omedelbart neddragas och eldsläckaren tillgripas. Vid sådan eldfara larmas brandkåren. Eldsläckaren får även vid behov användas för släckning av eldstillbud på andra fordon.

§ 25.

EL-STRÖMMENS
VÄG

Från Trollhättan ledes energin i högspända ovanjordsledningarsom växelström till Marieholm. Här nedtransformeras strömmen och går i 10.000 volts jordledningar till elverkets olika stationer. På var station finns likriktare för spårvägens räkning. Dessa nedtransformerar och omformar kraften till likström, lämplig för spårvagnens drift.

Huvudstationen Stora Badhusgatan 17, ombesörjer leveransen av energi till största delen av innerstadens ledningsnät.

Understationer finnes:

Vid Stockholmsgatan

Vid Heden

Vid Kustgatan

För ytterområdena finnes obemannade matarstationer.

Från dessa stationer ledes strömmen i jordkablar fram till och utefter spårvägsnätet. Från jordkabeln fortsätter strömmen sedan medelst en stigarledning, som följer en ledningsmast, upp till staget och vidare till ovanjordsledningen och matar en viss sträcka mellan tvenne avdelningsisolatorer. Varje sådan sträcka kallas matarpunkt eller sektion.

Som återledning tjänstgör spårskenan, vilken genom kablar återför strömmen till elverket. Spänningen i ledningstråden är normalt 650 volt och livsfarlig att vidröra, särskilt om vederbörande har kontakt med jord. Inkoppling av avdelningsisolatorer får ej företagas av andra än ledningsreparatörerna, eller på befälets order.

På ledningsmasten vid varje matarpunkt sitter en åskledare såsom skydd för ledningar m.m. vid åsknedslag.

Vid varje från elverket utgående kabel sitter en s.k. maximalströmbrytare, som vid för stor belastning automatiskt bryter den till sektionen gående strömmen. Den är så justerad att den bryter för en ström av c:a 2.000 ampère.

Föreligger fel å vagn, s.k. kortslutning, blir strömstyrkan så stor, att maximalströmbrytaren omedelbart bryter strömmen och den sektion å vilken vagnen befinner sig blir spänningslös.

Strömmen kopplas åter till efter c:a 20-30 sek. under vilken tid förarna hinna koppla ur kontrollerna. Slår maximalströmbrytaren omedelbart åter ur sker återinkoppling ännu en gång med samma tidsintervall, så att föraren å den vagn, som förorsakar kortslutningen och som möjligen observerat att hans vagn är felaktig, skall hinna draga ned bygeln från kontaktledningen. Efter tre på varandra följande urslag kopplas maximalströmbrytaren ej in vidare, utan TLX meddelas och åtgärder vidtagas för att fortast möjligt få felet avhjälpt och trafiken igång. Härvid kan trafik-

personalen medverka genom att var och en på sin vagn noga giver akt på, om något misstänkt ljud eller ljusbåge förefinnes å någon del av vagnens elektriska utrustning, åskledare, kontakter, motstånd etc., eller om dylikt observerats å luftledningens upphängningsdetaljer.

På obemannade stationer finnes även max.-strömbrytare, som vid överbelastning bryter strömmen. Inkopplingen sker automatiskt enligt samma grunder som ovan. Då maximalströmbrytaren utlösts tre gånger efter varandra, inkopplas den inte mer. Till huvudstationen gives en signal, varvid en röd lampa tändes. Vakthavande därstädes ombesörjer att reparatör kommer till den obemannade stationen för avhjälparende av felet.

Från ledningstråden föres strömmen vidare till vagnen genom strömavtagaren (bygeln), som består av bygelskena upp till sant en stomme av stålrör. Medelst hävarmar och fjädrar ligger bygelskenan med ett konstant tryck an mot ledningstråden. Bygelskenan är klädd med kolstycken.

Från strömavtagaren fortsätter strömmen genom en kabel fram till och genom dämpspolen vidare till vagnens automatiska strömbrytare för vagnens drift.

Efter dämpspolen är ett särskilt uttag för ström till belysning, värme och övrig elektrisk utrustning.

VAGNMATE- RIAL OCH LITT.BE- TECKNING

M 23 =	"	" HÄGGLUNDS-typ(nr 1-63)
M 25 =	"	" HÄGGLUNDS-typ(501-)
M 28 =	"	" ASEA -typ (701 -770) släp av
S 27 =		HÄGGLUNDS-typ(411-470).