

# Aakkosellinen asialuettelo

## Rautatiehallituksen kiertokirjeistä vuonna 1933.

Sisältää kiertokirjeet N:o 1—11 ja 201—205.

	Kiertokirjeiden	
	Päivämäärä	N:o
<b>A</b>		
<i>Asuinhuoneistojen vuokra</i> .....	Huhtik.	7 6/H. 614
<b>E</b>		
<i>Eläkelaki; muutoksia täytäntöönpanoasetukseen</i> .....	Lokak.	6 7/H. 1090
<b>K</b>		
<i>Kiertokirje: kiertokirjeen</i> N:o 7/753 v. 1925 kumoaminen .....	Tammik.	26 3/1
» » N:o 7/722 v. 1914 kumoaminen .....	Helmik.	22 5/601
» » N:o 24/116 v. 1921 osittainen kumoaminen .....	Tammik.	26 3/1
» kiertokirjeiden N:o 37/H. 1457 v. 1925 ja N:o 3/H. 383 v. 1932 kumoaminen .....	Huhtik.	7 6/H. 614
<i>Kirjanpito, pääkonepajojen</i> .....	Jouluk.	11 11/2896
<i>Kuljetus, bensiinivaunujen</i> .....	Marrask.	16 8/2692
<i>Kuukausilipulla tehtyjen matkojen luvun merkitseminen</i> .....	Helmik.	22 5/601
<b>L</b>		
<i>Liikennöiminen: Porin—Niinisalon rataosan</i> .....	Marrask.	30 10/2802
<b>M</b>		
<i>Matkakulujen korvaus</i> .....	Helmik.	10 4/H. 272
<i>Matkustussääntö</i> .....	Helmik.	10 4/H. 272
<b>P</b>		
<i>Piletit: aikaliput, yksinkertaisten matkain lukumäärä</i> .....	Helmik.	22 5/601
<i>Pääkonepajojen kirjanpito</i> .....	Jouluk.	11 11/2896
<b>R</b>		
<i>Raidesulkusignaalileryjen käyttäminen</i> .....	Marrask.	7 9/2788
<b>T</b>		
<i>Tavaratilasto</i> .....	Tammik.	2 1/129
<i>Tilasto</i> .....	Tammik.	2 1/129
<i>Tulliasioimistojen tariffi</i> .....	Tammik.	26 3/1
<b>U</b>		
<i>Ulkomaisen yhdystiikenteen tullikontrolli</i> .....	Tammik.	26 3/1

		Kiertokirjeiden	
		Päivämäärä	N:o
<b>V</b>			
<i>Vaunut</i> : bensiinivaunujen kuljetus .....		Marrask.	16 8/2692
» suojavaunujen lukumäärä junassa, jossa on bensiinivaunuja ..		Marrask.	16 8/2692
<i>Vuokraluokka</i> .....		Huhtik.	7 6/H. 614
<b>Y</b>			
<i>Yhdysliikenne</i> : Kansainvälinen tavarayhdysliikenne .....		Tammik.	12 2/136
» : ulkomaisen yhdysliikenteen tullikontrolli ja siinä kuljettavan tavaran tulliselvittely .....		Tammik.	26 3/1
<b>Asianomaisille rata-, kone- ja liikenneosaston virkailijoille on jaettu:</b>			
<i>Semafoorit ja signaalit</i> : kiinteät signaalit Kirjokiven pysäkillä ja Päivärannan kääntösillalla (4:nnessä varikkojaksossa)		Toukok.	6 201/1373
» » » : kiinteät signaalit Kovjoen ja Kemin asemilla ja levysignaalin poistaminen Sydänmaan vedentoppaikalta (3:nnessä varikkojaksossa) .....		Toukok.	6 202/1372
» » » : kiinteät signaalit Maaskolan väliblokkiasemalla sekä Antrean, Hiitolan, Käkisalmen, Sortavalan ja Joensuun asemilla (2:ssa varikkojaksossa) ..		Toukok.	6 203/1371
» » » : kiinteät signaalit Alppilan väliblokkiasemalla sekä Huopalahden, Pitäjänmäen, Espoon, Kaukalahden, Inkoon, Kaunislahden, Karjaan, Pohjankurun ja Turun asemilla (1:ssä varikkojaksossa) .....		Toukok.	6 204/1370
» » » : kiinteät signaalit Oitin, Mommilan, Järvelän, Herralan, Viialan, Lempäälän, Oriveden ja Vilppulan asemilla (1:ssä varikkojaksossa) ....		Toukok.	6 205/1369

# Kiertokirje

N:o 1/129

tammikuun 2 päivältä 1933

**tilastotietojen antamisesta täysin vaunukuormin tai vaunukuormatariffin mukaan kuljetetusta tavarasta sekä elävistä eläimistä, ajoneuvoista ja veneistä.**

Jotta rautatietilasto voisi entistä paremmin täyttää tehtävänsä tariffien muutoksia suunniteltaessa ja niiden tarkoituksenmukaisuutta käytännössä tarkkaillaessa, on rautatiehallitus tänään päättänyt, että tiedot niistä tavaroista, jotka ovat menneet täysin vaunukuormin tai joiden rahti on laskettu vaunukuormatariffin mukaan, ja sen lisäksi elävistä eläimistä, ajoneuvoista ja veneistä, myös kappaleittain lähetetäessä, on tilastollisesti käsiteltävä myöskin tätä tarkoitusta varten ja että kaikkien itsenäisiä tilejä pitävien liikennepaikkain on annettava kysymyksessä olevat tiedot kuukausittain tilastotoimistoon, käyttäen oheensiitetyn mallikaavakkeen mukaista uudistettua vaunukuormakaavaketta B N:o 273 ja uutta eläin-, ajoneuvo- ja venekaavaketta B N:o 273 a.

Kysymyksessä olevia kaavakkeita täytettäessä on erityisesti huomattava seuraavat seikat:

1) Näillä kaavakkeilla annetaan tiedot sekä yksityisten lähettämistä tavaroista että sotilas- ja siviilivirastojen ja kunnallisviranomaisten kustannuksella tapahtuneista tavarain kuljetuksista (myöskin läpikuluttavarasta ja n. s. tavaraliikennetariffien mukaan kuljetetusta kiitotavarasta <sup>1)</sup>), paitsi

<sup>1)</sup> Häkissä, korissa tai muunlaisessa päällyksessä kuljetetut pienet eläimet.

maidosta ja valtionrautateiden omaksi tarpeeksi menneestä tavarasta, niin että kaavakkeeseen B N:o 273 merkitään täysin vaunukuormin tai vaunukuormatariffin mukaan mennyt tavara ja kaavakkeeseen B N:o 273 a *kaikki*, myös kappaleittain lähetetyt, tavaratariffien mukaan rahditetut elävät eläimet, ajoneuvot ja veneet, joita ei siis saa merkitä ensiksimmäntuun kaavakkeeseen.

2) Sekä elävät eläimet että ajoneuvot ja veneet merkitään samaan kaavakkeeseen, B N:o 273 a, kuitenkin niin, että ensin merkitään omana ryhmänään elävät eläimet ja niiden jälkeen niinkään omana ryhmänään ajoneuvot ja veneet ja että kumpaan-kin ryhmään nähden erikseen noudatetaan kohdassa 4) määrättyä menettelytapaa.

3) Epäitsenäisen liikennepaikan lähetyksistä antaa kysymyksessä olevat tiedot sen päällystöliikennepaikka, jonka tätä varten on heti kunkin kuukauden loputtua saatava tiedot myöskin kaikista sellaisista alaisensa epäitsenäisen liikennepaikan lähetyksistä, joiden rahditus on tapahtunut tämän toisella puolella olevalla itsenäisellä liikennepaikalla, joka ei ole kysymyksessä olevan epäitsenäisen liikennepaikan päällystöasema.

4) Näihin kaavakkeisiin merkitään päällystöliikennepaikan ja sen alaisten epäitsenäisten liikennepaikkain lähetykset sikäli

toisin kuin muihin tilastokaavakkeisiin, että ensin merkitään omana ryhmänään päälystöliikennepaikalta kaikille eri määrälli-  
kennepaikoille menneet lähetykset ja sen jälkeen samaten omina ryhminään eri epäitsenäisten liikennepaikkain lähetykset.

Vaikka kaavakkeisiin ei merkitäkään eri ratoja, on määrälliikennepaikat kuitenkin erikseen kussakin edellämaitussa ryhmässä järjestettävä yleiseen rata- ja asemajärjestykseen, huomioonottaen, että risteysliikennepaikat, s. o. ne liikennepaikat, jotka ovat kahden tai useamman radan yhtymäkohdassa, on aina ehdottomasti merkittävä sen radan liikennepaikkojen joukkoon, jota pitkin joko kokonaan tai viimeksi kysymyksessä olevat lähetykset ovat risteysliikennepaikalle saapuneet. Yksityisradoille ja Venäjälle sekä Haaparannan kautta Ruotsiin ja muualle ulkomaille menneet lähetykset merkitään samoin kuin tähänkin asti.

5) Niissä tapauksissa, jolloin samaa tavaraa on kuukauden kuluessa lähetetty kaksi tai useampia lähetyksiä samaan määräpaikkaan ja saman tariffiperusteen mukaan rahditettuna, s. o., jolloin kaikista niistä tulee kaavakkeen B N:o 273 sarakkeisiin 1—6 ja kaavakkeen B N:o 273 a sarakkeisiin 1—8 *täysin samat* merkinnät, on kaikkien näiden eri lähetysten vaunu-  
kuorma- ja kappaleluvut, alennus-, rahti- ja painomäärät *ehdottomasti* laskettava yhteen ja vain näin saadut yhteissummat merkittävä kaavakkeisiin, samoin kuin edellämaituttuihin sarakkeisiin tulevat yhteiset merkinnätkin.

Milloin taas joku lähetys sisältää kaksi tai useampia tavaralajeja, joiden rahtia laskettaessa T. S:n 34 §:n 4 kohdan mukaan käytetään yhteistä painoa ja saadaan siis vain yksi yhteinen rahti- ja rahtialennussumma, kirjoitetaan niiden nimet ja painomäärät y. m. s. tiedot, jotka ovat kustakin erikseen saatavissa, välittömästi toistensa jälkeen kukin omalle rivilleen, kun sensijaan rahtimäärät y. m. s. yhteiset tiedot

merkitään asianomaisiin sarakkeisiin koko ryhmän kohdalle, niin että selvästi näkyy, minkä eri tavaralajien yhteisiä merkintöjä ne ovat.

6) Kun toiselta puolen on edeltäpäin mahdotonta tietää, mitkä yksityiset tavarat kulloinkin tulevat olemaan tariffien muutossuunnittelujen kohteena, ja toiselta puolen varsinaista rautatietilastoa varten, joka muiden tehtäviensä ohella on myöskin miltei ainoa ja tärkein tietojen antaja kotimaan-  
kaupasta, on välttämätöntä tietää kuljetettujen tavarain aine- ja tuotantolaji, käyttötarkoitus y. m. s. seikat, ei näiden kaavakkeiden „Tavarain nimi”-saraketta täytettäessä saa tavaraille antaa liian yleisiä nimityksiä, vaan on käytettävä Tavarainluokitustaulukossa esiintyviä tavarain erikoisnimiä tai, milloin tavaralaji siellä on jaettu alalajeihin ilman erikoisnimiä, tavaralajinimiä täydennettynä alalajien erikoistunnuksilla, kuten esim. puisia käytettyjä tynnyreitä, tyhjinä j. n. e. (ei tynnyreitä), autoja, kylvökoneita, työkärriä j. n. e. (ei ajoneuvoja), lantaa, kalkkikivijauhoa j. n. e. (ei lannoitusaineita), hevosia, varsoja, sikoja, porsaita j. n. e. (ei eläimiä), haapa-, leppä-, havupuu-, koivu- ja jättepuuhalkoja (ei halkoja), kivihiiliä, sysiä j. n. e. (ei hiiliä), höylänlastuja paaleina j. n. e. (ei höylänlastuja), ruista, kauraa j. n. e., ruis-, ohrajauhoja j. n. e. (ei jyviä, viljaa, jauhoja, ryynejä), perunoita, sokerijuurikkaita j. n. e. (ei juurikasveja), muokkaamatonta graniittia, dolomiittia j. n. e. (ei kiviä), balata-, kumi-, nahkakonehinoja j. n. e. (ei konehinoja), naudan-, sianlihaa j. n. e. (ei lihaa), sanomalehti-, voimapaperia j. n. e. (ei paperia), kemiallista kuivaa puuvanuketta l. selluloosaa j. n. e. (ei puuvanuketta), höylättyjä havupuulautoja enintään 11 cm (ei lautoja), katto-, rapauspäreitä j. n. e. (ei päreitä), yli 1.5 mm paksua rauta- t. teräslankaa ja enintään 1.5 mm paksua rauta- t. teräslankaa (ei rauta- t. teräslankaa), tavallista, tulenkes-

tävää, rikkihappoista savea j. n. e. (ei savea), heinän-, pellavansiemeniä j. n. e. (ei siemeniä), tulitikku-, aitasäleitä j. n. e. (ei säleitä), tavallisia, tulenkestäviä, grafiitti-, sementti-, kattotiiliä j. n. e. (ei tiiliä), haapa-, havupuu-, koivutukkeja j. n. e. (ei tukkeja), maapähkinäkakkuja, maissirehujauhoja j. n. e. (ei väkirehuja).

Paitsi sitä, että kaikesta eri sotilaskuljetuskirjoilla lähetetystä sotilastavarasta, olkoon se sitten luotolla tai käteismaksulla lähetettyä, on „Tariffilaji”-sarakeeseen tariffiluokkamerkinnän lisäksi kirjoitettava s, on „Tavaran nimi”-sarakeeseen kaikki sellainen puolustuslaitoksen tavara, jonka lähettäjänä, kuljetuskirjan allekirjoittajasta huolimatta, tosiasiallisesti on yksityinen, merkittävä tavaralajeittain aivan kuin yksityistenkin lähettämä tavara, kun taas sotilasviranomaisen lähettämästä tavarasta on käytettävä nimitystä „sotilastavara”.

7) Muut näiden kaavakkeiden täyttämässä huomioon otettavat seikat selviävät kaavakkeiden sarakeotsakkeista ja oheenliitettyjen kaavakemallien alaviitoista.

8) I ja II luokan asemien tulee lähettää nämä kaavakkeet tilastotoimistoon asianmukaisesti täytettyinä viimeistään kunkin tili-kuukautta lähinnä seuraavan kuun 15 päivänä ja muiden liikennepaikkain viimeis-

tään 10 päivänä, ja otetaan ne ensi kerran käytäntöön annettaessa helmikuussa tiedot tammikuulta v. 1933. Väärinkäsitysten välttämiseksi huomautetaan niinkään, että määräykset tavaratilastollisesta kuukausi-supistelmasta, kaavake B N:o 174, läpikulkutavaraluettelosta, muuten, paitsi että sitä täytettäessä on käytettävä uutta vaunu-kuormakaavaketta B N:o 273, maitopäiväkirjasta, kaavake B N:o 287, ja ilmoituksesta valtionrautateiden omaksi tarpeeksi kuljetetusta tavarasta, kaavake B N:o 197, ovat edelleen voimassa.

9) Kaavakkeita täytettäessä on käytettävä joko lyijy- tai mustekynää, mutta ei missään tapauksessa n. s. aniliini- eikä värikynää.

10) Milloin näille kaavakkeille merkittävää tavaraa ei ole asianomaisen kuukauden kuluessa ollenkaan liikennepaikalta lähetetty, on siitä ilmoitettava tilastotoimistoon kirjekortilla.

11) Samalla kuin *vastaavat* aiemmin annettujen rautatiehallituksen kiertokirjeiden ja tilastokonttorin ohjeiden kohdat kumotaan, tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, tammi-kuun 2 päivänä 1933.

**Jalmar Castrén.**

*Vilho Annala.*

B. N:o 273.

Tavaralähetykset, jotka ovat Suojoen asemalta helmi kuussa 19 32 menneet täysinä vaunu kuormina tai joiden rahti on laskettu vaunu kuormahinnan mukaan.

1 Lähetyspaikka	2 Määräpaikka	3 Kuljetus- matka, km	4 Tariffi- laji	5	6 Tavaran nimi	7 Vaunu- kuormien luku	8 Kausi-, vienti- ja tilapäis- alennus		9 Maksu		10 Tavaran todellinen paino, kg				11		
							Mk.	p.	Mk.	p.							
Suojoki	Helsinki	653			Muuttotavaraa	1				7 0 5	—			2 0 0 0			
—»—	Viipuri	340	6		Puuhiiliä	1				3 2 0	—			5 0 0 0			
—»—	—»—	340	4		Kaurajauhoja	1				9 5 0	—			7 9 9 5			
—»—	—»—	340	6		Kaurarehujauhoja	1	8	8	38	3 7 9	—			8 3 0 0			
—»—	—»—	340	s 6		Sotilastavaraa	1				4 6 7	—			8 0 0 0			
—»—	Koiviston sat.	389	2		Silkkipaperia	1				1 3 2 9	—			1 8 0 0			
			4		Käärepaperia			6 2 0 0									
			3		Setelipaperia			1 5 0 0									
—»—	Makslahti	374	5		Mäntylautoja yli 11 sm	5	6	4	4	—			2 7 5 5	5	0 0 0 0		
—»—	—»—	374	6		Havupuutukkeja	1				5 4 9	—			1 0 0 0 0			
—»—	Hangon sat.	744	p		Voita	1				6 0 7 3	—			9 0 0 0			
—»—	Elisenvaara	227	5		Palmukakkuja	1	8	6	40	3 7 8	—			9 0 0 0			
Lapinjärvi	Uuras	376	6		Propseja	10	1	0	5	8	—			4 4 9 0	1	0 0 0 0	
—»—	Savonlinna	314	s 6		Heiniä, paal.	1				3 3 0	—			6 0 0 0			
Yhteensä						25	1	8	7	6	78			1 8 7 2 5	—	2 2 4 7 9 5	

SFS. A 4.

Tähän kaavakkeeseen ei merkittä valtionrautateiden omaksi tarpeeksi lähetettyä tavaraa eikä mattoa, eläviä eläimiä, ajoneuvoja ja veneitä.

Kuljetin tyylie Kirjoitteen kulkien niiden kuukauden kuluessa maineiden lähetysten yhteissummat, joista sarakkeisiin 1—6 tulee samat merkinnät.

Sarakkeeseen 3 merkitään Valtamakkaran ja Episkopaliset Ikkunapöytä-nimisen julkaisun mukainen kuljetusmatka.

Sarakkeeseen 4 merkitään rahinnotkut numeroilla 1—6, julkavara pila sekä niiden lasiksi soittajatariffi siltä.

Sarakkeeseen 6 merkitään tavaran nimi, rahtitiedusteluksen kiertokirjeen n:o 1/129 v. 1933 8:nen kohdan määräysksi ja siinä olevilla esimerkeillä osoitettu yksityiskohdastaan noudattajan ja on näin moneita näitä myöskin läpikulku- sekä sellaiseen soittajavaraan nähden, jotka lähetetään, kuljetuskirjan alustavasta hoidannasta, toisaalta, on yksittäisesti on yksittäinen, kun sen sijaan soittajavaranomaisen lähetyskäsä tavaraa saannoin muuttotavaraa, on käytettävä nimityksiksi: soittaj- ja muuttotavaraa.

Sarakkeeseen 7 merkitään O-vaunun kahdeksi vaunuksi.  
Sarakkeeseen 9 kirjoitetaan rahinmaksu, asemamaksu, suojavaunumaksu, pekkomaksu y. m. s. maksujen yhteissumma.  
Sarakkeet 5 ja 11 täytetään tyhjinä.

**Elävät eläimet, ajoneuvot ja veneet, jotka Kanneljärven asemalta ovat menneet kesä kuussa 19 32 sekä kappaletavarana että täysinä vaunukuormina.**

Liite 2 Rh:n kiertokirjeeseen n:o 1/129 v. 1933.

1	2	3	4	5	6	Tavararan			10	11		12	13
						7	8	9		Maksu			
Lähetyspaikka	Määrsipaikka	Kuljetusmatka, km	Tariffilaji		Tuunilaji	nimi	eri-kois-laatu	erikpl.-luku	Vaununluku	Mk.	p.	toodeilinen paino, kg	
Kanneljärvi	Hämeenlinna	333	sa		t	Elävät eläimet:							
—»—	Viipuri	54	v		t	Sotilastavaraa	k	1		1	6	9	8 0 0
—»—	—»—	54	2		t	Lehmiä	t	15	2	3	0	6	4 5 0 0
—»—	Säimö	44	b		p	Sikoja, laatl.	t	3		6	3		8 0 0
Lounatjoki	Lappeenranta	107	a		h	Lehmiä	k	3		1	0	9	1 2 0 0
						Hevonen	k	1		1	4	9	8 0 0
						Yhteensä		23	2	7	9	6	8 1 0 0
						<b>Ajoneuvot ja veneet:</b>							
Kanneljärvi	Viipuri	54	b		t	Auto, 4.0 m	m	1		9	1		2 0 0 0
—»—	—»—	54	d		t	Vene, 2.4 m	p	1		1	6		2 0 0
Lounatjoki	Pukinniemi	131	d		t	Työrattaat	p	1		3	4		2 0 0
						Yhteensä		3		1	4	1	2 4 0 0
						Kaikkiaan		26	2	9	3	7	1 0 5 0 0

Tähän kaavakkeeseen merkitään kaikki elävät eläimet, ajoneuvot ja veneet lähettäjältä ja lähetystavasta riippumatta, paitsi valtionrautateiden omaksi tarpeeksi lähetetyt. Kullekin riville kirjoitetaan kaikkien niiden kuukauden kuluessa menneiden lähetysten yhteissummat, joista sarakkeisiin 1—8 tulee samat merkinnät.

Sarakkeeseen 3 merkitään Välimatkakartan ja Epäitsenäiset liikennepaikat-nimisen julkaisun mukainen kuljetusmatka.

Sarakkeeseen 4 merkitään rahtiluokat asianomaisilla numeroilla, litterat asianomaisilla kirjaimilla, kiitotavarana kuljetus kalla ja vaunukuormaperiaatteen mukainen kuljetus v:llä sekä niiden lisäksi sotilaskuljetustariffi sillä.

Sarakkeeseen 6 merkitään tavarajunalla kuljetus t:llä, pikatavarajunalla p:llä ja henkilöjunalla h:llä.

Sarakkeeseen 7 merkitään tavararan nimi rautatiehallituksen kiertokirjeen n:o 1/129 v. 1933 6nnen kohdan määräyksiä ja siinä olevilla esimerkeillä osotettua yksityiskohteisuuutta noudattaen ja on näin meneteltävä myöskin läpikulu- ja sellaiseen sotilastavaraan nähden, jonka lähetäjänä, kuljetuskirjan allekirjoittajasta huolimatta, tosiasiallisesti on yksityinen, kun sen sijaan sotilastavaran lähetämistä tavarasta on käytettävä nimitystä sotilastavara.

Sarakkeeseen 8 merkitään eläviä eläimistä: k, jos ovat käyttökelpoimia ja t, jos ovat teuraseläimiä sekä ajoneuvoista ja veneistä: p, jos ovat enimmäkseen puuta, ja m, jos ovat enimmäkseen metallia.

Sarakkeeseen 10 merkitään O-vaunu kahdeksi vaunuksi.

Sarakkeeseen 11 kirjoitetaan rahtimaksun, asemamaksun, suojavaunumaksun, peitemaksun y. m. s. maksujen yhteissumma.

Sarakkeet 5 ja 13 jätetään täyttämättä.

# Kiertokirje

N:o 2/136

tammikuun 12 päivältä 1933.

## Kansainvälinen tavarayhdysliikenne.

1. Helmikuun 1 p:nä 1933 avataan laivalinja Turun satama—Tukholman satama kansainväliselle tavarayhdysliikenteelle. Sano-  
tusta päivästä lukien voidaan siis tavar-  
an kuljetusta rautateitse koskevan Kan-  
sainvälisen sopimuksen (K. S. T:n) perus-  
teella kuljettaa Turun sataman—Tukhol-  
man sataman kautta kaikenlaista pika- ja  
rahtitavaraa valtionrautateiden kaikilta ta-  
varaliikennepaikoilta tai -paikoille muiden  
sopimuksen tehneiden valtioiden tavaralii-  
kennepaikoille tai -paikoilta, kuitenkin sopi-  
muksen 3. ja 4. artiklaan annetuissa eri-  
tyisissä lisämääräyksissä säädetyn rajoituk-  
sin.

*Muist.* Tornion—Haparandan kautta  
tapahtuvasta kansainvälisestä liiken-  
teestä katso Rh:n kiertokirjettä N:o  
18/1324 2/9 1929.

2. Seuraavat kuljetussopimukseen liitty-  
vät ja sen sovelluttamiseen tarpeelliset jul-  
kaisut ja lomakkeet lähetetään tavaralii-  
kennepaikoille:

### A. Kaikille tavaraliikennepaikoille:

a) Yhteiset toimitusohjeet tavarankulje-  
tuksesta rautateitse kansainvälisessä liiken-  
teessä (K. T. T.; O. N:o 1417);

b) Ennakkomaksulaskelma (O. N:o  
1029);

c) Ilmoitus tavarain antamisen esteistä  
(O. N:o 1093);

d) Tavaralista (O. N:o 1090);

e) Tulli-ilmoitus „Internationale Anmel-  
dung für das Zollamt” (O. N:o 1030).

Tätä ennen on jaettu:

Kansainvälinen sopimus tavarankuljetuk-  
sesta rautateitse 23 p:ltä lokakuuta 1924  
(K. S. T.) yhteisine lisämääräyksineen  
(O. N:o 1415);

Kansainvälisen sopimuksen mukaiset  
rahtitavara- ja pikatavararahtikirjain lo-  
makkeet (O. N:o 1007a ja 1007b);

Jälkivaatimuskirja (O. N:o 1025).

*Muist.* Nykyisen yhdysliikennetava-  
ralistan (O. N:o 1009) käyttö Tornion  
ja muiden Suomen asemain välillä  
lakkautetaan ja sen tilalle otetaan käy-  
töntöön lomake O. N:o 1090. Tornio  
käyttää kartoituksessaan Haparandaan  
edelleen lomaketta O. N:o 1009.

### B. Ei-tariffiliikennepaikoille:

Erityiset lisämääräykset kansainväliseen  
sopimukseen tavarankuljetuksesta rauta-  
teitse 23 päivältä lokakuuta 1924 (O. N:o  
1415a).

### C. Tariffiasemille:

a) Tariffi tavarain kuljetusta varten toi-  
selta puolen Suomen asemain sekä toiselta  
puolen Ruotsin ja Norjan asemain välillä  
Turun sataman—Tukholman kautta (O.  
N:o 1416);



b) Rahti- ja pikatavaralistat (O. N:ot 1094 ja 1094a);

c) Erikoisluettelot lähetetystä ja saapuneesta tavarasta (O. N:ot 1097 ja 1095);

d) Yhdistelmät lähetetystä ja saapuneesta tavarasta (O. N:ot 1098 ja 1096);

e) Oikaisulaskelma (O. N:o 1092).

#### D. Turun satamaan:

Luovutusluettelo (O. N:o 1091).

K. S. T. (O. N:o 1415) on myytävänä valtionrautateiden tariffisäännön 66 §:n lisämääräysten h)-kohdassa mainituilla asemilla 10 markan hinnasta. Kansainvälisen rahtikirjan kaavakkeesta (O. N:o 1007a ja b) kannetaan 1 markka ja sen täyttämistä 3 markkaa. Yhdysliikennetariffi O. N:o 1416 on myytävänä yhdysliikenteen tariffiasemilla 12 markan hinnasta.

3. Suomen valtionrautateiden yhdysliikennetariffiasemat ovat seuraavat:

Hanko, Helsinki, Helsinki Katajanokka, Helsinki Länsisatama, Jyväskylä, Kokkola, Kotka, Kouvola, Kymi, Pietarsaari, Pori, Rajajoki, Tampere, Turun satama loco, Turun satama transit, Vaasa, Varkaus ja Viipuri.

4. Kaikkiin lähetyksiin nähden, toimitetkoon ne tariffi- tai ei-tariffiasemilta tahi asemille, sovelletaan edellä 2 kohdan A-osassa mainittua kansainvälistä sopimusta, yhteisiä toimitusohjeita sekä B-osassa mainittuja erityisiä lisämääräyksiä.

#### 5. A. Lähetykset Suomesta kansainvälisillä rahtikirjoilla.

a) Suomen tariffiasemalta Ruotsin tai Norjan tariffiasemalle osoitetun tavaran rahti lasketaan tämän kiertokirjeen 2 kohdan C-osan a)-mom. mainitun suoranaisten tariffin E-osan A-, B- ja C-aulukoissa olevien yksikköhintain mukaan, huomioonottaen saman osan 1-kohdassa olevat määräykset. Tavaralista kirjoitetaan lomakkeelle O. N:o 1094 tai O. N:o 1094a

(riippuen siitä, onko lähetys rahti- tai pikatavaraa) kopiojärjestelmää käyttäen kolmin kappalein, joista alkuperäinen jää lähetysasemalle ja molemmat jäljennökset määräasemalle osoitettuina liitetään rahtikirjaan. Näistä toinen annetaan laiva-yhtiölle tai sen asiamiehelle, toinen seuraa tavaraa määräasemalle;

b) Suomen tariffiasemalta jollekin Ruotsin tai Norjan ei-tariffiasemalle osoitetun tavaran rahti lasketaan edellisessä a)-kohdassa mainitun suoranaisten tariffin mukaisesti: *Stockholm Skeppsbron transit* vähintään 2,500 kilon lähetyksistä, — *Stockholms norra transit* alle 2,500 kilon rahtitavaralähetyksistä ja *Stockholms Central transit* alle 2,500 kilon pikatavaralähetyksistä. Saksaan ja sen takana oleviin maihin osoitetusta tavarasta lasketaan rahti niinkään suoranaisten tariffin mukaan „Trällebörg gränsen” asemalle, ellei lähettäjä rahtikirjassa tekemällään merkinnällä ole pyytänyt tavaran uudestaankartoittamista Tukholmassa. Tavaralistat kirjoitetaan lomakkeille O. N:o 1094 tai O. N:o 1094a vastaavasti osoitettuina (katso tariffin F-osaa);

c) Suomen ei-tariffiasemalta — riippumatta siitä onko määräasema tariffiasema vai ei — lasketaan rahti valtionrautateiden tariffisäännön mukaisesti, siis asemamaksuineen, *Turun satamaan* ja kirjoitetaan tavaralista O. N:o 1090 sanotulle asemalle osoitettuna.

Turun satama transit menettelee tavaran edelleen lähettämisessä yllä a)- ja b)-kohdissa tariffiasemille annettujen ohjeiden mukaisesti.

#### B. Lähetykset Suomeen kansainvälisillä rahtikirjoilla.

Riippumatta siitä, onko lähetysasema tariffiasema vai ei, lähetykset saapuvat Suomeen tavaralista O. N:o 1094 tai O. N:o 1094a vastaavilla tavaralistoilla. Listat ovat osoitetut:

a) määräasemalle, jos tämä on tariffiasema;

b) Turun satamaan transit, jos määräasema ei ole tariffiasema. Tällöin laskee Turun satama transit rahdin määräasemalle valtionrautateiden tariffisäännön mukaan ja kirjoittaa lähetykselle uuden tavaralistan lomakkeelle O. N:o 1090.

6. Mitä edellisessä 5-kohdassa on määrätty tavarankäsittelystä ja rahdin laskeamisesta ei-tariffiasemilla, sovelletaan myös tariffiasemilta lähetettävään tavarahan, jota ei ole mainittu yhdysliikenteen tavaraluokituksessa ja jonka rahti valtionrautateiden tariffisääntöä sovelletaan tulee halvemmaksi kuin yhdysliikennetariffin C-osan nimikkeen N:o 960 mukaan lasketuna.

7. Lähetysasema, joka on tariffiasema, laskee rahdin ja merkitsee sen rahtikirjaan ja tavaralistaan koko kuljetusmatkalta, siis myös laivamatkalta ja Ruotsin tai Ruotsin-Norjan rautateiden osuudelta. Määräaseman velvollisuus on tarkistaa lähetysasemien tekemät laskelmat.

8. Tariffiasemien on huomioonotettava, että yhdysliikennetariffin E-osan rahtimaksutaulukon C yksikköhintoihin sisältyvät, paitsi Suomen aseman ja Turun sataman välistä kuljetusmaksua, myös asemamaksu, uudestikuormaus- ja siirtokustannukset sekä tullikäsittely- ja välitysmaksut Turun satamassa, joten näitä ei saa erikseen laskea. Sitävastoin mainittuihin yksikköhintoihin eivät sisälly Turun kaupungille tulevat liikennemaksut, jotka lasketaan erikseen, kuten tariffin E-osan 1-kohdassa määrätään.

9. Muunnoksen rahalajista toiseen toimittaa sen maan asema, jossa listan mukaan maksut suoritetaan. Maksuja Suomen rahaksi muunnettaessa pyöristetään muuntoerät lähinnä korkeammaksi täydeksi markkaluvuksi.

10. Tukholmaan osoitetut yhdysliikennelähetykset osoitetaan aina „Stockholm Skeppsbron loco”.

11. Jos paikallisliikenteessä sovelletaan alennettuja tariffeja, on näitä sovellettava myös yhdysliikenteessä, jolloin on meneteltävä 6-kohdan mukaisesti.

12. Jos liikenteessä Suomesta rahtikirja, tavaralista, ennakkomaksuluettelo y. m. kuljetuskirjat on täytetty ainoastaan suomenkielellä, toimittaa Turun satama niiden käännöksen ruotsinkielelle.

Asemien väliset ulkomaille osoitetut kirjalliset virkatiedonannot ovat lähetettävät Turun sataman ja virkasähkösanomat Tornion kautta, jotka tarvittaessa kääntävät ne ruotsinkielelle. Sähkösanomat, joista liikennöitsijä suorittaa maksun (esim. kuljetussopimuksen muutoksia koskevat), on lähetettävä yksityissähkösanomina.

13. Rautatiehallintojen, laivayhtiöiden tai niiden alaisten virkapaikkojen väliset tätä yhdysliikennettä koskevat virkakirje- ja korkeintaan 20 kilon painoiset virkapakettilähetykset kuljetetaan höyrylaivojen välityksellä maksutta.

14. Valtionrautatiet huolehtivat tavarankäsittelystä Turun satamassa.

Turun sataman tulee jättää laivanselvittäjälle luettelo, jossa on erikseen mainittu Ruotsin ja erikseen Ruotsin kautta muihin maihin rahtikirjan mukaan kuljetettavat tavarat, kaksin kappalein, joista toinen kuitattuna jää Turun satamaan ja toinen annetaan laivanselvittäjälle laivan merkkipöytäkirjalla tehtävää merkintää varten.

15. Tavara on laivalinjalla kuljetettava ensiksi lähtevällä höyrylaivalla katsomatta siihen, mille yhdysliikenteeseen osallistuvasta kolmesta höyrylaivayhtiöstä tämä kuuluu.

16. Rautateiden keskinäisistä, niiden välisestä yhdysliikenteestä johtuvista oikeuksista ja velvollisuuksista on voimassa kansainvälisen kuljetuskomitean laatima „Einheitliches Übereinkommen zwischen den Eisenbahnverwaltungen über den interna-

tionalen Eisenbahngüterverkehr" (E. G. Ü.)<sup>1)</sup> seuraavin poikkeuksin sen 38 artiklasta:

Suomen valtionrautatiet ja laivayhtiöt eivät osallistu korvaukseen vahingosta, joka todistettavasti on tapahtunut näiden alueiden ulkopuolella. Sitä vastoin ne vastaavat yksin vahingosta, joka todistettavasti on tapahtunut näiden alueella.

Milloin ei voida todeta, missä vahinko on tapahtunut, jaetaan korvaus E. G. Ü.:ssä mainituilla perusteilla.

17. Asemat merkitsevät *päivittäin* lähetettyjen ja saapuneiden tavaralistojen mukaisesti erikoisluetteloon B. N:o 168 L. listojen numerot sekä tämän lisäksi ainoastaan painomäärät ja vastaavat kuljetus- y. m. maksujen loppuerät.

Lähetetyn ja saapuneen tavaran listojen perusteella asemat sitäpaitsi laativat kuu-

kausittain *erikoisluettelot*, O. N:o 1097 ja 1095. Erikoisluettelot viedään *yhdistelmiin*, O. N:o 1098 ja 1096, joiden mukaan kannon loppuerien yhteenlaskettu määrä merkitään yhdistelmän B. N:o 126b kassatiliin eri riville otsikolla „Kansainvälinen tavara-yhdysliikenne”. Erikoisluettelot, lähetettyjen ja vastaanotettujen listojen yhdistelmät sekä vastaanotetut listat lähetetään Tarkastustoimistoon IV tilikuukautta lähinnä seuraavan kuukauden 6 p:nä.

*Huom.* Jos johonkin tilikuukauteen kuuluvia tavaralistoja saapuu asemalle, sen jälkeen kun tilit on asemalta lähetetty, on nämä listat merkittävä erityiseen erikoisluetteloon ja yhdessä sen mukana lähetettävä Tarkastustoimistoon IV.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, tammi-kuun 12 p:nä 1933.

<sup>1)</sup> Vain muutamia keskushallinnon toimistoja koskevina, ei mainittua julkaisua asemille lähetetä.

**Vilhelm Jansson.**

*Vilho Annala.*

# Kiertokirje

N:o 3/1.

tammikuun 26 päivältä 1933,

joka sisältää:

- I. Asetuksen ulkomaisen yhdysliikenteen tullikontrollista ja siinä kuljetettavan tavaran tulliselvittelystä;
- II. Valtionrautateiden tulliasioimistojen tariffin.

I.

## Asetus

ulkomaisen yhdysliikenteen tullikontrollista ja siinä kuljetettavan tavaran tulliselvittelystä.

Annettu Helsingissä 20 päivänä tammikuuta 1933.

### *Tavaran säilytyspaikat junassa.*

1 §.

1. Ulkomaalta saapuvassa tai sinne lähtevässä junassa saadaan tavaraa kuljettaa ainoastaan tavara- tai matkatavaravaunussa, lukuunottamatta käsimatkatavaraa, jonka matkustaja kuljettaa mukanaan henkilövaunussa, sekä postia, niin myös välineitä, jotka junahenkilökunnalla on junan hoitoa varten tai muuten toimesta käytettävänä.

2. Tavara, jota kuljetetaan junassa muulla tavalla kuin tässä on sanottu, katsotaan salatuksi ja on tullitakavarikon alaista.

### *Tullilaitoksen oikeus junien pidättämiseen.*

2 §.

1. Aikatauluun on sillä asemalla, jolla on rajatullitoimisto, varattava tullihallituksen vaatima aika tarpeellisen tullitarkastuksen toimittamista ja samassa junassa edelleen lähetettävän tavaran käsittelyä varten.

2. Sellaista tavaraa sisältävät vaunut, jota ei tulliselvitellä heti junan tultua asemalle, on jätettävä pois junasta ja suljettava tullilukoilla.

### *Veturin ja vaunujen tarkastus.*

3 §.

1. Rajatullitoimistolla on oikeus milloin tahansa toimittaa raja-asemalla veturien sekä posti- ja muiden vaunujen tullitarkastus. Postivaunuja tarkastettaessa tulee jonkun posti- ja lennätinlaitoksen henkilökunnasta ja muuta vaunua samoin kuin veturia tarkastettaessa jonkun asianomaisesta rautatiehenkilökunnasta olla saapuvilla.

2. Rajatullitoimiston on toimitettava tässä sanottu tarkastus sopivien väliaikojen perästä tullinhoitajan tai ylipäällysmiehen johdolla.

3. Ulkomaan rautatiekalustoa, joka yhdysliikenteessä ulkomaan rautatien kanssa saapuu Suomeen, saa käyttää tullittomasti tarvitsematta sitä maahan tuotaessa tai

maasta vietäessä ilmoittaa tullattavaksi. Rautatie, jota tullilaitokseen nähden on pidettävä tällaisen kaluston vastaanottajana, on velvollinen tullilaitokselle maksamaan tullin siitä kalustosta, jota ei viedä pois maasta kuuden kuukauden tai tullihallituksen eri tapauksessa ehkä määräämän pitemmän ajan kuluessa.

#### *Tulliasioimistot.*

##### 4 §.

1. Niiden tullimuodollisuuksien suorittamista varten, joista rautatien on kansainvälisten sopimusten tai Suomen ja jonkun muun valtion kanssa erikseen tehdyn sopimuksen mukaan yhdysliikenteessä joko suoraan junassa tai osaksi junassa ja osaksi laivassa kuljetettavaan tavarahan nähden huolehdittava, perustaa rautatiehallitus tulliasioimistoja raja- ja sellaisille satama-asemille, joiden kautta sanotunlainen yhdysliikenne on järjestetty.

2. Tullimuodollisuuksien suorittamisesta rautatie kantaa korvausta kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön vahvistaman taksan mukaan.

#### *Kuormaluettelot.*

##### 5 §.

1. Ulkomaalta tulevan junan saavuttua asemalle, missä on rajatullitoimisto, ja ennen junan lähtöä sieltä ulkomaalle tulee tulliasiamiehen toimittaa tullitoimistolle tarpeellinen määrä kuormaluetteloita kaikesta tavarasta, mitä junassa kuljetetaan, siis myös kirjatusta matkatavarasta.

2. Kuormaluetteloihin, jotka on varustettava läpi vuoden juoksevilla järjestysnumeroilla ja kirjoitettava erikseen kutakin määräraikkaa varten, paitsi sellaista tavaraa koskevat, jotka tullataan rajatullitoimistossa ja jotka voidaan merkitä samaan luetteloon, on merkittävä tavaran määräraikka, vastaanottaja, kuljetusesineiden luku, merkit ja numerot — matkatavaraan nähden kirjaamisnumero — pääl-

lyksen laatu, sisällys ja kokonaispaino sekä niiden vaunujen numerot, joihin tavara on kuormattu raja-asemalle saapuaan.

3. Laivalla kuljetetusta tai kuljetettavasta yhdysliikennetavarasta antaa laivan päällikkö lastikirjat, kuten siitä on erikseen säädetty.

#### *Matkatavaran tullitarkastus.*

##### 6 §.

1. Matkustajain matkatavarat on yleensä tarkastettava ja tullikäsiteltävä raja- tai satama-asemalla. Tarkastuksessa menettään kuten tulliasetuksissa on säädetty.

2. Matkustajavaunuissa rajan yli tuodun käsimatkatavaran tarkastus on toimitettava vaunuissa, jos se käy päinsä tullivarmuutta haittaamatta. Junassa rajan yli tuodun kirjatun matkatavaran suhteen on menettävä, kuten 10 §:ssä muusta tavarasta on säädetty, ja laivassa maahan saapuneen niin hyvin käsimatkatavaran kuin kirjatun matkatavaran suhteen, kuten tulliasetuksissa on säädetty.

3. Jos matkustajalla on niin paljon tullialaista matkatavaraa, että sen käsittely vaatii enemmän aikaa, kuin aikataulussa on raja-asemalla junan pysähdysajaksi määrätty, tai että sitä ei satama-asemalla ehditä tullikäsitellä ennen ensiksi lähtevän junan määrättyä lähtöaikaa, on tavara pidettävä raja- tai satama-asemalle ja tullattava heti junan lähdettyä. Kun tullaus on toimitettu, on tavara lähetettävä edelleen seuraavalla junalla.

#### *Matkatavaran lähettäminen edelleen tullaamattomana.*

##### 7 §.

1. Sen estämättä, mitä 6 §:ssä on säädetty, matkustaja voi raja- tai satama-asemalla joko itse tai tulliasiamiehen välityksellä ilmoittaa matkatavaran lähetettäväksi tullaamattomana sellaiseen Suomen paikkakuntaan, jossa on tullikamari,

taikka sellaisen paikkakunnan kautta ulkomaalle. Tulliviranomaisille tässä suhteessa kuuluva tulliselvittely on suoritettava korvauksetta.

2. Ilmoitus matkatavaroiden tullaamattomina edelleen lähettämistä voidaan tehdä suullisesti.

3. Maahan tuodulle käsimatkatavaralle ja ulkomaalta ainoastaan raja- tai satama- asemalle osoitetulle kirjatulle matkatavaralle, mitkä matkustaja haluaa lähettää edelleen tullaamattomina sekä muulle kuin raja- tai satama- asemalle osoitetulle kirjatulle matkatavaralle on tullitoimiston kirjoitettava passitus, jonka jälkeen tavara saadaan kuljettaa edelleen. Passituksen yksi kappale, johon rautatie on kirjoittanut kuitenkin tavaran vastaanottamisesta kuljettamista varten, on tullitoimiston lähetettävä postitse määräpaikan tullitoimistolle ja sen toinen kappale on lähetettävä tavaran mukana määräasemalle.

4. Tullaamattomana edelleen lähetettävään matkatavaraan on kiinnitettävä, paitsi tullilyijykettä, paperilippu, johon on merkitty sana „Tullaamaton”. Lippu on kiinnitettävä, mikäli mahdollista niin, ettei kuljetusesinettä voi avata lippua repimättä. Tullilyijykeitä matkatavarakollien sulkemiseen voi tullitoimisto kuitenkin olla käyttämättä, kun siihen on erikoista aihetta.

*Raja- tai satama- aseman tullitoimistossa rautatien tulliasiamiehen toimesta tullattavat tavarat.*

8 §.

1. Ellei rahtikirjassa ole määräystä tavaran tullauspaikasta, on raja- tai satama- aseman tullitoimistossa tulliasiamiehen toimesta tullattava kaikki junassa saapuvat tai lähtevät ja kaikki satamien kautta yhdysliikenteessä saapuvat tai lähetettävät tavarat. Milloin tavaroita saapuu samanaikaisesti niin paljon, että niiden tullaaminen raja- tai satama- asemalla estää liikenteen säännöllistä kulkua, on rautatiellä

oikeus vaatia, että saapuva tullinalainen tavara, joka on osoitettu sellaiseen paikkaan, jossa on tullikäsitteilyyn oikeutettu tullitoimisto, lähetetään raja- tai satama- asemalta edelleen tullaamattomana.

2. Jos rahtikirjassa on määräys tavaran tullauspaikasta, noudatetaan, mitä yhdysliikennesopimuksissa on määrätty.

*Raja- tai satama- asemalla tullaamatta jätetyn tavaran edelleen lähettäminen.*

9 §.

1. Kun muu tavara kuin matkatavara lähetetään raja- asemalta edelleen tullaamattomana, on tullitoimiston sen laatuista tavaraa varten erikseen laadittavaan kuormaluetteloon merkittävä passitus. Kun sellainen tavara satama- asemalta lähetetään tullaamattomana edelleen, on tulliasiamiston annettava tullitoimistolle sellainen ilmoituskirja kuin tullisäännön 124 §:ssä on määrätty ja tullitoimisto merkitkään siihen passituksen. Yksi passituksen kappale on lähetettävä tavaran mukana määräasemalle ja toinen kappale postitse määräpaikan tullitoimistolle.

2. Määräpaikkaan saapunut tullaamaton tavara on heti luovutettava tulliviranomaisen hallintaan. Jos tavara tai jokin sen osa huomataan, tavaran ollessa rautatien hallussa, joutuneen hukkaan eikä sitä voida osoittaa ylivoimaisen tapahtuman aiheuttamaksi, voidaan rautatie velvoittaa maksamaan tavarasta säädetty tulli, joka määrätään sen selvityksen mukaan, mikä voidaan saada tavaran todellisesta määrästä ja lajista, mutta epäsuotuisimmassa tapauksessa ylimmän sovellettavaksi tulevan tariffin mukaisen tullimäärän ja kuormaluettelossa olevain painoilmoitusten mukaan.

*Tavaran purkaminen tullausta varten.*

10 §.

1. Satamien kautta yhdysliikenteessä saapuva tavara, jota ei heti tulliselvitetä, on vietävä tullisuojaan tai kuormattava tava-

ravaunuun, joka on suljettava tullilukoilla, taikka asetettava tullivartiinnin alaiseksi.

2. Junassa saapuvat ja lähetettävät, raja-aseman tullitoimistossa tullattavat tavarat ovat yleensä purettavat vaunuista tullausta varten, lukuunottamatta tullivapaita sekä alhaisen tullin alaisia kookkaita tavaroita, mikäli ne voidaan luotettavasti vaunuissa tarkastaa ja, mitä tullinalaisiin tavaroihin tulee, niiden paino voidaan saada selville koko määrää purkamatta, kuin myös sellaisia vientitavaroita, jotka ovat saapuneet raja-asemalle tullikontrollin alaisina.

3. Purkaminen, kuormaaminen tai siirtokuormaaminen on toimitettava tulliasiamiehen tai hänen edustajansa saapuvilla ollessa ja tullivirkailijan silmälläpidon alaisena. Viimeksimainitun tulee verrata tavara kuormaluetteloihin ja merkitä niihin, mitkä tavarat on purettu, kuormattu tai siirtokuormattu.

*Tulliasiamiehen ja tavarän lähettäjän tai vastaanottajan saapuvilla olo tullikäsittelyssä.*

#### 11 §.

1. Tulliasiamiehen tai hänen edustajansa tulee olla saapuvilla tulliselvittelyssä sekä pitää saatavissa tarpeellinen apumiehistö. Tavarän määräämisoikeuden haltijalla on kuitenkin oikeus joko itse tai valtuutetun edustamana olla saapuvilla tulliselvittelyssä antaakseen tarvittavia tietoja tai esittääkseen muistutuksiaan, mutta hänellä ei ole oikeutta ottaa tavaraa haltuunsa tai itse suorittaa sen tulliselvittelyä. Jos raja- tai satama-asema on tavarän määrääsasema, on vastaanottajalla kuitenkin oikeus siellä itse suorittaa tavarän tulliselvittely.

2. Jos tavara on helposti särkyvää tai jos sen pakkaus vaatii erikoista asiantunte-  
musta, voidaan maasta vietävään tavarään nähden lähettäjä ja maahan tuotavaan tavarään nähden vastaanottaja tai näiden valtuutettu vaatia olemaan saapuvilla toimituksessa sekä purkamaan ja pakkaamaan tavara.

*Raja- tai satama-aseman tullitoimistossa tullattavan tavarän tullikäsittely.*

#### 12 §.

1. Tulliasiamiston toimesta tullattavasta tavarasta on tulliasiamiehen annettava tullitoimistolle ilmoitus riittävän monin kappalein laaditulla ilmoituskirjalla, jonka ohessa tavarasta on, jos tullitoimisto katsoo sen tarpeelliseksi, esitettävä alkuperäiset rahtikirjat.

2. Jos samaan rahtikirjaan on merkitty sekä tullinalaista että tullivapaata tavaraa, on kummankin laatuinen tavara merkittävä samaan ilmoituskirjaan ja kaikki rahtikirjaan merkityt tavarat tullattava samanaikaisesti.

3. Tullivapaata tavaraa tulliselvitettäessä on kuormaluetteloon merkityt painot, elleivät ne ole ilmeisesti vääriä, hyväksyttävä tavaraa purkamatta.

4. Kun vastaanottaja itse ilmoittaa tavarän tullattavaksi, vaatikoon tullitoimisto hänen esittämään rautatieltä perityn rahtikirjan ja ottakoon häneltä tullauksen jälkeen, tavaraa hänelle luovutettaessa, asianmukaisen kuittauksen tavarän vastaanotosta. Sen jälkeen on kuitti jätettävä rautatien tulliasiamiehelle asianomaisille rautatieviranomaisille toimitettavaksi.

*Rautatien toimesta tullattujen tavaröiden tullimaksujen kanto ja tilitys.*

#### 13 §.

1. Vientitulli maasta vietävästä tavarasta on yleensä suoritettava raja- tai satama-aseman tullitoimistossa. Jos tavara on tullivartiinnin alaisena kuormattu katettuun vaunuun, joka on varustettu tullilukoilla tai -lyijykkeillä, saadaan tulli kuitenkin suorittaa myös sille tullikamarille, jonka valvonnan alla kuorma on toimitettu.

2. Tullitoimisto antaa rautatien toimesta tullatun tavarän tullista tulliasiamiehelle laskun kuittia vastaan, mikä lasku on lii-

tettävä tavaran rahtikirjoihin. Rautatie on sen jälkeen vastuussa siitä, ettei tavaraa anneta vastaanottajalle, ennenkuin tulliy. m. verot ja maksut on peritty. Luovuttaessaan tavaran vastaanottajalle asianomaisen rautatievirkamiehen on annettava hänelle tulliy. m. laskut ja kuitattava ne.

3. Tullista sekä muista veroista ja maksuista, jotka tullilaitos on tavarasta maksuunpannut ja jotka rautatie on kantanut, on rautatiehallituksen ja tullihallituksen kesken tehtävä tilitys kantamista lähinnä seuraavan kuukauden kuluessa.

*Raja- ja satama-aseman tullitoimiston virka-ajat.*

14 §.

1. Junien tarkastus, matka- ja kiitotavaran sekä helposti pilaantuvan muunkin tavaran tulliselvittely kuin myöskin ulkomaalta saapuneiden tavaravaunujen tullilukoilla tai -lyijykkeillä sulkeminen on raja-aseman tullitoimiston toimitettava ilman eri korvausta minä vuorokaudenaikana hyvänsä heti junan saavuttua ulkomaalta tai ennen sen sinne lähtöä. Niinikään on satama-aseman tullitoimiston minä vuorokaudenaikana hyvänsä heti laivan saavuttua ulkomaalta tai ennen sen lähtöä sinne ilman eri korvausta toimitettava vuorolaivoilla ulkomaalta saapuvan tai sinne lähtevän, yhdysliikenteessä kuljetettavan matka- ja kiitotavaran sekä helposti pilaantuvan tavaran tulliselvittely niin myös valvottava sellaisen yhdysliikennetavaran siirto-kuormausta laivasta tullivajaan tai vaunuun taikka päinvastoin.

2. Muu kuin edellisessä momentissa mainittu tulliselvittely on toimitettava rautatiehallituksen ja tullihallituksen yksissä neuvoin määrääminä virka-aikoina.

*Vastuunalaisuus tavarasta.*

15 §.

Tässä asetuksessa tarkoitettu tavara, lukuunottamatta käsimatkatavaraa, jää

raja- ja satama-asemalla edelleen rautatien vastuun ja silmälläpidon alaiseksi, ja on rautatie oikeutettu lukoillaan sulkemaan ne vaunut ja huoneet, joissa tavaraa säilytetään. Siitä huolimatta tullitoimiston on pidettävä tavaraa silmällä siihen saakka, kun se tullattuna jätetään rautatielle tai vastaanottajalle, jonka tähden tullitoimiston on suljettava lukoillaan ne katetut vaunut ja huoneet, joissa säilytettävän tavaran tulliselvittelyä ei ole loppuun suoritettu.

*Raja- tai satama-aseman tullitoimistossa rautatien toimesta tullatun tavaran palauttaminen.*

16 §.

1. Jos rautatie tavaran määräämisoikeuden haltijan pyynnöstä kuudenkymmenen päivän kuluessa, tullauksesta lukien, toimittaa tavaran koskemattomana siihen rajatai satama-aseman tullitoimistoon, jossa tullaus on toimitettu, saadaan tavara viedä pois maasta ja siitä suoritettu tulli maksaa takaisin tai maksamaton tulli poistaa tilleistä ehdolla:

a) että määrääsaman tai, jos tavara palautetaan ennen määrääsamaa, muun aseman asianomaisen virkamiehen todistuksella näytetään, että tavara on koko ajan ollut rautatien hallussa; ja

b) että raja- tai satama-aseman tullitoimiston asianomainen virkamies voi ennen tavaran maasta vientiä pidettävässä tutkimuksessa todeta, että tavara on kaikin puolin tulli-ilmoituskirjassa olevien ilmoitusten mukainen.

2. Edellisen momentin b-kohdassa mainitusta tutkimuksesta on tullivirkamiehen tehtävä ilmoitus, joka, samoin kuin siihen sisällytettävä todistus siitä, että tavara on palautettu ulkomaalle, on lähetettävä tullihallitukselle.



*Rautatien toimesta tullattu, mutta määrä-  
asemalla perimättä jätetty tavara.*

17 §.

Rautatien toimesta tullattu tavara, jota ei ole säädetyn ajan kuluessa määrääsemältä peritty, on rautatien luovutettava tullilaitokselle, joka sen suhteen menetelkään kuten on säädetty tullisäännön 81 §:ssä siten kuin tämä muutettuna kuuluu asetuksessa 4 päivältä lokakuuta 1929.

Helsingissä 20 päivänä tammikuuta 1933.

**Tasavallan Presidentti**

**P. E. SVINHUFVUD.**

Tällaisesta tavarasta rautatiehallituksen ja tullihallituksen välisiin tileihin merkityt tullimäärät ovat tileistä poistettavat.

18 §.

Tämä asetus, jolla kumotaan 21 päivänä tammikuuta 1921 matkustaja- ja tavaraliikenteestä rautateitse Suomen rajain yli annettu asetus, tulee voimaan 1 päivänä helmikuuta 1933.

Valtiovaraministeri *H. M. J. Relander.*

Ylläolevan nojalla perustetaan Turun satamaan uusi valtionrautateiden tulliasioimisto.

## II.

### Valtionrautateiden tulliasioimistojen tariffi.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö on 23 päivänä kuluvaan tammikuuta, kumoamalla valtionrautateiden tulliasioimistoille 27 päivänä helmikuuta 1925 vahvistetun taksan, noudatettavaksi vahvistanut allamainitun uuden tariffin valtionrautateiden tulliasioimistoille, noudatettavaksi helmikuun 1 päivästä 1933:

#### *A. Työkustannukset.*

##### 1) Siirtokuormaus:

vaunuormatavara, kultakin alkavalta 100 kilolta ..... 1:—  
kaato- ja irtotavarasta 100 %  
koroitus;  
jos kolli painaa 2 tonnia tai

enemmän, kultakin alkavalta

100 kilolta ..... 4:50

elävät eläimet, kappaleelta .... 5:—

ajoneuvot ja veneet, luetut valtionrautateiden tariffisäännössä:

kirj. a) ja b) kohdalle ..... 30:—

„ c) kohdalle ..... 10:—

„ d) „ ..... 5:—

##### 2) Vaunun kuormaus tai purkaus, kultakin alkavalta 100 kilolta .. 1:—

Maksu sellaisen tavarann kuormaamisesta tai purkamisesta, josta rahti kannetaan vaunuorman tai kuutiosisällyksen mukaan, laskeaan rahtikirjaan merkityn painon perusteella.

##### 3) Tavarann siirto satamassa rautatievaunusta, tavarassuojasta, laiturilta tai vieressä olevalta alueelta

# Kiertokirje

N:o 4/H. 272  
helmikuun 10 päivältä 1933

**27 päivänä tammikuuta 1928 annetun matkustussäännön muuttamisesta.**

Tammikuun 27 päivänä 1928 annetun matkustussäännön 7, 10 ja 22 §§, sellaisina kuin 7 ja 10 §§ ovat 17 päivänä heinäkuuta 1931 matkustussäännön muuttamisesta annetussa asetuksessa, ovat muutetut tammikuun 27 päivänä 1933 annetulla asetuksella näin kuuluviksi:

## 7 §.

Matkakulujen korvausta maksetaan seuraavien perusteiden mukaan:

### Ensimmäinen luokka:

Matkustus kyydillä: asetuksenmukainen kyytiraha hevosesta tai automobiilistä.

Matkustus vuorokulkuisella automobiilillä: maksu yhdestä paikasta vahvistetun taksan mukaan.

Matkustus laivassa: maksu yksityisestä ensimmäisen luokan hytistä tai, kun ei ole hyttiä, salonkipaikasta.

Matkustus rautatiellä: maksu ensimmäisen luokan paikasta, jollei matkustajalla ole oikeutta erityiseen vaunuun tai vaunuosastoon.

Matkustus raitiotiellä: maksu yhdestä paikasta.

### Toinen luokka:

Matkustus kyydillä: asetuksenmukainen kyytiraha hevosesta tai automobiilistä.

Matkustus vuorokulkuisella automobiilillä: maksu yhdestä paikasta vahvistetun taksan mukaan.

Matkustus laivassa: maksu ensimmäisen luokan paikasta.

Matkustus rautatiellä: maksu toisen luokan paikasta.

Matkustus raitiotiellä: maksu yhdestä paikasta.

### Kolmas luokka:

Matkustus kyydillä: asetuksenmukainen kyytiraha hevosesta tai automobiilistä.

Matkustus vuorokulkuisella automobiilillä: maksu yhdestä paikasta vahvistetun taksan mukaan.

Matkustus laivassa: maksu toisen luokan tai salonkipaikasta.

Matkustus rautatiellä: maksu kolmannen luokan paikasta.

Matkustus raitiotiellä: maksu yhdestä paikasta.

Milloin matkustus tapahtuu muulla kuin kyytihevosella tai -autobiilillä taikka vuorokulkuisella autobiilillä maksetaan matkakulujen korvauksena vuokrahevosella tai -autobiilillä tehdystä matkasta se määrä, joka matkasta on suoritettu, enintään kuitenkin asetuksenmukainen kyytiraha, sekä omalla hevosella tehdystä matkasta 1 marka ja omalla autobiilillä tehdystä matkasta 2 markkaa kilometritä.

Päivärahan määrän vahvistaa valtioneuvosto.

## 10 §.

Kuutta tuntia lyhyemmän ajan kestäneestä virkamatkasta ei makseta päivärahaa, vaan ainoastaan matkakulujen korvaus.

Jos virkamatka suoritetaan loppuun samana päivänä kuin se on aloitettu eikä siihen ole kulunut enempää kuin 12 tuntia, tai jos se suoritetaan loppuun seuraavana päivänä eikä siihen ole kulunut enempää kuin 24 tuntia, vähennetään päivärahat 25 %:lla.

Milloin toimitus samalla paikkakunnalla kestää enemmän kuin kuusi päivää, vähennetään päivärahat, seitsemänneistä päivästä lukien, 25 %:lla. Tätä vähennystä ei tehdä ulkomaalla tapahtuneesta toimituksesta suoritettavista päivärahoista.

Lasku matkakulujen korvauksesta ja päivärahasta on, ellei laillista estettä ole, annettava asianomaiselle viranomaiselle kahden kuukauden kuluessa siitä lukien kuin matkustus tai toimitus loppuun suoritettiin, tai, kun erityistä syytä siihen on, asianomaisen viranomaisen määräämän lyhyemmänkin ajan kuluessa, uhalla että menetetään oikeus valtiolta tulevaan korvaukseen. Jos toimitusmies on saanut valtiolta etumaksun matkakulujen korvaamiseksi, on lasku annettava asianomaisen viranomaisen ehkä määräämän lyhyemmänkin ajan kuluessa.

Hakemuksesta ja kun erityistä syytä siihen on, voi asianomainen ministeriö myöntää korvauksen maksettavaksi siitä huolimatta ettei laskua ole edellisessä momentissa säädetyssä ajassa asianomaiselle viranomaiselle jätetty.

Mikä, sekä että matkustussäännön yllämainittujen pykälien muuttamisesta on tehtävä merkintä valtionrautateiden määräyskokoelman II osan 5 luvun 7, 10 ja 22 §§:iin sivuilla II 18, 19 ja 22, kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, helmikuun 10 päivänä 1933.

Pääjohtajan poissaollessa **Vilhelm Jansson.**

*K. A. Wahlstedt.*

# Kiertokirje

N:o 5/601

helmikuun 22 päivältä 1933.

## Kuukausilipuilla tehtyjen matkojen luvun merkitsemisestä.

Senjälkeen kuin viime keväänä toimeenpannun tilastollisen tiedustelun perustuksella on todettu, että rautatiehallituksen kiertokirjeessä helmikuun 13 päivältä 1914 N:o 7/722 käytettäviksi määrätyt luvut, aikalippuja eli nykyisiä kuukausilippuja muutettaessa yksinkertaisiksi matkoiksi, eivät nykyään enää vastaa todellisuutta, on

rautatiehallitus tänään päättänyt kumota edellämainitun kiertokirjeen ja samalla määrännyt, että kuukausilipuilla tehtyjen matkojen lukua merkittäessä on ensiksituluvan maaliskuun 1 päivästä lähtien ja jo ensi helmikuun tilejä tehtäessä käytettävä seuraavia matkalukuja:

### A. Tavalliset kuukausiliput:

1	kuukauden lippu	60	matkaa
2	"	"	120 "
3	"	"	180 "
4	"	"	240 "
5	"	"	300 "
6	"	"	360 "
9	"	"	540 "
12	"	"	720 "

### B. Koululaiskuukausiliput:

5	kuukauden lippu	240	matkaa
7	"	"	300 "

### C. Työläiskuukausiliput:

1	kuukauden lippu	52	matkaa
2	"	"	104 "
3	"	"	156 "
4	"	"	208 "
5	"	"	260 "
6	"	"	312 "
9	"	"	468 "
12	"	"	624 "

mikä täten kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, helmikuun 22 päivänä 1933.

**Jalmar Castrén.**

*Vilho Annala.*

# Kiertokirje

N:o 6/H. 614

huhtikuun 7 päivältä 1933

## rautatien asuinhuoneistoista rautatievir- kailijoilta kannettavasta vuokrasta.

Rautatiehallitus on tänä päivänä päättänyt, että rautatiehallituksen kiertokirjeet N:o 37/H. 1457 lokakuun 9 päivältä 1925 ja N:o 3/H. 383 helmikuun 5 päivältä 1932 lakkaavat olemasta voimassa heinäkuun 1 päivänä 1933 sekä kannetaan siitä lähtien rautatien asuinhuoneistoista rautatievirikailijoilta vuokraa seuraavien määräysten mukaan:

1) Vuokra lasketaan lattianeliömetriltä ja on se kuukaudessa:

I	vuokraluokassa	8	markkaa	—	penniä
II	„	5	„	—	„
III	„	4	„	—	„
IV	„	3	„	10	„
V	„	2	„	80	„

Vuokraa kannetaan täysiltä neliömetreiltä.

Kuukausivuokra tasoitetaan lähimpään viidellä jaolliseen markkalukuun.

Asemapäälliköt luovuttavat luontaisetu- jensa vastikkeina tammikuun 31 päivänä 1924 annetun palkkauslain täytäntöönpano- asetuksen mukaiset määrät.

Asemamestarit ynnä kirjurit ja sähkö- täjät, jotka itsenäisesti hoitavat liikenne- paikkoja, suorittavat vuokraa tämän kier- tokirjeen mukaan, mutta kuitenkin siten, että, jos vuokra ynnä huoneistoon rautatie- hallituksen antamien lähempien määräysten

sekä huoneiden todellisen lukumäärän mu- kaan tulevien polttopuiden paikallinen varastohinta nousisivat yhteensä suurem- paan määrään kuin 4,500 markkaan vuo- dessa, vähennetään vuokraa 4,500 markan ylimenevällä erällä, ollen vähennys teh- tävä kuukausittain tasaisin viisin markoin.

2) Huoneiston lattiapinta-alaan luetaan lämmin ja puolilämmin eteinen, uunien sijat, komerot (ei kuitenkaan ullakkokome- roita), W. C., lämmin ilmaklosetti ja kylpy- huone. Jos eteinen on yhteinen kahdelle tai useammalle vuokralaiselle, suorittaa kukin eteisen vuokrasta yhtä suuren osan siten, että eteisen pinta-alasta tuleva osa laske- taan kunkin huoneiston pinta-alaan.

3) Asuinhuoneena pidetään ainoastaan sellaista ullakkohuonetta, joka on lämmitys- laitteilla varustettu ja muutenkin täyttää ne vaatimukset, mitä asuinhuoneelle koh- tuudella voidaan asettaa. Ratajakson päällikkö ratkaisee, onko ullakkohuonetta pidettävä asuinhuoneena vaiko ullakko- komerona.

4) Edelläoleva vuokra korotetaan seu- raavasti:

asunnosta, jossa on vesijohto, mutta ei mukavuuksia, 10 %:lla;

asunnosta, jossa on vesijohto ja W. C. tai kylpyhuone laitteinen, 13 %:lla;

asunnosta, jossa on vesijohto, W. C. ja kylpyhuone laitteineen, 15 %:lla.

Keskuslämmöstä maksetaan 2 markkaa lattianeliömetriltä ja kuukaudelta.

Valosta, kaasusta ja lämpimästä vedestä maksetaan erikseen.

5) Riidanalaisissa tapauksissa ratkaisee ratajakson päällikkö asianomaista jaksonpäällikköä kuultuaan, minkä pinta-alan mukaan vuokraa kannetaan, ollen vuokralaisen, ennenkuin hän ottaa huoneiston haltuunsa, pinta-alan suuruuden y. m. suhteen esitettävä ne huomautukset, mihin hän katsoo aiheutta olevan. Myöhemmin tehtyjä valituksia ei oteta huomioon.

6) Rataverkko jakaantuu seuraaviin vuokraluokkiin:

I vuokraluokkaan: Helsinki, Pasila ja Sörnäinen sekä ne radan varrella olevat asunnot, jotka ovat Helsingin kaupungin rajojen sisällä.

II vuokraluokkaan: Viipuri ja satama, Turku ja satama, Tampere, Oulu, Kemi, Kotka, Kuopio, Sortavala, Joensuu, Jyväskylä, Huopalahti, Pitäjänmäki, Leppävaara, Kilo—Kauniainen (Kauniainen mukaanluettuna), Käpylä, Oulunkylä, Riihimäki, Kouvola ja Rovaniemi sekä, mikäli niitä ei ole määrätty muihin vuokraluokkiin, ne radan varrella olevat asunnot, jotka ovat enintään yhden kilometrin matkalla mainittujen asemien ja laiturien asematalosta tai yllämainittujen kaupunkien ja kauppala-alueiden rajojen sisäpuolella.

III vuokraluokkaan: kaikki muut kaupunki- ja kauppala-alueet ja niiden satamat sekä II luokan asemat maalla (Terijokea lukuunottamatta, joka kuuluu IV vuokraluokkaan) sekä Lahti—Lahden varikko—Vesijärvi, Virkkala, Kirkniemi, Lohja, Harju, Voikka, Kymintehdas, Säiniö, Tammisuo, Imatra, Hiitola ja asemat ja laiturit rataosilla Oulunkylä—Tikkurila (Tikkurila mukaanluettuna), Tam-

pere—Nokia (Nokia mukaanluettuna), Tampereen kaupungin asemakaava-alueen ulkopuolella Messukylään saakka (Messukylä mukaanluettuna) ja Viipuri—Tienhaara (Tienhaara mukaanluettuna) sekä ne radan varrella olevat asunnot, jotka ovat enintään yhden kilometrin matkalla mainittujen asemien ja laiturien asematalosta tai yllämainittujen kaupunkien ja kauppala-alueiden rajojen sisäpuolella.

IV vuokraluokkaan: Terijoki, Liimatta ja Uuras sekä kaikki muut asemat ja laiturit, joita ei I—III vuokraluokkien kohdalla jo ole lueteltu, ynnä ne jäljelläolevat radan varrella sijaitsevat asunnot, jotka ovat enintään puolentoista kilometrin matkalla asemalta tai yhden kilometrin matkalla laiturilta, lukien asematalosta tai laiturirakennuksesta.

V vuokraluokkaan: jäljelläolevat radan varrella sijaitsevat asunnot.

7) Kirjallisia vuokrasopimuksia ei tehdä, vaan pidätetään vuokramaksut asianomaisten palkkauksesta palkkauslistoilla. Siinä tapauksessa, että asianomainen luovuttaa koko kuukausipalkkauksensa tahi niin suuren osan siitä, että suoritettava palkkaus ei riitä vuokran korvaukseksi, on hänen kuukausittain maksettava vuokransa tahi siitä puuttuva osa asianomaiseen jakson tai asemakassaan.

Tämä, sekä että ne vuokranalennukset, joita rautatiehallitus on myöntänyt erinäisiin rakennuksiin tai huoneistoihin nähden eri paikkakunnilla, ovat toistaiseksi edelleenkin voimassa, jos ne alittavat tämän kiertokirjeen mukaisen vuokran, kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, huhtikuun 7 päivänä 1933.

**Jalmar Castrén.**

*K. A. Wahlstedt.*

# Kiertokirje

N:o 7/H. 1090

lokakuun 6 päivältä 1933.

joka koskee valtion viran tai toimen haltijan oikeudesta eläkkeeseen annetun lain täytäntöönpanoa koskevan asetuksen muuttamista.

Asetuksella 22 päivältä syyskuuta 1933 on valtion viran tai toimen haltijan oikeudesta eläkkeeseen annetun lain täytäntöönpanosta 21 päivänä helmikuuta 1925 annetun asetuksen 4 ja 16 §, sikäli kuin ne koskevat valtionrautateiden henkilökuntaa, muutettu näin kuuluvaksi:

#### 4 §.

Allamainituissa viroissa ja toimissa saavat eläkkeen ennen kuudenkymmenenkolmen vuoden ikää:

*53 vuoden iässä* valtionrautateiden veturinkuljettajat ja lämmittäjät; sekä

*58 vuoden iässä* valtionrautateiden ylikonduktöörit, konduktöörit, junapakkamestarit, junamiehet, asetinlaitemiehet ja asetinlaitteilla palvelevat ensi luokan vaihde-  
miesten esimiehet.

#### 16 §.

Jos valtion palveluksen perusteella elä-

kettä nauttiva henkilö määrätään viransijaisena tai toistaiseksi hoitamaan valtion virkaa tai tointa, määrää valtioneuvosto, kuinka suuri osa virkaan tai toimeen kuuluvasta peruspalkasta tai palkkiosta hänelle on eläkkeen lisäksi suoritettava.

Tällaista eläkettä nauttiva henkilö, joka on otettu sellaiseen valtion pysyväiseen työhön, jota tarkoitetaan valtion työntekijäin oikeudesta eläkkeeseen 17 päivänä kesäkuuta 1925 annetun asetuksen 1 §:ssä, sellaisena kuin se on muutettuna mainitun asetuksen muuttamisesta 6 päivänä toukokuuta 1927 annetussa asetuksessa, on velvollinen luopumaan eläkettä vastaavasta osasta työpalkkaansa siltä ajalta, jonka hän on työssä ollut.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, lokakuun 6 päivänä 1933.

**Jalmar Castrén.**

*K. A. Wahlstedt.*

# Kiertokirje

N:o 8/2692

suojavaunujen lukumäärästä junassa, jossa on bensiinivaunuja.

Annettu marraskuun 16 päivänä 1933.

Muutokseksi bensiinivaunujen kuljetuksesta annettuihin määräyksiin rautatiehallitus on tänään tapahtuneessa esittelyssä määrännyt, että bensiinivaunu on junassa asetettava mahdollisimman kauas veturista, kuormattu kuitenkin vähintään 6 ja tyhjä vähintään 2 vaununakselin päähän.

Tästä muutoksesta on tehtävä merkintä asianomaisiin kohtiin junajärjestyksen ohjesääntöön, henkilö- ja tavaraliikennettä koskeviin virkamääräyksiin, sekä määräyskokoelman niihin osiin, joihin on sisällytetty rautatiehallituksen kiertokirje N:o 14/1441 huhtikuun 17 päivästä 1926.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, marraskuun 16 päivänä 1933.

# Cirkulär

N:o 8/2692

angående antalet skyddsvagnar i tåg, vari benzinvaagnar ingå.

Givet den 16 november 1933.

Som ändring av tidigare bestämmelser angående befordring av benzinvaagnar har järnvägsstyrelsen vid i dag skedd föredragning förordnat, att benzinvaagn bör i tåg placeras så långt som möjligt från tågets lokomotiv, lastad benzinvaagn dock på minst 6 vagnsaxlars och tom sådan på minst 2 vagnsaxlars avstånd från lokomotivet.

Anteckning om denna ändring bör göras vid motsvarande punkter i reglementet för tågordning, i publikationen „Henkilo- ja tavaraliikennettä koskevia virkamääräyksiä” samt i de delar av ordersamlingen, där järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 14/1441 av den 17 april 1926 intagits.

Det alle dem, som vederbör, till kännedom och efterrättelse meddelas.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen den 16 november 1933.

**Vilhelm Jansson.**

*Tuure Blössar.*



*Kaikille.*

*Till alla.*

# Kiertokirje

N:o 9/2788,

marraskuun 7 päivältä 1933

raidesulkusignaalilevyjen käyttämisestä.

Rautatiehallitus on tänään tapahtuneessa esittelyssä päättänyt, että vartioimattomilla liikennepaikoilla yleisesti ja asianomaisen liikennejakson päällikön harkinnan mukaan myöskin muilla liikennepaikoilla raidesulkusignaalina saadaan käyttää raidesulkusignaalilevyjä, joihin on maalattu raidesulkulyhdyille määrätty, raiteen molempiin suuntiin näkyvät signaalit, nimittäin:

suorakulmainen valkoinen risti mustalla pohjalla, kun raidesulku sulkee raiteen, ja kapea, pystysuora, suorakaiteen muotoinen valkoinen kuvio, kun raidesulku ei sulje raidetta.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, marraskuun 7 päivänä 1933.

# Cirkulär

N:o 9/2788,

av den 7 november 1933

angående användning av spårspärrsignal-skivor.

Järnvägsstyrelsen har vid i dag skedd föredragning beslutat, att å obehagade trafikplatser i allmänhet samt, enligt vederbörande trafiksektions föreständares prövning, även å andra trafikplatser få som spårspärrsignal användas spårspärrsignal-skivor, å vilka målats för spårspärrlykta föreskrivna, i spårets båda riktningar synliga signaler, nämligen:

ett rätvinkligt vitt kors på svart botten, då spårspärren avstänger spåret, och en smal, lodrät, rektangelformig vit bild, då spårspärren icke avstänger spåret.

Ovanstående meddelas härigenom vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 7 november 1933.

**Jalmar Castrén.**

*A. Grunér.*

# Kiertokirje

N:o 10/2802

## Porin—Niinisalon rataosan liikennöimisestä.

Annettu marraskuun 30 päivänä 1933.

Sitten kun Porin—Haapamäen rakenteella olevan rautatien Porin—Niinisalon välinen rataosa on toimitetussa tarkastuksessa todettu olevan liikennöitävässä kunnossa, on rautatiehallitus kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjeen nojalla kuluvan marraskuun 23 päivästä N:o 6809 määrännyt, että Porin—Kankaanpään rataosa on tulevan joulukuun 16 päivästä lukien avattava täydelliselle sekä henkilöettä tavaraliikenteelle ja että Kankaanpään—Niinisalon rataosa on samasta päivästä lukien avattava tavaraliikenteelle täysin vaunukuormiin, huomioonottamalla seuraavaa:

Porin—Niinisalon rataosa luetaan hallinnollisessa ja tilastollisessa suhteessa Porin rataan, sekä kuuluvaksi:

- 1:seen talousjaksoon,
  - 4:nteen liikennejaksoon,
  - 4:nteen ratajaksoon,
  - 1:seen varikkojaksoon,
  - 3:nteen varastojaksoon, ja
  - 5:nteen lennätintekniikkopiiriin.
- Lääkärihoidosta ilmoitetaan erikseen.

Porin—Niinisalon rataosan liikennepaikat ja niiden etäisyydet Helsingistä ja toisistaan ynnä niiden lennätinhuudot, nimilyhennykset ja liikennöimistapa ovat seuraavat:

# Cirkulär

N:o 10/2802

## angående trafikering av Pori—Niinisalo bandel.

Givet den 30 november 1933.

Sedan Pori—Niinisalo bandel av Pori—Haapamäki under byggnad varande järnväg vid verkställd avsyning befunnits vara färdig att öppnas för trafik, har järnvägsstyrelsen i stöd av ministeriets för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena skrivelse av den 23 innevarande november N:o 6809 förordnat, att Pori—Kankaanpää bandel från och med den 16 instundande december skall upplätas för fullständig såväl person- som godstrafik samt Kankaanpää—Niinisalo bandel från och med samma dag för godstrafik i hela vagnslaster, med iakttagande av följande:

Pori—Niinisalo bandel hänföres i administrativt och statistiskt avseende till Pori banan, hörande till:

- 1:sta ekonomisektionen,
  - 4:de trafiksektionen,
  - 4:de bansektionen,
  - 1:sta depotsektionen,
  - 3:dje förrådssektionen, och
  - 5:te telegrafteknikerdistriktet.
- Angående läkarvården meddelas särskilt.

Trafikplatserna å Pori—Niinisalo bandel samt dessas avstånd från Helsingfors och varandra ävensom telegrafuppropen, namnförkortningarna och trafikeringssättet för dem äro följande:

Liikennepaikka. Trafikplats.	Helsingistä Fkm. Från Helsing- fors km.	Edelliseltä liikennepaikalta km. Från föregående trafikplats km.	Lennätinhuuto. Telegrafupprop.	Nimilyhennys. Namn- förkortning.	Liikennömis- tapa. Trafikerings- sätt.
Pori { II lk. asema kl. station	322	—	Pri	—	—
Aittaluoto { vaihde växel	328	6	—	Atl	Tt
Ruosniemi { laiturivaihde plattformväxel	331	3	—	Rsn	Hlm & T
Noormarkku { pysäkki hällplats	341	10	Nku	—	—
Pomarkku { pysäkki hällplats	355	14	Pom	—	—
Honkakoski { laiturivaihde plattformväxel	363	8	—	Hkk	Hlm & T
Veneskoski { laiturivaihde plattformväxel	369	6	—	Vnk	Hlm & T
Hapuoja { vaihde växel	376	7	—	—	Tt
Kankaanpää { II lk. asema kl. station	381	5	Kkp	—	—
Niinisalo { vaihde växel	387	6	—	Nns	Tt

Edellämaintuista laiturivaihteista ovat Ruosniemi Porin aseman ja Honkakoski ja Veneskoski Pomarkun pysäkin alaisia sekä Aittaluodon vaihde Porin aseman alainen ja Hapuoja ja Niinisalon vaihteet Kankaanpään aseman alaisia.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, marraskuun 30 päivänä 1933.

Av förenämnda plattformväxlar underlyda Ruosniemi Pori station och Honkakoski och Veneskoski Pomarkku hällplats samt Aittaluoto växeln Pori station och Hapuoja och Niinisalo växlarna Kankaanpää station.

Det alle dem, som vederbör, till kändedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 30 november 1933.

**Vilhelm Jansson.**

*Tuure Blässar.*

# Kiertokirje

N:o 11/2896

joulukuun 11 päivältä 1933,

koskeva

**pääkonepajojen kirjanpidon muuttamista ja siitä johtuvia muutoksia.**

Siihen nähden, että valtionrautateiden pääkonepajoja varten on valtion tulo- ja menoarviossa vuoden 1934 alusta lukien osoitettu yksityiskohtaiset tulo- ja menoarviot, määrätään sanottujen konepajojen kirjanpidon y. m. suhteen seuraavaa:

1) *Kirjanpito* tapahtuu noudattamalla vahvistettua momenttitaulua ja ohella olevia „ohjeita pääkonepajojen kirjanpidosta”.

2) *Tulot*. Pääkonepajojen tuloiksi on 5 Os. II: 1 momentin kohdalle merkittävä korvaukset niiden työsuorituksista, mukaanluettuina säädetyt hinnankorotukset sekä puolet konepajoissa kerättyjen metalliromun ja muiden jätteen myynnistä kertyvistä tuloista, (rautatiehallituksen kirje N:o 2657/5546, 10/11 33). Sitä vastoin on 3:ssa kohdassa mainittua, menoksi merkittävää liikepääoman korkoa vastaava määrä huomattava kuukausittain valtion varsinaisena tulona tileissä 3 Os. I: 2 mom. valtion liikeyritysten liikepääomien korot sekä 4:ssä kohdassa mainittuja kuoletuksia vastaava määrä kuukausittain valtion pää-

omatulona 6 Os. II valtion liikeyritysten kuoletukset 2 mom. valtionrautateiden pääkonepajat. Pääkonepajojen virkailijain valtionasunnostaan suorittama vuokra merkitään 5 Os. I: 3 mom. sekalaiset tulot ja palkkausten tilapäinen vähennys 4 Os. XI: 8 viran- ja toimenhaltijain palkkausten tilapäinen vähennys.

3) *Liikepääoman* korko on laskettava 6 %:n mukaan konepajan keskimääräisistä varsinaisista kuukausimenoista ja kuukausittain merkittävä yleisiin kustannuksiin, 18 Pl. II: 11 mom.

4) *Kuoletukset*. Konepajojen tileihin kuukausittain yleisiin kustannuksiin, 18 Pl. II: 10 mom., merkittävät kuoletukset on 6:ssa kohdassa mainittujen lukujen perusteella laskettava, käyttäen kuoletusprosentina työkoneita varten 7 %, rakennuksia varten 1.5 %, kiinteitä laitteita ja voimakkuuksia varten 3 %.

5) *Konepajarakennukset*. Konepajarakennuksiksi luetaan tästä lähin ne, joissa jatkuvasti vuodet umpeen suoritetaan ko-

nepajan johdon valvonnan alaisia töitä, kuin myös ne aitat, vajat ja katokset, joissa säilytetään konepajan hallussa olevia aineita, puolivalmisteita, työvälineitä y. m. sekä ne voima-, valaistus- ja muunto-asetat, joista konepaja jakaa ja laskuttaa sähkövirtaa. Mitä konepajan ja jonkun muun osaston kanssa yhteisiin rakennuksiin ja huoneistoihin tulee, huolehtii rata-osasto niistä edelleen.

6) *Konepajojen raiteet ja sisustukset y. m.* Konepajojen raiteiksi ja sisustukseksi luetaan kaikki se, mikä on edellämainituissa konepajoille kuuluvissa rakennuksissa ja huoneistoissa sekä konepajan käytössä olevat siirtolavat, kääntösillat ja kiinteät tai rajoitetulla alueella liikkuvat nostimet, sähkölaitteet, muuntajat, johdot, kattilat ja koneet sekä konepajan alueella oleva johtoverkko paitsi ne johdot, jotka ovat rakennuksissa ja huoneistoissa, jotka eivät kuulu konepajalle, kuin myös ne ilmajohdot ja maakaapelit, joiden välityksellä konepajat jakavat sähkövirtaa muille. Näiden johtojen rajana on liittymiskohta konepajan johtoverkkoon.

Edellämainituista rakennuksista ja laitteista on suoritettu arvioinnit, jotka konepajojen kesken jakautuvat seuraavasti:

## Arvot 1/1 1934.

Konepaja	Rakennukset	Kiinteät laitteet y. m.	Voimakkeuksissa olevat sähkölaitteet ja johdot	Työkoneet
Hki	3.407.300	1.840.000	625.000	3.250.000
PsI	31.222.700	3.130.000	1.050.000	3.557.000
Wpi	13.356.200	2.700.000	2.575.000	2.780.000
Tku	5.767.700	200.000	500.000	1.025.000
Vs	2.500.500	250.000	200.000	700.000
OI	1.743.400	330.000	280.000	530.000
Kuo	2.088.600	770.000	290.000	504.000
Pm	1.321.300	80.000	80.000	112.000
—	61.407.700	9.300.000	5.600.000	12.458.000

Tämä, sekä että rautatiehallitus päättää kussakin tapauksessa 19 Pl. I: 14 momentilla uudis- ja uusimistyöt valtionrautateiden pääkonepajoissa ja 19 Pl. I: 19 momentilla työkoneet y. m. valtionrautateiden pääkonepajoissa myönnettyjen määrärahojen käyttämisestä ja että pääkonepajoilla ei tule olemaan omia kassoja, vaan hoitavat niiden kassaliikkeen edelleenkin samat virkamiehet samalla tavalla kuin tähän asti, kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, joulukuun 11 päivänä 1933.

**Jalmar Castrén.**

*K. A. Wahlstedt.*

## Ohjeita pääkonepajojen kirjanpidosta.

Siihen nähden, että pääkonepajoilla v. 1934 alusta tulee olemaan yksityiskohdaiset tulo- ja menoarviot, tulee niiden kirjanpito sanotun vuoden alusta tapahtumaan seuraavasti:

### Työläisten palkkaus.

*Työnumerokirja D N:o 441, tilauskortti D N:o 529 ja työmääräyskortti D N:o 528.*

Sittenkun konepajaan saapuneet tilaukset on konepajan konttorissa merkitty työnumerokirjaan tai tähän tarkoitukseen soveltuvaan korttijärjestelmään, kirjoitetaan joka työnumerolle tilauskortti. Tämän kortin takasivulle merkitsee konepajanpäällikkö tai hänen määräämänsä käyttöinsinööri ne osastot, jotka tulevat ottamaan osaa työn valmistukseen, kuin myös jaetaan työ työkustannusten lähemmin määrittämistä varten osatöihin. Jälkimmäisessä tapauksessa on tilauskorttiin merkittävä osatyön numero ja nimitys. Kummassakin tapauksessa olisi suotavaa, että työsuunnitelman mukaan kortteihin merkittäisiin milloin työ on aloitettava ja milloin sen tulee olla valmis. Jokaiselle työhön osastovalle osastolle kirjoitetaan työmääräyskortti. Jos koko työ tai osa siitä suoritetaan osatyönä, on tälle osatyölle kirjoitettava oma työmääräyskortti, jossa esiintyy niin päätyön kuin osatyön työnumero. Tilauskortit säilytetään konepajan insinöörikonttorissa ja työmääräyskortit osastojen työnjohtajien luona.

Kun työ aloitetaan, merkitsee työnjohtaja määräyskortin irroitettavaan osaan aloittamispäivän, eroittaa kupongin ja lähettää sen insinöörikonttoriin, jossa vas-

taava merkintä tehdään tilauskorttiin. Kun työ on joko osittain tai kokonaan valmis ja se luovutetaan osastolta, tehdään tästä merkintä sekä työmääräys- että tilauskorttiin, jonka lisäksi jälkimmäisessä tapauksessa määräyskortti palautetaan insinöörikonttoriin.

Kun työn suoritus siirtyy konepajan osastosta toiseen, tulee vastaanottavan osaston työnjohtajan merkitä kuittaus tästä lähettävän osaston työmääräyskortin takasivulle.

*Tuntilippu D N:o 447 b, urakkakortti D N:o 447 a ja urakkakontrollikortti D N:o 433.*

Kun työ aloitetaan, merkitsee esimies työläisille annettaviin kaavakkeisiin työläisen nimen ja numeron, työnumeron ja työn lajin. Työläinen merkitsee saamalleen kaavakkeelle päivittäin työhön käyttämänsä tuntimäärät. Työn valmistuttua luovuttaa työläinen kaavakkeen esimiehelleen, joka tarkastettuaan ja merkittyään mahdolliset päivä- ja yörahat tai muut korvaukset tälle lähettää sen viipymättä konepajan konttoriin. Jollei työ ole valmistunut ennen tilikauden päättymistä, on työläisen tilikauden viimeisenä päivänä annettava kaavakkeensa esimiehelle, joka täyttää hänelle uuden kaavakkeen samaa työtä varten. Konepajan konttorissa lasketaan tunti- ja urakka-ansiot sitä myöten kuin tuntiliput ja urakkakortit saapuvat sinne. Näin voidaan jo tilien välisellä ajalla suorittaa edellämäinnittua laskelmatyötä.

### Tuntityöt.

Tuntityöansiota laskettaessa ei ylityöstä johtuvia tunteja tuntilipuissa eikä tilikor-

teissa saa yhdistää tavallisia työtunteihin. Palkkaus ylityötunneista lasketaan siten, että se tuntimäärä, josta on maksettava 50 % korotus, lisätään puolella ja se määrä, josta on maksettava 100 % korotus, lisätään kaksinkertaiseksi. Lisäykset lasketaan yhteen todellisten ylituntien kanssa ja merkitään % sarakkeisiin, jonka jälkeen koko tuntimäärä sarakkeessa „Yht.”, käsittäen tietenkin myöskin normaalitunnit, kerrotaan tuntipalkalla.

#### *Urakkatyöt.*

Urakkatöitä annettaessa täyttää työnjohtaja samanaikaisesti urakkakortin ja urakkakontrollikortin. Kun urakan suorittaa yksi työläinen, täytetään kaavakkeiden etusivu; ryhmäurakoissa kirjoitetaan työläisten nimet kortin takasivulle. Jokaisen tilikauden päätyttyä ja, kun urakkatyö on valmis, tuo työnjohtaja edellämainitut kortit konepajan konttoriin tilien y. m. laskemista varten. Jotta samaan urakkaan kuuluvat kortit olisi helpommin löydettävissä, numeroidaan urakkakontrollikortit esim. jatkuvaan numerojärjestykseen ja on urakkakortit, ennenkuin ne annetaan työläisille, numeroitava vastaavasti. Samaa urakkakontrollikorttia voidaan käyttää useampia tilikausia jatkuvissa urakatoissa, mutta käytännöllisistä syistä on pitkäaikaisia urakoita vältettävä (kts. kirj. N:o Ko 866/2097, 28. 11. 32).

#### *Tilikortti D N:o 535 ja ajanleimauskortti.*

Kutakin työläistä kohden on konepajan konttorissa tilikortti, jonka vasen puoli täytetään kaavakkeiden D N:o 447 a ja D N:o 447 b perusteella ja merkitään sarakkeisiin töihin käytetyt todelliset tuntimäärät sekä niitä vastaavat rahamäärät kuin myös päivä- ja yörahat tai muut korvaukset.

Työtuntien määrät tarkataan ajanleimauskortin avulla. Tällainen kortti annetaan kullekin työläiselle ja on hänen työhön saapuessaan tai sieltä poistuessaan tar-

kastuskellossa leimattava korttinsa. Tällainen kortti kestää yhden tilikauden.

#### *Palkkalista D N:o 448 ja palkkakortti D N:o 518.*

Tilikortin perusteella laaditaan palkkalista, johon merkitään sekä tunti- että urakkatöissä käytetyt tunnit ja näistä töistä saadut palkat. Samoin tilikortin perusteella täytetään palkkakortti.

#### **Valmistuskustannukset.**

Valmistuskustannukset jakautuvat tarveaine-, työ- ja yleiskustannuksiin. Myyntihinnan muodostavat valmistuskustannukset ynnä erinäiset korotukset.

#### *Tarveainetilauskaavake D N:o 470 a ja lähetyslista D N:o 444.*

Varastosta noudettavia tarveaineita tilaa konepaja tarveainetilauskaavakkeella. Jos varasto ei voi suorittaa tilausta, tekee se tästä kaavakkeelle tarvittavat merkinnät ja varustettuaan tilauksien kaksoiskappaleet litt. B yksilöhinnalla lähettää ne ensi tilassa konepajan konttoriin, joka säilyttää ne.

Konepajan varastoon lähettämiä tavaroita ja tarveaineita tulee seurata lähetyslistan, jonka kaksoiskappaleen (C) varasto palauttaa konepajaan.

#### *Tarveainekortti D N:o 444 b, työkustannuskortti D N:o 444 c, valmistuskortti D N:o 451 a, varaston luettelokirja D N:o 450, yleisten kustannusten kaavake D N:o 443 ja konepajan lasku suoritetuista töistä D N:o 454.*

Varastosta päivittäin saapuneista tarveainetilauksien kaksoiskappaleista (D N:o 470 a litt. B) merkitään ilmoitukset jokaista työnnumeroa varten varattuun tarveainekorttiin. Jos työ on jaettu osatöihin, yhteenlasketaan tilikauden päätyttyä rahamäärät osakorteissa ja merkitään työtä varten olevan pääkortin vastaavaan sarakkeeseen. Pääkorttien rahamäärän yhteen-

lasketun summan tulee olla sama kuin varaston vastaavalta kuulta kirjoittaman laskun loppusumma. Seuraavien kuukausien tarveainetilaukset merkitään jatkuvasti samalla tavalla tarveainekortteihin ja on työtä varten varattu kortti voimassa siksi kunnes työ valmistuu. Näin tulee ilmoitukset töissä käytetyistä tarveaineista kootuiksi samaan paikkaan. Jos kortti on riittämätön, on varakorttia käytettävä.

Jokaista työnumeroa varten varataan, kuten tarveainekorttejakin, työkustannuskortti. Tähän korttiin merkitään työkustannusyhdistelmästä työkustannukset ja työlle tulevat yleiset kustannukset. Työkustannusyhdistelmä laaditaan kaavakkeelle D N:o 450 osastottain tuntilippujen ja urakkakorttien mukaan ja tapahtuu se siten, että samaan konepajaosastoon kuuluvien ammattiryhmien edellämäinitut liput ja kortit järjestetään työnumeroittain, jonka jälkeen tunnit ja kustannukset lasketaan yhteen ja summat merkitään työkustannuskorttiin.

Yleiset kustannukset määrätään osastottain työkustannuksista prosentin avulla, joka osoittaa kuinka suuret tuottamattomat kustannukset (käyttökustannukset) ovat osaston tuottavista kustannuksista (työläisille maksetut palkat) ja saadaan se valmiiksi laskettuna kysymyksessä olevan kuukauden yleisten kustannusten kaavakkeesta.

Sen jälkeen kun kuukauden työ- ja yleiset kustannukset on yhteenlaskettu, merkitään summat valmistuskorttiin. Kuukauden lopussa on näiden korttien yhteenlaskettu työkustannusten summa oleva sama kuin mitä palkkalistojen mukaan on työläisille yhteensä maksettu ja yleiskustannusten summa sama kuin vastaavan kuukauden eri osastojen yleisten kustannusten summa.

Kun työ on valmis ja eri kustannuslajit merkitty valmistuskorttiin, yhteenlasketaan kustannukset ja kirjoitetaan laskut tilaajille kaavakkeelle D N:o 454, sittenkun

tilauskortti on palautettu konepajan konttoriin.

Sen jälkeen kun laskut on kirjoitettu, säilytetään työaine-, työkustannus- ja valmistuskortit työnumeroittain järjestettyinä säilytyskansissa.

Jotta konepajatoimisto voisi seurata konepajojen käyttökustannusten (tuottamattomat kustannukset) vaihteluja, lähettävät konepajat kuukausittain eritellyn ilmoituksen näistä kustannuksista mainittuun toimistoon. Jotta työ- ja tarveainekustannukset tässä ilmoituksessa tulisivat oikein merkityiksi, on työnjohtajien työnumeroina käytettävä kaavakkeessa esiintyviä osastojen lyhennysmerkintöjä ja momenttinumeroita (esim. kun pajan koneita on korjattava Paj 8 b.).

Yleisten kustannusten tilille suoritettuja töitä varten on samaan tapaan kuin muitakin töitä varten pidettävä tarveaine-, työkustannus- ja valmistuskortteja.

Yleisten kustannusten prosentin määrääminen eri osastoilla kts. kirj. N:o Ko 51, 20. 1. 33.

### **Puolivalmisteet.**

*Puolivalmisteet (aloitetut työt) kuluvan vuoden lopussa.*

Kun pääkonepajojen kirjanpito muuttuu lukien 1/1 34, siirtyy puolivalmisteiden arvo vielä kuluvan vuoden tilinpäätöksessä seuraavaan vuoteen niinkuin ennen. Vuoden 1934 tammikuussa konepajat memoriaalimenona siirtävät saldonsa vuoden 1934 asianmukaisille menomomenteilleen rasittamalla näitä ja hyvittämällä konepajan tiliä. Töiden valmistuttua hyvitetään annetun laskun määrällä lopullisesti pääkonepajojen tulomomenttia 5 Os. II: 1.

*Puolivalmisteet vuodesta 1934 alkaen.*

Vuoden 1934 tilinpäätöksessä puolivalmisteiden arvo siirtyy tulojärjestyksessä seuraavaan vuoteen. Näin ollen pääkonepajat liittävätkin tilinpäätösilmoitukseensa memo-



riaalitudisteen, jossa puolivalmisteiden arvolla rasitetaan „tulorästien tiliä” ja hyvitetään pääkonepajojen tulomomenttia 5 Os. II: 1. Puolivalmisteiden valmistuttua hyvitetään annetun laskun arvolla lopullisesti tulorästien tiliä. Kun puolivalmisteisiin saattaa sisältyä sellaisiakin kustannuksia, jotka koskevat eri osastojen varsinaisia menoja, s. o. tässä tapauksessa korjausmenoja, ja joilla siis osastot rasittavat 18 Pl:n I luvun kohdalla olevia määrärahoja, jotka eivät ole siirtomäärärahoja, on puolivalmisteesta annettava eri osastoille puolivalmisteiden arvoa koskeva osalasku, joten puolivalmistetta ei tässä tapauksessa huomata tulorästinä. Työn valmistuttua seuraavana vuonna annetaan tilaajalle lasku loppuerästä.

#### Tilitys.

*Menopäiväkirja D N:o 401 a ja kirjanpäättösilmoitus D N:o 404 a.*

Menopäiväkirjan lehdet on konepajojen menoarvion päämomenttien mukaan jaettu sarakkeihin, jotka taas menojen yksityiskohtaisempaa tarkastelua varten on jaettu alamomentteihin. Tähän kirjaan merkitään konepajojen menot päivittäin. Menojen lähempää selvittelyä varten on käytettävä liitteitä, joiden järjestysmerkintää varten on kirjan joka sivulla sareke.

Menopäiväkirjan mukaan laaditaan kirjanpäättösilmoitus, joka kuukausittain lähetetään konetoimistoon. Tällä kaavakkeella ilmoitetaan samalla kuukausittain sekä käyttökälykaluston että pääomaan sisältyvän kaluston arvon vaihtelut.

*Tilinpäättösilmoitus D N:o 453.*

Tämä ilmoitus laaditaan kuukausittain ja merkitään sen debet-puolelle menopäiväkirjan mukaan konepajan kysymyksessä olevan kuukauden menot, kredit-puolelle

taas konepajan saman kuukauden aikana kirjoittamat laskut (tulot), ja „tulorästien tilille” puolivalmisteiden arvo vuoden päättyessä, ollen tulorästien tilistä mukaan pantava eri tilinpäättösilmoitus kaav. N:o 453a. Tilinpäättösilmoitus tilitodisteiden (laskujen) ohella lähetetään määrättyinä aikoina jakson kamreerikonttoriin toimitettavaksi tilitoimistoon.

#### Laskut.

Konepajalle annetut laskut on, ennenkuin ne palautetaan laskun kirjoittajille, momentteerattava ja merkittävä menopäiväkirjaan. Jos konepajan antaman laskun maksaja kuuluu muuhun talousjaksoon kuin laskun laatinut konepaja, lähettää laskun saaja sen oman talousjakson kamreerille. Merkittyään laskun kirjoihin, palauttaa tämä vuorostaan laskun sille konepajalle, joka on sen laatinut (Kop. N:o 789/2383, 25/11 1927). Jonkun valtionrautateiden konepajan itse kirjoittamat laskut on, senjälkeen kun ne ovat momentteerattuina saapuneet tilaajilta konepajalle, lähetettävä kuukausittain tilinpäättösilmoituksen ohella jakson kamreerikonttoriin toimitettavaksi tilitoimistoon.

Yksityisiltä saapuneet laskut on merkittävä menopäiväkirjaan, jonka jälkeen ne maksumääräysmerkinnällä lähetetään jakson kamreerikonttoriin. Konepajojen yksityisille kirjoittamat laskut laaditaan kolmin kappalein, joista yksi lähetetään tilaajalle ja molemmat toiset jakson kamreerikonttoriin.

Tilaajalle lähetettävässä kappaleessa ilmoitetaan valmistuskustannukset yhtenä summana rautatiehallituksen määräämine koroituksineen. Molemmissa toisissa taas on valmistuskustannukset ja koroitukset mainittava eriteltynä summina.

# Kiertokirje

N:o 201/1373

annettu toukokuun 6 päivänä 1933

kiinteistä signaaleista Kirjokiven pysäkillä ja Päivärannan kääntösillalla (Kuopion—Toivalan rataosalla)

(4:nnessä varikkojaksossa).

I. Kirjokiven pysäkin Voikosken puoleisella tulosuunnalla olevan *kaksisäipisen tulo semafoorin*  $A^{1/2}$  käyttämisessä on huomioonotettava seuraavat lisämääräykset:

a. Niiksi ajoiksi, jolloin asianomaisille annettujen erikoismääräysten perusteella Kirjokiven pysäkillä ei pidetä henkilökuntaa virantoimituksessa, kyseellinen semafoori on asetettava näyttämään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (erikoisjohtosäännössä määrättyillä ehdoilla). Semafoori- ja etusignaaliyhdyt pidetään tällöin sytytetyinä. Heti kun virantoimitusaika jälleen alkaa, on semafooria käytettävä säännöllisellä tavalla.

b. Semafoori on, kuten etusignaalin, varustettu vilkkuvalolla ja sen signaalivalot ovat järjestetyt seuraavalla tavalla:

1. Semafoorin ollessa „seis”-asennossa, näkyy tulosuunnalle punainen vilkkuvalo ja taaksepäin pienestä pyöreästä aukosta (pienennetty) väritön vilkkuvalo n. s. tähtivalo.

2. Semafoorin näyttäessä „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (raiteelle I) näkyy tulosuunnalle yksi vihreä vilkkuvalo ja taaksepäin selkeästi näkyvä (pienentämätön) väritön vilkkuvalo.

3. Semafoorin näyttäessä „vapaata kulkua” kahdella siivellä (raiteelle II) näkyy tulosuunnalle kaksi kiinteätä, vih-

# Cirkulär

N:o 201/1373

av den 6 maj 1933

angående fasta signaler å Kirjokivi hållplats och Päiväranta svängbro (å bandelen Kuopio—Toivala)

(i 4:de depotsektionen).

I. Å Kirjokivi hållplats bör vid användandet av den vid infarten från Voikoski belägna *tvåvingade infartssemaforen*  $A^{1/2}$  iakttagas följande tillägsbestämmelser:

a. Under de tider, då på grund av åt vederbörande givna specialbestämmelser ingen personal hålles i tjänstgöring å Kirjokivi hållplats, bör ifrågavarande semafor ställas på „fri fart” med *en vinge* (på i specialinstruktionen bestämda villkor). Semafor- och försignallyktorna hållas härvid tända. Genast, då tjänstgöringen ånyo vidtager, skall semaforen användas på reglementsenligt sätt.

b. Semaforen är i likhet med försignalen försedd med blinkljus och dess signalsken äro anordnade på följande sätt:

1. Då semaforen är ställd på „stopp”, visas mot infarten ett rött blinkande sken samt bakåt genom en liten, rund öppning (avbländat) ofärgat blinkande sken, s. k. stjärnljus.

2. Då semaforen visar „fri fart” med *en vinge* (till spår I) visas mot infarten ett grönt blinkande sken och bakåt ett klart synligt (oavbländat) ofärgat blinkande sken.

3. Då semaforen visar „fri infart” med *två vingar* (till spår II) synas mot infarten två fasta gröna sken och bakåt två

reätä valoa ja taaksepäin kaksi selkeästi näkyvää (pienentämätöntä) kiinteätä, väritöntä valoa.

Kirjokiven vaihde- ja signaaliturvalaitos otettiin täten täydennettynä käytäntöön helmikuun 20 päivänä 1932.

Täten täydennetään rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 41/3207, 27/11-1925 kohta A. 8.

II. **Päivärannan kääntösillalla** Valkeisten laiturin ja Suosaaren vaihteen välillä (Kuo—Toi rataosalla) on käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Yksisiipinen vilkkuvalolla varustettu semafoori A* kääntösillan *Kuopion* puoleisella tulosuunnalla 635 metrin päässä kääntösillasta.

2. *Yksisiipinen vilkkuvalolla varustettu semafoori B* kääntösillan *Toivalan* puoleisella tulosuunnalla 425 metrin päässä kääntösillasta.

Edellämainitut semafoorit saadaan signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin. Semafoorit otettiin käytäntöön kesäkuun 22 päivänä 1932, jolloin samalla vanhat semafoorit poistettiin ja turvalaitteet kääntösillan yli tapahtuvaa maantielikennettä varten otettiin käytäntöön.

Veturimiesten on otettava huomioon, että kääntösillan tiepuomeista radallekin mahdollisesti näkyvä punainen valo kuuluu yksinomaan maantielikenteelle, jotavastoin itse sillasta ja sen levysignaaleista näkyvät valot kuuluvat myös junaliikenteelle.

Edelläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, toukokuun 6 päivänä 1933.

klart synliga (oavbländade) fasta, ofärgade sken.

Kirjokivi växel- och signalsäkerhetsanläggning togs sålunda kompletterad i bruk den 20 februari 1932.

Härmed kompletteras punkt A. 8. i järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 41/3207, 27/11-1925.

II. Å **Päiväranta svängbro** mellan Valkeinen plattform och Suosaari växel (å bandelen Kuo—Toi) äro i bruk följande fasta signaler:

1. En *envingad med blinkljus försedd semafor A* vid infarten till svängbron från Kuopio på 635 meters avstånd från svängbron.

2. En *envingad med blinkljus försedd semafor B* vid infarten till bron från *Toivala* på 425 meters avstånd från svängbron.

Ovannämnda semaforer få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal. Semaforerna ibruktogos den 22 juni 1932, varvid samtidigt de gamla semaforerna slopades och säkerhetsanordningarna för landsvägstrafiken över svängbron ibruktogos.

Lokomotivpersonalen äger iakttaga, att från svängbrons vägbommar i banans riktning möjligen synligt rött sken uteslutande gäller landsvägstrafiken, varemot från själva bron och dess skivsignaler synliga sken avse även tågtrafiken.

Ovanstående meddelas härigenom vederbörande till kändedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen den 6 maj 1933.

**Jalmar Castrén.**

A. Grunér.

# Kiertokirje

N:o 202/1372

annettu toukokuun 6 päivänä 1933

kiinteistä signaaleista Kovjoen ja Kemin asemilla ja levysignaalin poistamisesta Sydänmaan vedenottopaikalta (3:nnessa varikkojaksossa).

I. Kovjoen aseman Jepuan puoleisella tulosuunnalla olevan *kaksisiipisen tulo-semafoorin*  $A^{1/2}$  käyttämisessä on huomioonotettava, että niiksi ajoiksi, jolloin asianomaisille annettujen erikoismääräysten perusteella Kovjoen asemalla ei pidetä henkilökuntaa virantoimituksessa, kyseellinen semafoori on asetettava näyttämään „vapaata kulkua” *yhdellä siivellä* (erikoisjohtosäännössä määrätyillä ehdoilla). Tällöin pidetään semafoorilyhdyt sammutettuina, mutta etusignaalin vilkkuvalo sytytettyinä. Heti kun virantoimitusaika jälleen alkaa, on semafooria käytettävä säännöllisellä tavalla.

Nämä lisämääräykset on otettava käyttöön ja muutokset toimeenpantava asianomaisen ratainsinöörin ilmoitettavana aikana, kuitenkin viimeistään toukokuun 25 päivänä 1933.

Täten täydennetään rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 19/3022, 22/8-1930 kohta II.

II. Kemin aseman etelätulosuunnalla oleva *tulosemafoori* ( $A^{1/2}$ ) on raidemuutoksen yhteydessä muutettu *kolmisiipiseksi tulosemafooriksi*  $A^{1/2/3}$ . Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” *yhdellä siivellä*

# Cirkulär

N:o 202/1372

av den 6 maj 1933

angående fasta signaler å Kovjoki och Kemi stationer samt slopande av skivsignalen vid Sydänmaa vattentag (i 3:dje depotsektionen).

I. Å Kovjoki station bör vid användandet av den vid infarten från *Jeppo* belägna *tvåvingade infartssemaforen*  $A^{1/2}$  iakttagas, att under de tider, då på grund av åt vederbörande givna specialbestämmelser ingen personal hålles i tjänstgöring å Kovjoki, ifrågavarande semafor skall ställas på „fri fart” med *en vinge* (på i specialinstruktionen bestämda villkor). Härvid hållas semaforlyktorna släckta men försignalens blinkljus tänt.

Genast då tjänstgöringen ånyo vidtager, skall semaforen användas på reglements-enligt sätt.

Ovansagda bestämmelser böra ibruktagas och nämnda ändringar verkställas på tid, varom vederbörande baningeniör äger närmare meddela, dock senast den 25 maj 1933.

Härmed kompletteras punkt II i järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 19/3022, 22/8-1930.

II. Å Kemi station har den vid södra infarten befintliga *infartssemaforen* ( $A^{1/2}$ ) i samband med vidtagna spårförändringar omändrats till en *trevingad infartssemafor*  $A^{1/2/3}$ . Med semaforen visas „fri fart”

(yhdellä vihreällä valolla) raiteelle II, *kahdella* siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteelle I ja *kolmella* siivellä (kolmella vihreällä valolla) raiteille 3—9 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Tulosemafoori A<sup>1/2/3</sup> on nyt 290 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja etusignaali 300 metrin päässä semafoorista.

Mainittu tulosemafoori otettiin täten muutettuna käytäntöön syyskuun 30 päivänä 1932.

Täten muutetaan ja täydennetään rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 19/3022, 22/8-1930 kohta III. 1).

III. **Sydänmaan vedenottoaikan** lakkauttamisen johdosta on siellä käytännössä ollut levysignaali kokonaan poistettu syyskuun 7 päivänä 1932.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 20/947, 16/2-1917, mikäli se koskee mainittua levysignaalia.

Edelläoleva ilmoitetaan täten asianomaisen tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, toukuun 6 päivänä 1933.

med *en* vinge (ett grönt sken) för från sagda infart till spår II, med *två* vingar (två gröna sken) till spår I och med *tre* vingar (tre gröna sken) till spår 3—9 inkommande tåg.

Infartssemaforen A<sup>1/2/3</sup> befinner sig numera på 290 meters avstånd från infartens första (med-) växel och försignalen 300 meter från semaforen.

Ifrågavarande semafor ibruktogs sålunda ändrad den 30 september 1932.

Härmed ändras och kompletteras punkt III. 1) i järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 19/3022, 22/8-1930.

III. På grund av **Sydänmaa vattentags** slopande har den därstädes befintliga skivsignalen borttagits den 7 september 1932.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 20/947, 16/2-1917, för så vitt det berör nämnda skivsignal.

Ovanstående meddelas härigenom vederbörande till kännedom och efter rättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 6 maj 1933.

**Jalmar Castrén.**

A. Grunér.

# Kiertokirje

N:o 203/1371

annettu toukokuun 6 päivänä 1933

kiinteistä signaaleista Maaskolan väli-  
blokkiasemalla sekä Antrean, Hiitolan, Kä-  
kisalmen, Sortavalan ja Joensuun asemilla  
(2:ssa varikkojaksossa).

I. Maaskolan väliblokkiasemalla (Viipu-  
rin ja Liimatan välillä) oleviin automaat-  
tisiin blokkisignaaleihin ( $Y_I$  ja  $Y_{II}$ ) näh-  
den on otettava huomioon seuraavat lisä-  
määräykset:

*Kuljettajien ja konduktöörin on huo-  
mattava seuraavaa:*

Jos blokkisignaali (vastaavasti  $Y_I$  tai  
 $Y_{II}$ ) on „seis“-asennessa tai sammuksissa,  
on juna määräysten mukaisesti pysäytet-  
tävä sen eteen, mutta jos veturinkuljetta-  
jalla on syytä olettaa, ettei edessä olevalla  
blokkivälillä ole mitään estettä ja jos juna  
on seisonut blokkisignaalilla korkeintaan 3  
minuutin ajan, kuljettaja saa odottamatta  
konduktöörin lähtövihellyssignaalia panna  
junansa uudelleen liikkeelle ja kuljettaa  
sitä edelleen kuitenkin noudattaen eri-  
koista varovaisuutta ja käyttäen niin  
pientä nopeutta (korkeintaan 15 km/t),  
että juna tarvittaessa voidaan ajoissa py-  
säyttää.

Jos juna on seisonut blokkisignaalin  
edessä kauemmin kuin 3 minuutin ajan,  
kuljettaja saa vasta konduktöörin annettua  
lähtövihellyssignaalin kuljettaa junaa edel-  
leen noudattaen, mitä edellä on määrätty.

Joka tapauksessa on sekä veturimiesten  
että konduktöörin tarkoin silmälläpidet-  
tävä, ettei junaa uudelleen liikkeelle pan-  
taessa matkustajille tapahdu mitään onnet-  
tomuutta.

# Cirkulär

N:o 203/1371

av den 6 maj 1933

angående fasta signaler å Maaskola block-  
post samt å Antrea, Hiitola, Käkisalmi,  
Sortavala och Joensuu stationer  
(i 2:dra depotsektionen).

I. Beträffande de å Maaskola blockpost  
(mellan Viipuri och Liimatta) befintliga  
automatiska blocksignalerna ( $Y_I$  och  $Y_{II}$ )  
böra iakttagas följande tilläggsbestämmel-  
ser:

*Lokomotivförare och konduktörer äga  
iakttaga följande:*

Om blocksignalen (resp.  $Y_I$  och  $Y_{II}$ ) är  
ställd på „stopp“ eller släckt, bör tåget  
reglements enligt stannas framför signalen,  
men om lokföraren har skäl antaga, att å  
den framförliggande blocksträckan icke  
finnes något hinder och om tåget stått  
högst 3 minuter framför blocksignalen får  
lokföraren utan att avvakta konduktörens  
avgångsvisselsignal på nytt sätta tåget i  
gång och framföra det vidare, dock med  
iakttagande av särskild försiktighet och så  
liten hastighet (högst 15 km/t), att tåget  
vid behov i tid kan stannas.

Om tåget stått framför blocksignalen  
längre tid än 3 minuter, får lokföraren  
först sedan konduktören givit avgångsvis-  
selsignal framföra tåget vidare med iakt-  
tagande av vad som ovan stadgats.

Under alla omständigheter böra såväl  
lokomotivpersonalen som konduktören nog-  
grant övervaka att vid tågets igångsät-  
tande på nytt ingen olycka härvid drab-  
bar resandena.

Tämä liikennöimistapa on otettava käyttöön kesäkuun 15 päivästä lukien 1933.

Täten muutetaan rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 5/734, 24/2-1928 osan III muistutus.

II. **Antrean asemalla** on käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Yksisiipinen tulosemafoori A Hannilan* puoleisella tulosuunnalla, tulosuunnan *vasemmalla* (väärällä) *puolella*, 75 metrin päässä ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

2. *Yksisiipinen tulosemafoori B Koljolan* puoleisella tulosuunnalla, 250 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

3. *Yksisiipinen tulosemafoori C Jääsken* puoleisella tulosuunnalla, 250 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

Edellämainituilla semafooreilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) kaikille vastaavilta tulosuunnilta tuleville junille.

Tulosemafoorit B ja C otettiin käyttöön lokakuun 1 päivänä 1932, jolloin vanhat tulosemafoorit samalla poistettiin. Tulosemafoori A sitävastoin siirrettiin mainitulle paikalle jo aikaisemmin ratapihan pidennyksen yhteydessä.

III. **Hiitolan aseman Alhon** puoleinen *kolmisiipinen tulosemafoori C<sup>2/3</sup>* (rautatiehallituksen kiertokirjeessä N:o 36/1243, 31/3-1920 merkitty kirjaimella S<sup>1/2/3</sup>) on joulukuun 23 päivänä 1931 muutettu niin, että sillä näytetään „vapaata kulkua” kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille I ja II sekä *kolmella* siivellä (kolmella vihreällä valolla) raiteille 4 ja 8 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Kun semafoori näyttää „vapaata kulkua” yksinomaan kahdella tai kolmella siivellä, ilmaistaan täten, että kaikkien kyseelliseltä

Detta trafikeringssätt bör ibruktagas den 15 juni 1933.

Härmed ändras anmärkningen i del III av järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 5/734, 24/2-1928.

II. Å **Antrea station** äro i bruk följande fasta signaler:

1. En *envingad infartssemafor A* vid infarten från *Hannila*, på *vänstra* (oriktiga) *sidan* av infarten och på 75 meters avstånd från den första (mot-) växeln.

2. En *envingad infartssemafor B* vid infarten från *Koljola*, på 250 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

3. En *envingad infartssemafor C* vid infarten från *Jääski*, på 250 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

Med ovannämnda semaforer visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för alla från respektive infarter inkommande tåg.

Infartssemaforerna B och C ibruktagos den 1 oktober 1932, varvid samtidigt de gamla infartssemaforerna slopades. Infartssemaforen A däremot flyttades till ovannämnda plats redan tidigare i samband med bangårdsförlängningen.

III. Å **Hiitola station** har den *trevingade infartssemaforen C<sup>2/3</sup>* vid infarten från *Alho* (i järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 36/1243, 31/3-1920 betecknad med bokstaven S<sup>1/2/3</sup>) den 23 december 1931 ändrats sålunda, att med densamma visas „fri fart” med *två* vingar (två gröna sken) för från nämnda infart till spår I och II och med *tre* vingar (tre gröna sken) till spår 4 och 8 inkommande tåg.

Då semaforen visar „fri fart” med enbart två eller tre vingar, angives härmed, att alla från sagda infart anländande tåg

tulosuunnalta tulevien junien on saavut-tava asemalle hiljaisella nopeudella, koska ne aina kulkevat väihdekaarteiden kautta.

Semafoori sijaitsee 80 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja siihen kuuluva vilkkuvalolla varustettu levyetusignaali 400 metrin päässä semafoorista.

Semafoori saadaan samoin kuin Ojajärven puoleinen tulosemafoori  $A^{1/2/3}$  ja Kaarlahden puoleinen tulosemafoori  $B^{1/2}$  signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Täten muutetaan ja täydennetään mainittu rautatiehallituksen kiertokirje N:o 36/1243, 31/3-1920.

IV. **Käkisalmen asemalla** on *Myllypelion* puoleisella tulosuunnalla raidemuutoksen johdosta vaihde- ja signaaliturvalaitos marraskuun 1 päivänä 1932 muutettu siten, että *tulosemafoorilla*  $B^{1/2}$  näytetään nyt „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II—5 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Tämän muutoksen yhteydessä on tulosemafoori  $B^{1/2}$  samalla siirretty kauemaksi niin, että se nyt sijaitsee 270 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (englantilaisesta) vaihteesta ja siihen kuuluva vilkkuvalolla varustettu levyetusignaali 250 metrin päässä semafoorista.

Täten muutetaan ja täydennetään rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 18/3023, 22/8-1930 kohta III. 2.

V. **Sortavalan asemalla** on vaihde- ja signaaliturvalaitos ratapihalajennuksen yhteydessä muutettu ja täydennetty, joten kyseellisellä asemalla nyt on käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

böra inkomma till stationen med sakta fart, enär de alltid gå genom växelkurvor.

Semaforen är belägen på 80 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och tillhörande, med blinkljus försedd skivförsignal 400 meter från semaforen.

Semaforen får i likhet med infartssemaforen  $A^{1/2/3}$  vid infarten från Ojajärvi och infartssemaforen  $B^{1/2}$  vid infarten från Kaarlahti enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Härmed ändras och kompletteras ovan nämnda järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 36/1243, 31/3-1920.

IV. Å **Käkisalmi station** har vid infarten från *Myllypelto* växel- och signalsäkerhetsanläggningen på grund av spårförändringen den 1 november 1932 ändrats sålunda, att med *infartssemaforen*  $B^{1/2}$  numera visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med två vingar (två gröna sken) till spår II—5 inkommande tåg.

I samband med denna förändring har infartssemaforen  $B^{1/2}$  samtidigt flyttats längre bort så att den nu är belägen på 270 meters avstånd från infartens första (engelska) växel och tillhörande, med blinkljus försedd skivförsignal 250 meter från semaforen.

Härmed ändras och kompletteras punkt III. 2) i järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 18/3023, 22/8-1930.

V. Å **Sortavala station** har i samband med bangårdens utvidgning växel- och signalsäkerhetsanläggningen ändrats och kompletterats och äro därstädes numera i bruk följande fasta signaler:



1. *Kaksisiipinen tulosemafoori A<sup>1/2</sup>* vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen *Kuokkaniemen* puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 120 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 400 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) pääraiteelle 21 (semafoorille B<sup>1/2</sup> saakka) ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) eteläisille sivuraiteille 22—24 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Kaksisiipinen kulkutiesemafoori B<sup>1/2</sup>* pääraiteen (21) varrella *ratapihan keskimäisen vaihdealueen Kuokkaniemen* puoleisella tulosuunnalla 9 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) henkilöaseman raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II—5 pääraiteelta 21 (tai sen kautta) tuleville junille.

3. *Kaksisiipinen tulosemafoori F<sup>1/2</sup>* vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen *Helylän* puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 200 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta s. o. satamaradan erkanemisvaihteesta ja etusignaali 620 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I (tai sen kautta eteläisille sivuraiteille 22—24) ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II—5 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

4. *Kaksisiipinen tulosemafoori G<sup>1/2</sup>* sataman puoleisella tulosuunnalla, 300 metrin päässä satamaradan erkanemisvaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I (tai sen kautta eteläisille sivu-

1. En *tvåvingad infartssemafor A<sup>1/2</sup>* jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från *Kuokkaniemi*. Semaforen är belägen på 120 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 400 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från sagda infart till huvudspåret 21 (ända till semaforen B<sup>1/2</sup>) och med *två* vingar (två gröna sken) till de södra sidospåren 22—24 inkommande tåg.

2. En *tvåvingad tågvägssemafor B<sup>1/2</sup>* invid huvudspåret (21) vid infarten från *Kuokkaniemi* till *bangårdens mellersta växelområde* på 9 meters avstånd från infartens första (mot-) växel. Med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från huvudspåret 21 eller via detsamma till personstationsspåret I eller med *två* vingar (två gröna sken) till spår II—5 inkommande tåg.

3. En *tvåvingad infartssemafor F<sup>1/2</sup>* jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från *Helylä*. Semaforen är belägen på 200 meters avstånd från infartens första (med-) växel, d. v. s. från hamnbanans förgreningsväxel, och försignalen 620 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I (eller längs detsamma till de södra sidospåren 22—24) och med *två* vingar (två gröna sken) till spår II—5 inkommande tåg.

4. En *tvåvingad infartssemafor G<sup>1/2</sup>* vid infarten från *hamnen*, 300 meter från hamnbanans förgreningsväxel. Med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I (eller längs detsamma till de södra

raiteille 22—24) ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II—5 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

*Muist.* Kuljettajain on erikoisesti huomioonotettava,

- 1) että satamasta saapuvien ja sinne menevien junien on satamadan erkänemisvaihteella aina kuljettava sellaisella nopeudella, mikä on sallittu vaihdekaarteissa.
- 2) että, vaikkakin sellaisille junille, jotka saapuvat Helylästä tai satamasta raitteen I kautta eteläisille sivuraiteille 22—24, koko kulkutie mainituille sivuraiteille saakka on selvä, jos vastaava semafoori ( $F^{1/2}$  tai  $G^{1/2}$ ) näyttää „vapaata kulkua” yhdellä siivellä, niin juna on kuitenkin, jos sille jostakin syystä näytetään pysähdystä esim. vaihteilta tai asemalaiturilta, ehdottomasti viipymättä pysäytettävä.

Edellämainitut semafoorit ( $A^{1/2}$ ,  $B^{1/2}$ ,  $F^{1/2}$  ja  $G^{1/2}$ ) saadaan signaaliyhjessännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Vaihte- ja signaaliturvalaitos otettiin täten täydennettynä käytäntöön maaliskuun 20 päivänä 1933.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 21/1598, 13/5-1927, mikäli se koskee Sortavalan kiinteitä signaaleja.

VI. Joensuun aseman *Hammaslahden* puoleisen tulosuunnan yksisipiäinen tulosemafoori A on kesäkuun 1 päivään 1933 mennessä siirretty 300 metrin päähän tulosuunnan ensimmäisestä (englantilaisesta) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) kaikille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

sidospären 22—24) och med två vingar (två gröna sken) till spår II—5 inkommande tåg.

*Anm.* Lokomotivförarna böra särskilt iakttaga:

- 1) att från hamnen ankommande eller till hamnen avgående tåg vid passerandet av hamnbanans förgreningsväxel alltid böra framföras med sådan hastighet, som är tillåten i växelkurvor.
- 2) att, även om för tåg, som från Helylä eller hamnen längs spår I anlända till de södra sidospären 22—24, hela tågvägen ända till nämnda sidospår är klar, då motsvarande semafor ( $F^{1/2}$  eller  $G^{1/2}$ ) visar „fri fart” med en vinge, tåget likväl, ifall åtdetsamma av en eller annan orsak exempelvis från växlarna eller stationsplattformen visas „stopp”, ovillkorligen omedelbart bör stannas.

Ovannämnda semaforer ( $A^{1/2}$ ,  $B^{1/2}$ ,  $F^{1/2}$  och  $G^{1/2}$ ) få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Växel- och signalsäkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda kompletterad den 20 mars 1933.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 21/1598, 13/5-1927, för så vitt det berör fasta signaler å Sortavala station.

VI. Å Joensuu station kommer den vid infarten från *Hammaslahti* uppställda envingade infartssemaforen A att senast den 1:sta instundande juni 1933 vara förflyttad så att den då är belägen på ett avstånd av 300 meter från infartens första (engelska) växel. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för alla från nämnda infart ankommande tåg.

Edelläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, toukokuun 6 päivänä 1933.

Ovanstående meddelas härigenom vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 6 maj 1933.

**Jalmar Castrén.**

*A. Grunér.*

# Kiertokirje

N:o 204/1370

annettu toukokuun 6 päivänä 1933

kiinteistä signaaleista Alppilan väliblokkiasemalla sekä Huopalahden, Pitäjänmäen, Espoon, Kauklahden, Inkoon, Kaunislahden, Karjaan, Pohjankurun ja Turun asemilla

(1:ssä varikkojaksossa).

I. **Alppilan väliblokkiasemalla** (Helsingin ja Pasilan asemien välillä) oleviin automaattisiin blokki-signaaleihin ( $Y_1$  ja  $Y_2$ ) nähden on otettava huomioon seuraavat lisämääräykset:

*Kuljettajien ja konduktöörin on huomattava seuraavaa:*

Jos blokkisignaali (vastaavasti  $Y_1$  tai  $Y_2$ ) on „seis“-asennossa tai sammuksissa, on juna määräysten mukaisesti pysäytettävä sen eteen, mutta jos veturinkuljettajalla on syytä olettaa, ettei edessä olevalla blokkivälillä ole mitään estettä ja jos juna on seisonut blokkisignaalilla korkeintaan 3 minuutin ajan, kuljettaja saa odottamatta konduktöörin lähtövihellyssignaalia panna junansa uudelleen liikkeelle ja kuljettaa sitä edelleen kuitenkin noudattaen erikoista varovaisuutta ja käyttäen niin pientä nopeutta (korkeintaan 15 km/t), että juna tarvittaessa voidaan ajoissa pysäyttää.

Jos juna on seisonut blokkisignaalin edessä *kauemmin kuin 3 minuutin ajan*, kuljettaja saa vasta konduktöörin annettua lähtövihellyssignaalin kuljettaa junaa edelleen noudattaen, mitä edellä on määrätty.

Jokatapauksessa sekä veturimiesten että konduktöörin on silmälläpidettävä, ettei

# Cirkulär

N:o 204/1370

av den 6 maj 1933

angående fasta signaler å **Alphyddans** blockpost samt å **Hoplaks, Sockenbacka, Esbo, Köklaks, Ingå, Fagervik, Karis, Skuru och Åbo stationer**

(i 1:sta depotsktionen).

I. **Beträffande de å Alphyddans blockpost** (mellan Helsingfors och Fredriksberg stationer) befintliga automatiska blocksignalerna ( $Y_1$  och  $Y_2$ ) böra följande tilläggsbestämmelser iakttagas:

*Lokomotivförare och konduktörer böra iakttaga följande:*

Om blocksignalen (resp.  $Y_1$  eller  $Y_2$ ) är ställd på „stopp“ eller släckt, bör tåget reglements enligt stanna framför signalen, men om lokföraren har skäl antaga, att å den framför liggande blocksträckan icke finnes något hinder *och om tåget stått högst 3 minuter framför blocksignalen*, får föraren utan att avvakta konduktörens avgångsvisselsignal på nytt sätta tåget i gång och framföra det vidare, dock med iakttagande av särskild försiktighet och så liten hastighet (högst 15 km/t), att tåget vid behov i tid kan stannas.

Om tåget *stått framför blocksignalen längre tid än tre minuter*, får lokföraren först sedan konduktören givit avgångsvisselsignal framföra tåget vidare med iakttagande av vad som ovan stadgats.

Under alla omständigheter böra såväl lokomotivpersonalen som konduktören nog-

junaa uudelleen liikkeelle pantaessa matkustajille tapahdu mitään onnettomuutta.

Tämä liikennöimistapa on otettu käyttöön tammikuun 21 päivänä 1933.

Täten täydennetään rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 19/1556, 15/5-1925 osa III.

II. **Huopalahden asemalla** on laituriraide I muutettu läpikulkuraiteeksi ja entinen läpikulkuraide 2 poistettu, jolloin on samalla tehty seuraavat signaali muutokset:

1. *Kolmisiipinen tulo semafoori* ( $F^{1/2/3}$ ) *Pitäjännmäeltä* tuleville junille on muutettu *kaksisiipiseksi*  $F^{1/2}$  syyskuun 17 päivänä 1931, josta päivästä lukien semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” *yhdellä* siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja *kahdella* siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille 4 ja 5 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Lähtö- (valo-) signaali*  $B_2$  raiteelta 2 *Pasilaan* lähteville junille poistettiin heinäkuun 14 päivänä 1931.

Rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 36/3369, 18/12-1926 kohta I. 2. muutetaan ja kohta I. 4. kumotaan täten.

III. **Pitäjännmäen asemalla** on vaihde- ja signaaliturvalaitos uusittu ja muutettu ja on siellä nyt käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Kaksisiipinen tulo semafoori*  $A^{1/2}$  vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaalineen *Huopalahden* puoleisella tulosuunnalla, semafoori 75 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 400 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” *yhdellä* siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja *kahdella* siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille 3 ja 5 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Kaksisiipinen tulo semafoori*  $B^{1/2}$

grant övervaka, att vid tågets igångsättande på nytt ingen olycka härvid drabbar resandena.

Ifrågavarande trafikordning ibruktogs den 21 januari 1933.

Härmed kompletteras del III i järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 19/1556, 15/5-1925.

II. Å **Hoplaks station** har plattformspåret I omändrats till genomfartsspår och det tidigare genomfartsspåret 2 slopats, varvid samtidigt följande signalförändringar utförts:

1. *Den trevingade infartssemaforen* ( $F^{1/2/3}$ ) för tåg från *Sockenbacka* har ändrats till *tvåvingad*  $F^{1/2}$  den 17 september 1931, från vilken dag med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med *två* vingar (två gröna sken) till spår 4 och 5 inkommande tåg.

2. *Avgångs- (ljus-) signalen*  $B_2$  för tåg från spåret 2 till *Fredriksberg* slopades den 14 juli 1931.

Härmed ändras mom. I. 2. och upphäves mom. I. 4. i järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 36/3369, 18/12-1926.

III. Å **Sockenbacka station** har växel- och signalsäkerhetsanläggningen förnyats och ändrats, och äro därstädes numera i bruk följande fasta signaler:

1. *En tvåvingad infartssemafor*  $A^{1/2}$  jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från *Hoplaks*, semaforen på 75 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 400 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med *två* vingar (två gröna sken) till spår 3 och 5 inkommande tåg.

2. *En tvåvingad infartssemafor*  $B^{1/2}$  jämte med blinkljus försedd skivförsignal

vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen *Kauniaisten* puoleisella tulosuunnalla, semafoori 75 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (englantilaisesta) vaihteesta ja etusignaali 325 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle II ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteelle 4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

3. *Yksisiipinen lähtösemafoori C* laituri-raitteelta II *Huopalahteen* meneville junille. Semafoori sijaitsee mainitun raiteen itäpäässä.

4. *Yksisiipinen lähtösemafoori D* laituri-raitteelta I *Kauniaisiin* meneville junille. Semafoori sijaitsee mainitun raiteen länsipäässä.

Edellämainitut semafoorit saadaan signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulo- tai vastaavasti lähtösignaalin.

Turvalaitos on täten muutettuna otettu käytäntöön helmikuun 10 päivänä 1932.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 90/3762, 18/11-1920, mikäli se koskee Pitäjänmäen aseman kiinteitä signaaleja.

IV. **Espoon aseman** läntisellä tulosuunnalla on signaaliturvalaitos rataoikaisun yhteydessä vastaavasti muutettu ja täydennetty ja on siellä nyt käytännössä vaihdettava signaaliturvalaitos, johon kuuluu *kaksi-siipinen tulosemafoori B<sup>2</sup>* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen *Kauklahdesta* tuleville junille. Semafoori sijaitsee 360 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 350 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yksinomaan kahdella siivellä Kauklahdesta raiteille IV—7 tuleville junille. Täten ilmaistaan,

vid infarten från *Grankulla*, semaforen på 75 meters avstånd från infartens första (engelska) växel och försignalen 325 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår II och med två vingar (två gröna sken) till spår 4 inkommande tåg.

3. En *envingad utfartssemafor C* för tåg från plattformspåret II till *Hoplaks*. Semaforen är belägen i östra ändan av förenämnda spår.

4. En *envingad utfartssemafor D* för tåg från plattformspåret I till *Grankulla*. Semaforen är belägen i västra ändan av förenämnda spår.

Ovannämnda semaforer få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomst- resp. avgångssignal.

Säkerhetsanläggningen har sålunda ändrad ibruktagits den 10 februari 1932.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 90/3762, 18/11-1920, för så vitt det berör fasta signaler å Sockenbacka station.

IV. Å **Esbo station** har vid västra infarten i samband med verkställd banutrustning signalsäkerhetsanläggningen ändrats och kompletterats och är därstädes numera i bruk en växel- och signalsäkerhetsanläggning, vartill hör en *tvåvingad infartssemafor B<sup>2</sup>* jämte med blinkljus försedd skivförsignal för tåg från *Köklaks*. Semaforen är belägen på 360 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 350 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” enbart med två vingar för tåg från Köklaks till spår IV—7. Härmed angives, att alla tåg från nämnda infart

että kaikkien junien on mainitulta tulosuunnalta saavuttava asemalle hiljaisella nopeudella, koska ne aina kulkevat vaihdekaarteiden kautta.

Mainittu semafoori saadaan signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Turvalaitos otettiin täten muutettuna käytäntöön helmikuun 24 päivänä 1933.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kierokirje N:o 5/483, 21/1-1913, mikäli se koskee Espoon aseman länsipään tulosemafooria ja etusignaalia.

V. **Kauklahden asemalle** on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos ja on siellä nyt käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Kaksisiipinen tulosemafoori A<sup>1/2</sup> Espoon* puoleisella tulosuunnalla 350 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II—5 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Kaksisiipinen tulosemafoori B<sup>1/2</sup> vilkuvalolla* varustettuine valoetusignaaleineen *Masalan* puoleisella tulosuunnalla, semafoori 350 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 450 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille III—5 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille. Valoetusignaali näyttää sekä päivällä että yöllä etusignaaleille kuuluvia signaalivaloja (ilman taka-aloja).

Edellämainitut semafoorit saadaan signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mu-

böra inkomma till stationen med sakta fart, enär de alltid gå genom växelkurvor.

Ovannämnda semafor får enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda ändrad den 24 februari 1933.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 5/483, 21/1-1913, för så vitt det berör infartssemaforen och försignalen i västra ändan av Esbo station.

V. Å **Köklaks station** har utbyggt en växel- och signalsäkerhetsanläggning, och finnas därstädes numera i bruk följande fasta signaler:

1. En *tvåvingad infartssemafor A<sup>1/2</sup>* vid infarten från *Esbo* på 350 meters avstånd från infartens första (mot-) växel. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med två vingar (två gröna sken) till spår II—5 inkommande tåg.

2. En *tvåvingad infartssemafor B<sup>1/2</sup>* jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från *Masaby*, semaforen på 350 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 450 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med två vingar (två gröna sken) till spår III—5 inkommande tåg. Ljusförsignalen visar såväl om dagen som om natten för försignaler fastställda signalsken (utan bakåtsken).

Ovannämnda semaforer få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet

kaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignalin.

Turvalaitos otettiin käytäntöön joulukuun 11 päivänä 1931, jolloin samalla vanhat tulo semaforit poistettiin.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 39/3194, 19/12-1924, mikäli se koskee Kauklahden aseman kiinteitä signaaleja.

VI. **Inkoon asemalle** on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos ja on siellä nyt käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Kaksisöpinen tulo semafoori A<sup>1/2</sup> Tähdelän* puoleisella tulosuunnalla 350 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

2. *Kaksisöpinen tulo semafoori B<sup>1/2</sup> Kaunislahden* puoleisella tulosuunnalla 270 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

Molemmilla semafooreilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteelle II vastaavilta tulosuunnilta tuleville junille, ja ne saadaan signaaliyhjessännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Turvalaitos otettiin käytäntöön helmikuun 4 päivänä 1933.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 39/3194, 19/12-1924, mikäli se koskee Inkoon aseman kiinteitä signaaleja.

VII. **Kaunislahden asemalle** on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos ja on siellä nyt käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs den 11 december 1931, varvid samtidigt de gamla infartssemaforerna slopades.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 39/3194, 19/12-1924, för så vitt det berör fasta signaler å Köklaks station.

VI. Å **Ingå station** har utbyggt en växel- och signalsäkerhetsanläggning, och äro därstädes numera i bruk följande fasta signaler:

1. En tvåvingad infartssemafor A<sup>1/2</sup> vid infarten från Täkter på 350 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

2. En tvåvingad infartssemafor B<sup>1/2</sup> vid infarten från Fagervik på 270 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

Med båda semaforerna visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från respektive infarter till spår I och med två vingar (två gröna sken) till spår II inkommande tåg, och få desamma enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs den 4 februari 1933.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 39/3194, 19/12-1924, för så vitt det berör fasta signaler å Ingå station.

VII. Å **Fagervik station** har utbyggt en växel- och signalsäkerhetsanläggning och äro därstädes numera i bruk följande fasta signaler:



1. *Kaksisiipinen tulosemafoori A<sup>1/2</sup> Inkoon* puoleisella tulosuunnalla 260 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

2. *Kaksisiipinen tulosemafoori B<sup>1/2</sup> Karjaan* puoleisella tulosuunnalla 275 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

Molemmilla semafooreilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteelle II vastaavilta tulosuunnilta tuleville junille, ja ne saadaan signaaliyhjessäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Turvalaitos otettiin käytäntöön helmi-kuun 4 päivänä 1933.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 39/3194, 19/12-1924, mikäli se koskee Kaunislahden aseman kiinteitä signaaleja.

VIII. *Karjaan asemalla* on kiinteisiin signaaleihin nähden huomattava seuraavaa:

A. *Aseman länsipäässä* on vaihde- ja signaaliturvalaitos täydennetty, ja on siellä nyt käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Kolmisiipinen tulosemafoori C<sup>2/3</sup> Tammisaaresta* tuleville junille 100 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteelle I ja kolmella siivellä (kolmella vihreällä valolla) raiteille III—10 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Kun semafoori näyttää „vapaata kulkua” yksinomaan kahdella tai kolmella siivellä, ilmaistaan täten, että kaikkien kyseelliseltä tulosuunnalta tulevien junien on saavuttava asemalle hiljaisella nopeudella, koska ne aina kulkevat vaihdekaarteiden kautta.

1. En *tvåvingad infartssemafor A<sup>1/2</sup>* vid infarten från *Ingå* på 260 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

2. En *tvåvingad infartssemafor B<sup>1/2</sup>* vid infarten från *Karis* på 275 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

Med båda semaforerna visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från respektive infarter till spår I och med två vingar (två gröna sken) till spår II inkommande tåg, och få desamma enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs den 4 februari 1933.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 39/3194, 19/12-1924, för så vitt det berör fasta signaler å Fagervik station.

VIII. Å *Karis station* bör i avseende å fasta signaler iakttagas följande:

A. *I västra ändan av stationen* har växel- och signalsäkerhetsanläggningen kompletterats och äro därstädes numera i bruk följande fasta signaler:

1. En *trevingad infartssemafor C<sup>2/3</sup>* för tåg från *Ekenäs* på 100 meters avstånd från infartens första (mot-) växel. Med semaforen visas „fri fart” med två vingar (två gröna sken) för från sagda infart till spår I och med tre vingar (tre gröna sken) till spår III—10 inkommande tåg.

Då semaforen visar „fri fart” med enbart två eller tre vingar, angives härmed, att alla från sagda infart anländande tåg böra inkomma till stationen med sakta fart, enär de alltid gå genom växelkurvor.

2. *Kaksisiipinen tulosemafoori D<sup>1/2</sup> Pinjaisista* tuleville junille 570 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (englantilaisesta) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle III ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille IV—10 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

3. *Vaihtokielto-signaali V<sub>II</sub>* tarkoitettuna veturi- ja vaihtoliikenteelle ratapihan länsipäässä. Vaihtokielto-signaali V<sub>II</sub> käsittää noin 12 metrin korkuiseen mastoon sovitettua valkoisen, pimeällä valkoiseksi valaistun signaalipalkin, jolla näytetään sekä eteen- että taaksepäin seuraavia signaaleja:

a) „*Vaihtaminen sallittu*”: signaalipalkki pystyasennossa, jolloin vaihtoliikenne on vapaa.

b) „*Vaihtaminen kielletty*”: signaalipalkki vaakasuorassa, jolloin kielletään kaikki sellaiset vaihto- ja veturiliikkeet, jotka voisivat tuottaa vaaraa *Tammisaaressa* ja *Pinjaisista* raiteille III—10 tuleville junille tai mainituille asemille lähteville junille.

*Vaihtokielto-signaalin perusasento on „vaihtaminen sallittu”.*

Semafoorit C<sup>2/3</sup> ja D<sup>1/2</sup> saadaan signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Turvalaitos otettiin täten täydennettyinä käytäntöön helmikuun 17 päivänä 1933.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 39/3194, 19/12-1924, mikäli se koskee Karjaan länsipään kiinteitä signaaleja.

B. *Karjaan aseman itäpäässä* on semafoorien käyttöön nähden huomioonotettava seuraavaa:

Samallakuin ratapihan itäpäässä oleva tasoylikäytävä kokonaan suljetaan ja lakautetaan sekä ratapihan yli rakennettu ylikulkusilta lopullisesti avataan maantielikenteelle, poistetaan Karjaan aseman

2. *En tvåvingad infartssemafor D<sup>1/2</sup> för* tåg från *Billnäs* på 570 meters avstånd från infartens första (engelska) växel. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från sagda infart till spår III och med två vingar (två gröna sken) till spår IV—10 inkommande tåg.

3. *En växlingsförbudssignal V<sub>II</sub> avsedd* för lokomotiv- och växlingsrörelser i västra ändan av bangården. Växlingsförbudssignalen V<sub>II</sub> består av en å en c:a 12 meter hög mast monterad vit, i mörker vitlysande signalbalk, varmed såväl framåt som bakåt visas följande signaler:

a. „*Växling tillåten*”: signalbalken ställd lodrätt, varvid växlingstrafiken är fri.

b. „*Växling förbjuden*”: signalbalken ställd vågrätt, varmed förbjudas alla sådana växlings- och lokomotivrörelser, vilka kunna medföra fara för tåg från *Ekenäs* och *Billnäs* till spår III—10 eller för till nämnda stationer utgående tåg.

*Växlingsförbudssignalens normalläge är „växling tillåten”.*

Semafoorerna C<sup>2/3</sup> och D<sup>1/2</sup> få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda kompletterad den 17 februari 1933.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 39/3194, 19/12-1924, för så vitt det berör fasta signaler i västra ändan av *Karis station*.

B. *I östra ändan av Karis station* bör vid användningen av därvarande semafoorer iakttagas följande:

Samtidigt som den i östra ändan av bangården befintliga nivåövergången helt och hållet avstänges och slopas samt den över bangården byggda överfartsbron slutligt öppnas för landsvägstrafik, slopas de å

*Kaunislahden* ja *Mustion* puoleisilla tulosuunnilla olevat vihellysmerkit ja juna-ilmoitinlaitteet. Senjälkeen saadaan näillä tulosuunnilla olevat tulo semafoorit  $A^{1/2/3}$  ja  $B^{1/2/3}$  asettaa näyttämään „vapaata kulkua” signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti, ennenkuin juna on antanut tulovihellyssignaalin.

Tämä muutos semafoorien  $A^{1/2/3}$  ja  $B^{1/2/3}$  käyttämisessä tehdään asianomaisen ratajakson päällikön ilmoitettavana aikana, kuitenkin viimeistään heinäkuun 1 päivänä 1933.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 204/1699, 29/5-1931 mainitusta heinäkuun 1 päivästä 1933 lukien.

**IX. Pohjankurun asemalla** on vaihdesignaalityrvalaitos täydennetty ja on siellä nyt käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Kaksisiipinen tulo semafoori*  $A^2$  vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen *Pinjaisten* puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee tunnelin eteläpuolella 300 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 400 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” *yksinomaan kahdella siivellä* (kahdella vihreällä valolla) mainitulta tulosuunnalta raiteille I ja II tuleville junille. Täten ilmaistaan, että kaikkien junien on mainitulta tulosuunnalta saavuttava asemalle hiljaisella nopeudella, koska ne aina kulkevat vaihdekaarteiden kautta.

2. *Kaksisiipinen vilkkuvalolla varustettu tulo semafoori*  $B^{1/2}$  *Kosken* puoleisella tulosuunnalla 470 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua”  *yhdellä siivellä* (yhdeällä vihreällä vilkkuvallolla) raiteelle II ja  *kahdella siivellä* (kahdella kiinteällä vihreällä valolla) raiteelle I mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

*Karis* station vid infarterna från *Fagervik* och *Svartå* befintliga visselsignalerna och tåganmälninganordningarna. Därefter få de vid nämnda infarter belägna infartsemaforerna  $A^{1/2/3}$  och  $B^{1/2/3}$  enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstvisselsignal.

Denna förändring i användningen av semaforerna  $A^{1/2/3}$  och  $B^{1/2/3}$  vidtages på tid, som vederbörande bansektionschef äger meddela, dock senast den 1 juli 1933.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 204/1699, 29/5-1931, räknat från nämnda dag den 1 juli 1933.

**IX. Å Skuru station** har växel- och signalsäkerhetsanläggningen kompletterats, och äro därstädes numera i bruk följande fasta signaler:

1. En *tvåvingad infartsemafor*  $A^2$  jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från *Billnäs*. Semaforen är belägen på södra sidan om tunneln på 300 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 400 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” *enbart med två vingar* (två gröna sken) för från nämnda infart till spår I och II inkommande tåg. Härmed angives, att alla tåg från sagda infart böra inkomma till stationen med sakta fart, enär de alltid gå genom växelkurvor.

2. En *tvåvingad med blinkljus försedd infartsemafor*  $B^{1/2}$  vid infarten från *Koski* på 470 meters avstånd från infartens första (mot-) växel. Med semaforen visas „fri fart” med *en vinge* (ett grönt blinkande sken) för från nämnda infart till spår II och med *två vingar* (två fasta gröna sken) till spår I inkommande tåg.

Edellämainitut semafoorit saadaan signaaliyhjänsäannon 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Turvalaitos otettiin täten täydennettynä käytäntöön joulukuun 22 päivänä 1932.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 79/2943, 3/8-1915 kokonaan ja rautatiehallituksen kiertokirjeet N:o 38/2374, 31/10-1923 ja N:o 93/3449, 10/9-1915, mikäli ne koskevat Pohjankurun kiinteitä signaaleja.

X. **Turun aseman** länsipäässä on käytännössä seuraavat uudet kiinteät signaalit:

1. *Yksisiipinen tulosemafoori C Raision ja Öljsataman* puoleisella tulosuunnalla (Raisiosta ja Öljsatamasta tuleville junille) 275 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta.

2. *Yksisiipinen tulosemafoori D sataman* puoleisella tulosuunnalla 215 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä raideristeyksestä.

Uudet semafoorit otettiin käytäntöön syyskuun 10 päivänä 1932, jolloin samalla vanhat tulosemafoorit poistettiin.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 38/2374, 31/10-1923, mikäli se koskee mainittuja vanhoja Turun aseman Raision ja sataman puoleisia semafooreja.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisen tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, toukokuun 6 päivänä 1933.

Ovannämnda semaforer få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda kompletterad den 22 december 1932.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 79/2943, 3/8-1915 i dess helhet och järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 38/2374, 31/10-1923 samt N:o 93/3449, 10/9-1915, för så vitt de beröra fasta signaler å Skuru station.

X. I västra ändan av **Åbo station** äro i bruk följande nya fasta signaler:

1. En *envingad infartssemafor C* vid infarten från *Raisio* och *Oljehamnen* (för tåg från Raisio och Oljehamnen) på 275 meters avstånd från infartens första (med-) växel.

2. En *envingad infartssemafor D* vid infarten från *hamnen* på 215 meters avstånd från infartens första spårkorsning.

De nya semaforerna ibruktogs den 10 september 1932, varvid samtidigt de gamla infartssemaforerna slopades.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 38/2374, 31/10-1923, för så vitt det berör de gamla semaforerna vid infarten från Raisio och hamnen å Åbo station.

Ovanstående meddelas härigenom vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 6 maj 1933.

**Jalmar Castrén.**

A. Grunér.

# Kiertokirje

N:o 205/1369

annettu toukokuun 6 päivänä 1933

kiinteistä signaaleista **Oitin, Mommilan, Järvelän, Herralan, Viialan, Lempäälän, Oriveden ja Vilppulan asemilla**

(1:ssä varikkojaksossa).

I. **Oitin asemalla** on vaihde- ja signaaliturvalaitos uusittu ja muutettu ja on siellä nyt käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Kaksisiipinen tulosemafoori A<sup>1/2</sup>* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen *Hikiän* puoleisella tulosuunnalla, semafoori 240 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 400 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Kaksisiipinen tulosemafoori B<sup>1/2</sup>* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen *Mommilan* puoleisella tulosuunnalla, semafoori 240 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 400 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Edellämainitut semafoorit saadaan signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

# Cirkulär

N:o 205/1369

av den 6 maj 1933

angående fasta signaler å **Oitti, Mommila, Järvelä, Herrala, Viiala, Lempäälä, Orivesi och Vilppula stationer**

(i 1:sta depotsektionen).

I. Å **Oitti station** har växel- och signal-säkerhetsanläggningen förnyats och ändrats, och äro därstädes numera i bruk följande fasta signaler:

1. En tvåvingad infarssemafor A<sup>1/2</sup> jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från *Hikiä*, semaforen på 240 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 400 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med två vingar (två gröna sken) till spår II och 3 inkommande tåg.

2. En tvåvingad infartssemafor B<sup>1/2</sup> jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från *Mommila*, semaforen på 240 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 400 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med två vingar (två gröna sken) till spår II och 3 inkommande tåg.

Ovannämnda semaforer få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomsignal.

Turvalaitos on täten muutettuna otettu käytäntöön syyskuun 27 päivänä 1932.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 49/1809, 23/8 — 1918.

II. **Mommilan asemalla** on vaihde- ja signaaliturvalaitos uusittu ja muutettu ja on siellä nyt käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Kaksisüipinen tulosemafoori A 1/2* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen *Oitin* puoleisella tulosuunnalla, semafoori 290 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 400 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” *yhdellä* siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja *kahdella* siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Kaksisüipinen tulosemafoori B 1/2* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen *Lappilan* puoleisella tulosuunnalla, semafoori 285 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 400 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” *yhdellä* siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja *kahdella* siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Edellämainitut semafoorit saadaan signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Turvalaitos on täten muutettuna otettu käytäntöön lokakuun 25 päivänä 1932.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirjeet N:o 50/1808, 23/8 — 1918 ja N:o 127/5653, 5/12 — 1916 kokonaan sekä kiertokirje N:o 87/3568, 8/11 — 1920, mikäli se koskee Mommilan kiinteitä signaaleja.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda ändrad den 27 september 1932.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 49/1809, 23/8 — 1918.

II. Å **Mommila station** har växel- och signalsäkerhetsanläggningen förnyats och ändrats och äro därstädes numera i bruk följande fasta signaler:

1. En *tvåvingad infartssemafor A 1/2* jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från *Oitti*, semaforen på 290 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 400 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med *två* vingar (två gröna sken) till spår II och 3 inkommande tåg.

2. En *tvåvingad infartssemafor B 1/2* jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från *Lappila*, semaforen på 285 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 400 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med *två* vingar (två gröna sken) till spår II och 3 inkommande tåg.

Ovannämnda semaforer få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda ändrad den 25 oktober 1932.

Härmed upphävas järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 50/1808, 23/8 — 1918 och N:o 127/5653, 5/12 — 1916 i sin helhet samt cirkuläret N:o 87/3568, 8/11 — 1920, för så vitt det berör fasta signaler å Mommila station.

III. **Järvelän asemalla** on vaihde- ja signaaliturvalaitos uusittu ja muutettu ja on siellä nyt käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Kaksisiipinen tulosemafoori A<sup>1/2</sup>* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen *Lappilan* puoleisella tulosuunnalla, semafoori 250 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 300 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” *yhdellä* siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja *kahdella* siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Kaksisiipinen tulosemafoori B<sup>1/2</sup>* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen *Herralan* puoleisella tulosuunnalla, semafoori 240 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 515 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” *yhdellä* siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja *kahdella* siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Edellämainitut semafoorit saadaan signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Turvalaitos on täten muutettuna otettu käytäntöön elokuun 24 päivänä 1932.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 25/1274, 21/3 — 1919.

IV. **Herralan asemalla** on vaihde- ja signaaliturvalaitos uusittu ja muutettu ja on siellä nyt käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Kaksisiipinen tulosemafoori A<sup>1/2</sup>* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen *Järvelän* puoleisella tulosuunnalla, semafoori 475 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali

III. **Å Järvelä station** har växel- och signalsäkerhetsanläggningen förnyats och ändrats, och äro därstädes numera i bruk följande fasta signaler:

1. En *tvåvingad infartssemafor A<sup>1/2</sup>* jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från *Lappila*, semaforen på 250 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 300 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med *två* vingar (två gröna sken) till spår II och 4 inkommande tåg.

2. En *tvåvingad infartssemafor B<sup>1/2</sup>* jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från *Herrala*, semaforen på 240 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 515 meter från semaforen. Med semaforen visas („fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med *två* vingar (två gröna sken) till spår II och 4 inkommande tåg.

Ovannämnda semaforer få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda ändrad den 24 augusti 1932.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 25/1274, 21/3 — 1919.

IV. **Å Herrala station** har växel- och signalsäkerhetsanläggningen förnyats och ändrats, och äro därstädes numera i bruk följande fasta signaler:

1. En *tvåvingad infartssemafor A<sup>1/2</sup>* jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från *Järvelä*, semaforen på 475 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 490 meter från

490 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Kaksisiipinen tulosemafoori B<sup>1/2</sup>* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen *Lahden* puoleisella tulosuunnalla, semafoori 250 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 300 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Edellämainitut semafoorit saadaan signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Turvalaitos on täten muutettuna otettu käytäntöön helmikuun 11 päivänä 1932.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 29/1378, 21/3 — 1919, mikäli se koskee Herralan aseman kiinteitä signaaleja.

V. **Viialan asemalla** on vaihde- ja signaaliturvalaitos uusittu ja muutettu ja on siellä nyt käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Kaksisiipinen tulosemafoori A<sup>1/2</sup>* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen *Toijalan* puoleisella tulosuunnalla, semafoori 205 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja etusignaali 500 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Kaksisiipinen tulosemafoori B<sup>1/2</sup>* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen

semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med *två* vingar (två gröna sken) till spår II och 4 inkommande tåg.

2. En *tvåvingad infartssemafor B<sup>1/2</sup>* jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från *Lahti*, semaforen på 250 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 300 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med *två* vingar (två gröna sken) till spår II och 3 inkommande tåg.

Ovannämnda semaforer få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda ändrad den 11 februari 1932.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 29/1378, 21/3 — 1919, för så vitt det berör fasta signaler å Herrala station.

V. Å **Viiala station** har växel- och signalsäkerhetsanläggningen förnyats och ändrats, och äro därstädes numera i bruk följande fasta signaler:

1. En *tvåvingad infartssemafor A<sup>1/2</sup>* jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från *Toijala*, semaforen på 205 meters avstånd från infartens första (med-) växel och försignalen 500 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med *två* vingar (två gröna sken) till spår II och 3 inkommande tåg.

2. En *tvåvingad infartssemafor B<sup>1/2</sup>* jämte med blinkljus försedd skivförsignal



*Lempäälän* puoleisella tulosuunnalla, semafoori 250 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 300 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Edellämaitut semafoorit saadaan signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Turvalaitos on täten muutettuna otettu käytäntöön joulukuun 15 päivänä 1931.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 5/283, 15/1 — 1918, mikäli se koskee Viialan kiinteitä signaaleja.

VI. **Lempäälän asemalla** on vaihde- ja signaaliturvalaitos uusittu ja muutettu ja on siellä nyt käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Kaksisüpinen tulosemafoori A<sup>1/2</sup>* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen *Viialan* puoleisella tulosuunnalla, semafoori 320 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 300 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Kaksisüpinen tulosemafoori B<sup>1/2</sup>* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen *Sääksjärven* puoleisella tulosuunnalla, semafoori 250 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 300 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

vid infarten från *Lempäälä*, semaforen på 250 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 300 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med *två* vingar (två gröna sken) till spår II och 3 inkommande tåg.

Ovannämnda semaforer få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda ändrad den 15 december 1931.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 5/283, 15/1 — 1918, för så vitt det berör fasta signaler å *Viiala* station.

VI. Å **Lempäälä station** har växel- och signalsäkerhetsanläggningen förnyats och ändrats, och äro därstädes numera i bruk följande fasta signaler:

1. En *tvåvingad infartssemafor A<sup>1/2</sup>* jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från *Viiala*, semaforen på 320 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 300 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med *två* vingar (två gröna sken) till spår II och 3 inkommande tåg.

2. En *tvåvingad infartssemafor B<sup>1/2</sup>* jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från *Sääksjärvi*, semaforen på 250 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 300 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med *två* vingar (två gröna sken) till spår II och 3 inkommande tåg.

Edellämainitut semafoorit saadaan signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Turvalaitos on täten muutettuna otettu käytäntöön helmikuun 13 päivänä 1932.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kierokirje N:o 5/283, 15/1 — 1918, mikäli se koskee Lempäälän kiinteitä signaaleja.

VII. **Oriveden aseman Siitaman** puoleiselle tulosuunnalle on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, johon kuuluu *kaksisiipinen tulo semafoori*  $A^{1/2}$  vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen. Semafoori sijaitsee 530 metrin päässä Oriveden rata-*pihan* ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja 100 metrin päässä satamaraiteen (myötä-) vaihteesta sekä etusignaali 410 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” *yhdellä* siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja *kahdella* siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Valoetusignaali näyttää sekä päivällä että yöllä etusignaaleille kuuluvia signaalivaloja (ilman takavaloja).

Semafoori saadaan signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Turvalaitos otettiin käytäntöön marraskuun 28 päivänä 1931, jolloin samalla vanha tulo semafoori poistettiin.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kierokirje N:o 43/1642, 4/4 — 1919, mikäli se koskee Oriveden vanhaa eteläistä semafooria.

VIII. **Vilppulan asemalla** on käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Yksisiipinen tulo semafoori A Lylyn*

Ovannämnda semaforer få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda ändrad den 13 februari 1932.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 5/283, 15/1 — 1918, för så vitt det berör fasta signaler å Lempäälä station.

VII. Å **Orivesi station** har vid infarten från *Siitama* utbyggt en växel- och signal-säkerhetsanläggning, vartill hör en *tvåvingad infartssemafor*  $A^{1/2}$  jämte med blinkljus försedd ljusförsignal. Semaforen är belägen på 530 meters avstånd från Orivesi bangårds första (mot-) växel och 100 meter från hamnspårets (med-) växel, samt försignalen 410 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med *en* vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spår I och med *två* vingar (två gröna sken) till spår II och 3 inkommande tåg.

Ljusförsignalen visar såväl om dagen som om natten för försignaler fastställda signal-sken (utan bakåtsken).

Semaforen får enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs den 28 november 1931, varvid samtidigt den gamla infartssemaforen slopades.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 43/1642, 4/4 — 1919, för så vitt det berör den gamla södra semaforen å Orivesi station.

VIII. Å **Vilppula station** äro i bruk följande fasta signaler:

1. En *envingad infartssemafor A* vid

puoleisella tulosuunnalla 350 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

2) *yksisiipinen tulo semafoori B Kolhon* puoleisella tulosuunnalla 250 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

3) *Yksisiipinen tulo semafoori C Mäntän* puoleisella tulosuunnalla 150 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

Mainitut semafoorit otettiin käytäntöön syyskuun 13 päivänä 1930, jolloin samalla Lylyn ja Kolhon puoleiset vanhat semafoorit poistettiin.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirjeet N:o 34/1725, 20/4 — 1917 ja N:o 43/1642, 4/4 — 1919, mikäli ne koskevat Vilppulan vanhoja semafooreja.

Edelläoleva ilmoitetaan täten asianomaisen tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, toukokuun 6 päivänä 1933.

infarten från *Lyly* på 350 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

• 2. En *envingad infartssemafor B* vid infarten från *Kolho* på 250 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

3. En *envingad infartssemafor C* vid infarten från *Mänttä* på 150 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

Ovannämnda semaforer ibruktoagos den 13 september 1930, varvid samtidigt de gamla semaforerna vid infarterna från *Lyly* och *Kolho* slopades.

Härmed upphävas järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 34/1725, 20/4 — 1917 samt N:o 43/1642, 4/4 — 1919, för så vitt de beröra de gamla semaforerna å Vilppula station.

Ovanstående meddelas härigenom vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 6 maj 1933.

**Jalmar Castrén.**

*A. Grunér.*

*Viran tai toimen haltijoille, jotka ovat valtionrautateiden eläkelaitoksen osakkaita.*

*Till innehavare av tjänst eller befattning, vilka äro delägare i pensionsinrättningen vid statsjärnvägarna.*

## Kiertokirje

N:o 789

koskeva valtionrautateiden eläkelaitoksen valtuusmiesten valitsemista.

Koska se kolmen vuoden aika, joksi valtionrautateiden eläkelaitoksen nykyiset valtuusmiehet ja heidän varamiehensä ovat valitut, tänä vuonna päättyy, kehoitetaan täten mainitun eläkelaitoksen osakkaita eläkelaitoksen voimassa olevan ohjesäännön määräyksiä noudattaen valitsemaan tulevaksi kolmivuotiskaudeksi yhdeksän valtuusmiestä ja viisi varamiestä sellaisten laitokseen osallisten henkilöiden keskuudesta, jotka ovat valtionrautateiden palveluksessa. Vaalissa on otettava huomioon:

1) että valtuusmiehet ja varamiehet valitaan suhteellisen vaalittavan perusteella;

2) ettei valtuusmieheksi tahi varamieheksi valita johtokunnan puheenjohtajaa, varapuheenjohtajaa, jäsentä tahi varajäsentä eikä myöskään ketään laitoksen palveluksessa olevaa henkilöä;

3) että valtionrautateiden keskushallinto sekä kukin rautatieasema, konepaja, varasto ja varikko muodostavat eri äänestysalueen niiden alaisille vaalioikeutetuille;

4) että muut valtionrautateiden palveluksessa olevat vaalioikeutetut antavat vaalilippunsa sille asemalle, joka sijaitsee lähinnä heidän toimipaikkaansa;

5) että vaalilipun, joka voi olla joko painettu tai kirjoitettu, pitää sisältää neljän-toista ehdokkaan nimet siinä järjestyksessä,

## Cirkulär

N:o 789

angående val av fullmäktige för pensionsinrättningen vid statsjärnvägarna.

Enär den tid av tre år, för vilken pensionsinrättningens vid statsjärnvägarna nuvarande fullmäktige och deras suppleanter blivit utsedda, innevarande år tilländagår, varda delägarna i sagda pensionsinrättning härigenom uppmanade att, med iakttagande av föreskrifterna i pensionsinrättningens nu gällande reglemente, för kommande treårsperiod välja nio fullmäktige och fem suppleanter bland sådana i inrättningen delaktiga personer, som äro anställda i statsjärnvägarnas tjänst. Vid valet bör iakttagas:

1) att fullmäktige jämte suppleanter väljas på grund av proportionellt valsätt;

2) att till fullmäktig eller suppleant icke väljas ordföranden, viceordföranden, ledamot eller ledamotssuppleant i direktionen, ej heller någon i inrättningens tjänst anställd person;

3) att statsjärnvägarnas centralförvaltning samt varje järnvägsstation, verkstad, förråd och depot utgör skilt röstningsområde för sina underlydande valberättigade;

4) att övriga i statsjärnvägarnas tjänst anställda valberättigade avlämna sin valsedel till den station, som ligger närmast hans tjänstgöringsort;

5) att valsedel, som kan vara antingen tryckt eller skriven, bör upptaga namnen å fjorton kandidater i den ordning, vari

missä valitsija haluaa heidät valituiksi, joloin on mainittava kunkin ehdokkaan ristimä- ja sukunimet, hänen toimensa ja kotipaikkansa niin tarkkaan, ettei epäselvyyttä valitsijan tarkoittamasta henkilöstä saata syntyä;

6) että valitsija on oikeutettu vaalilupusaan muuttamaan ehdokkaiden järjestystä kirjoittamalla ehdokkaan nimen eteen numeron, joka osottaa monenneksiko hän tahoo asettaa puheenaolevan ehdokkaan;

7) että ellei järjestysnumeroita ole pantu kaikkien nimien eteen, numerotta olevien nimien katsotaan säilyttäneen sen järjestyksen, joka niillä on vaalilipussa;

8) että valitsijan tulee henkilökohtaisesti ennen tulevan heinäkuun 1 päivää asianomaiselle vaaliasiamiehelle jättää vaalilippunsa suljettuna kuoreen, jonka ulkopuolelle valitsijan ristimä- ja sukunimen ynnä kotipaikan ja toimen pitää olla kirjoitetuina;

9) että vaaliasiamiehen velvollisuutena on tarkoitusta varten tehtyyn luetteloon merkitä valitsijan nimi ja milloin tämä on jätetty vaalilippunsa;

10) että eläkelaitoksen osakas, joka ei enää ole valtionrautateiden palveluksessa, on oikeutettu sen ajan kuluessa ja samalla tavalla, kuin on määrätty palveluksessa olevaan valitsijaan nähden, lähettämään tahi jättämään vaalilippunsa eläkelaitoksen konttoriin Helsingissä;

11) että määrääjän kuluttua annettua vaalilippua ei oteta huomioon eikä myöskään vaalilippua, joka suoraan lähetetään eläkelaitokseen, ellei sitä todistettavasti ole jätetty postitse kuljetettavaksi ennen heinäkuun 1 päivää 1933 eikä se ole saapunut eläkelaitoksen konttoriin viimeistään samana kuuna 7 päivänä;

12) että vaaliajan kuluttua vaaliasiamiehen tulee heti rautatiepostissa lähettää hänelle annetut vaaliliput ynnä vaalitoimituk-

den väljande önskar få dem valda. Därvid böra för- och tillnamnen samt befattningen och hemort för envar kandidat uppgivas så noggrant, att ovisshet angående den av väljaren åsyftade personen icke kan uppstå;

6) att den väljande är berättigad att i sin valsedel ändra kandidaternas ordningsföljd genom att framför kandidatens namn utsätta den siffra, som angiver såsom vilken i ordningen han önskar ställa ifrågavarande kandidat;

7) att därest icke ordningsnummer utsatts framför samtliga namn, de namn, som sakna sådan, anses hava bibehållit sin ordning å valsedeln;

8) att valsedel skall i slutet kuvert, å vilket den väljandes för- och tillnamn jämte hemort och befattning böra vara antecknade, av väljaren personligen före den 1 juli avlämnas till vederbörande valombud;

9) att å valombudet ankommer att i en för ändamålet uppgjord lista anteckna den väljandes namn och när denne avgivit sin valsedel;

10) att delägare i pensionsinrättningen, som icke längre är anställd i statsjärnvägarnas tjänst, äger inom tid och på enahanda sätt, som beträffande i tjänst varande väljare är föreskrivet, insända eller avlämna sin valsedel till pensionsinrättningens kontor i Helsingfors;

11) att vid sentida avlämnad valsedel icke fästes avseende. Samma är förhållandet med valsedel, som insänts direkt till pensionsinrättningen, därest icke densamma bevisligen lämnats till postbefordran före den 1 juli 1933 och ankommit till pensionsinrättningens kontor senast den 7 i samma månad;

12) att då tiden för valet utgått, valombud bör omedelbart i förseglat konvolut med järnvägsposten insända de avlämnade

sessä tehty luettelo, varustettuna vaaliasiamiehen nimikirjoituksella, sinetillä suljetussa kääreessä rautatiehallituksen kirjajalle, joka samalla tavalla lähettää ne edelleen eläkelaitoksen johtokunnalle;

13) että edellä 8) kohdassa mainittuja kirjekuoria painatetaan eläkelaitoksen toimesta ja lähetetään rautatiehallitukselle jaettavaksi asianomaisille vaaliasiamiehille, näiden toimesta pyydettyessä valitsijalle annettavaksi, mutta että valitsijalla on oikeus käyttää muutakin kirjekuorta, jossa kuitenkin tulee olla ohjesäännössä määrätyt merkinnät.

Vaalilippujen vastaanottamista varten on rautatiehallitus vaaliasiamiehiksi määrännyt kirjajaan keskushallinnon äänestysalueeseen, sekä rautatieasemain, konepajain, varastojen ja varikkojen äänestysalueisiin asianomaiset asemapäälliköt, konepajain ja varastojaksojen päälliköt sekä varikkojen esimiehet.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, maaliskuun 17 päivänä 1933.

valsedlarna jämte den vid valet förda förteckningen, försedd med valombudets namnunderskrift till järnvägsstyrelsens registrator, som på samma sätt äger befordra den vidare till pensionsinrättningens direktion;

13) att de under punkt 8) nämnda brevkurtern tryckas genom pensionsinrättningens försorg och översändas till järnvägsstyrelsen för att utdelas bland vederbörande valombud, genom vilkas förmedling de sedan på anfordran överlämnas till väljare, men att väljare har rätt att använda jämväl annat brevkurvert, vilket dock bör vara försett med i reglementet fastställda anteckningar.

För mottagande av valsedlar har järnvägsstyrelsen till valombud förordnat för centralförvaltningens röstningsområde registratorn samt järnvägsstationernas, verkstädernas, förrådens och depoternas röstningsområden vederbörande stationsinspektorer, verkstadsföreståndare, förrådssektionsföreståndare och depotföreståndare.

Det alle dem, som vederbör, till kändom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 17 mars 1933.

**Jalmar Castrén.**

*K. A. Wahlstedt.*

*Sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassan osakkaille.*

*Till delägarena av militärens och vissa kommunikationsinrättningars änke- och pupillkassa.*

## Kiertokirje

N:o 2174

Sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassan valtuusmiesten, johtokunnan jäsenten ja tilintarkastajien vaalista.

Sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassalle marraskuun 12 päivänä 1926 annetun ohjesäännön määräysten mukaan eroavat tämän vuoden lopussa kassan hallinnosta:

*valtuusmiehistä:*

I, II ja III eläkeluokkaa käsittävän I valitsijaryhmän edustaja ensi luokan rata-insinööri Karl Oskar Rejman, joka eroaa syystä, että hän on otettu kassan kamreeriksi, sekä ensi luokan rata-insinööri Väinö Rankka;

IV, V ja VI eläkeluokkaa käsittävän II valitsijaryhmän edustaja asemapäällikkö Isak Arvid Jolma;

VII, VIII ja IX eläkeluokkaa käsittävän III valitsijaryhmän edustaja veturinkuljettaja Karl Sigfrid Nyström;

X, XI ja XII eläkeluokkaa käsittävän IV valitsijaryhmän edustaja luotsivanhin Otto Wilhelm Lindman;

*johtokunnasta:*

I valitsijaryhmän edustaja kamreeri Paul Isak Rostén ja hänen varamiehensä ensi luokan koneinsinööri Erik Petter Eriksson;

## Cirkulär

N:o 2174

angående val av kommitterade, direktionsmedlemmar och revisorer för Militärens och vissa kommunikationsinrättningars änke- och pupillkassa.

På grund av stadgandena i det för Militärens och vissa kommunikationsinrättningars änke- och pupillkassa den 12 november 1926 fastställda reglementet äro vid utgången av innevarande år i tur att avgå:

*av kommitterade*

representanten för

I väljaregruppen, vartill höra delägarena i pensionsklasserna I, II och III: baningeniören av I klass Karl Oskar Rejman, som avgår på grund av att han antagits till kamrerare i denna kassa, samt baningeniören av I klass Väinö Rankka;

II väljaregruppen, vartill höra delägarena i IV, V och VI pensionsklasserna: stationsinspektorn Isak Arvid Jolma;

III väljaregruppen, vartill höra delägarena i VII, VIII och IX pensionsklasserna: lokomotivföraren Karl Sigfrid Nyström;

IV väljaregruppen, vartill höra delägarena i X, XI och XII pensionsklasserna: lotsältermannen Otto Wilhelm Lindman;

*ur direktionen*

representanten för

I väljaregruppen: kamreraren Paul Isak Rostén och dennes suppleant maskingeniören av I klass Erik Petter Eriksson;

II valitsijaryhmän edustaja liikennetar-  
kastaja Gunnar Wasz ja hänen varamie-  
hensä varastonhoitaja Erik Johannes  
Porkka;

tämän vuoden lopussa eroavat myös

*seuraavat valtuusmiesten varamiehet:*

I valitsijaryhmän edustaja insinööri Eino  
Johannes Lehto;

II valitsijaryhmän edustaja apulaisjoh-  
taja Aksel Mauritz Mäkiö;

III valitsijaryhmän edustaja veturinkul-  
jettaja Juho Kröger;

IV valitsijaryhmän edustaja luotsi Aaro  
Arvilommi;

*sekä tilintarkastajat ja heidän vara-  
miehensä:*

I valitsijaryhmän edustaja ratainsinööri  
Johan Roiha ja hänen varamieheensä yli-  
insinööri Kaarlo Armas Olsson;

II valitsijaryhmän edustaja kamreeri  
Yrjö Tamminen ja hänen varamieheensä  
tarkkaaja Frans Isak Myntti;

III valitsijaryhmän edustaja veturinkul-  
jettaja Gustav Ferdinand Rönnerberg ja hä-  
nen varamieheensä veturinkuljettaja Robert  
Erho; sekä

IV valitsijaryhmän edustaja merenkulku-  
tarkastaja Abraham Arvid Rusko ja hänen  
varamieheensä kirjaaja Warma Kilander,  
joten heidän sijaansa on valittava:

neljä valtuusmiestä, yksi kunkin valit-  
sijaryhmän puolesta, ajaksi 1/1 1934—  
31/12 1937;

yksi valtuusmies I valitsijaryhmän puo-  
lesta ratainsinööri Rejmanin tilalle ajaksi  
1/1 1934—31/12 1935;

neljä valtuusmiesten varamiestä, yksi  
kunkin valitsijaryhmän puolesta, ajaksi  
1/1 1934—31/12 1935;

kaksi johtokunnan jäsentä, toinen I va-  
litsijaryhmän ja toinen II valitsijaryhmän  
puolesta sekä heidän varamieheensä, kaikki  
ajaksi 1/1 1934—31/12 1937; sekä

II väljaregruppen: trafikinspektören  
Gunnar Wasz och dennes suppleant förråds-  
förvaltaren Erik Johannes Porkka.

Vid årets utgång avgå följande

*suppleanter för kommitterade:*

för I väljaregruppen: ingeniören Eino  
Johannes Lehto;

för II väljaregruppen: biträdande direk-  
tören Axel Mauritz Mäkiö;

för III väljaregruppen: lokomotivföraren  
Juho Kröger;

för IV väljaregruppen: lotsen Aaro Arvi-  
lommi.

Vid årets utgång avgå jämväl

*revisorerna och deras suppleanter:*

för I väljaregruppen: baningeniören Jo-  
han Roiha och dennes suppleant överin-  
geniören Kaarlo Armas Olsson;

för II väljaregruppen: kamreraren Yrjö  
Tamminen och dennes suppleant kontrollö-  
ren Frans Isak Myntti;

för III väljaregruppen: lokomotivföraren  
Gustav Ferdinand Rönnerberg och dennes  
suppleant lokomotivföraren Robert Erho;

för IV väljaregruppen: sjöfartsinspektö-  
ren Abraham Arvid Rusko och dennes supp-  
leant registrator Warma Kilander; således  
förestå val av

fyra kommitterade, en för varje väljare-  
grupp, för tiden 1/1 1934—31/12 1937;

en kommitterad för I väljaregruppen i  
stället för baningeniör Rejman för tiden  
1/1 1934—31/12 1935;

fyra suppleanter för kommitterade, en  
för varje väljaregrupp, för tiden 1/1 1934  
—31/12 1935;

två ledamöter i direktionen, en för I och  
en för II väljaregruppen, samt suppleanter  
för dessa för tiden 1/1 1934—31/12 1937;  
samt



neljä tilintarkastajaa ja neljä tilintarkastajain varamiestä, yksi kunkin valitsijaryhmän puolesta, ajaksi 1/1 1934—31/12 1935.

Tämän johdosta kehoitetaan eläkelaitoksen osakkaita yllämainituiksi ajoiksi valitsemaan, kukin valitsijaryhmissään, edellämainittuja toimimiehiä.

Vaalissa on otettava huomioon,

että eroavat toimenhaltijat voidaan valita uudestaan;

että vaalit toimitetaan suhteellisen vaalitavan perusteella;

että valtionrautateiden keskushallinto sekä kukin rautatieasema, konepaja, varasto ja varikko muodostavat eri äänestysalueen niiden alaisille vaalioikeutetuille;

että muut valtionrautateiden palveluksessa olevat vaalioikeutetut antavat vaalilippunsa sille asemalle, joka sijaitsee lähinnä heidän toimipaikkaansa;

että vaalilipun tulee sisältää toimet ja ajat, miksi valitaan, kunkin ehdokkaan ristik- ja sukunimet, hänen toimensa ja kotipaikkansa ynnä valitsijan omakätinen allekirjoitus;

että valitsijan tulee viimeistään marraskuun 15 päivänä 1933 ennen klo XII asianomaiselle vaaliasiamiehelle antaa tahi lähettää vaalilippunsa suljettuna kuoreen, jonka ulkopuolelle tulee olla merkittynä „Vaalilippu Sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassan valtuusmiesten ja johtokunnan jäsenten y. m. vaaliin”;

että vaaliasiamiehen velvollisuutena on tarkoitusta varten tehtyyn luetteloon merkitä valitsijan nimi ja milloin tämä on jätännyt vaalilippunsa;

että eläkelaitoksen osakas, joka ei enää ole valtionrautateiden palveluksessa on oikeutettu sen ajan kuluessa ja samalla tavalla, kuin on määrätty palveluksessa olevaan valitsijaan nähden, lähettämään tahi jättämään vaalilippunsa eläkelaitoksen johtokunnalle osoitteella: „Sotaväen ja eräi-

fyra revisorer och fyra revisorssuppleanter, en för varje väljaregrupp, för tiden 1/1 1934—31/12 1935.

Med anledning härav uppmanas änke- och pupillkassans delägare för ovan angivna tider välja, en var i sin väljaregrupp, ovan nämnda funktionärer.

Vid valet bör iakttagas:

att de tidigare mandatinnehavarena kunna återväljas;

att valen förrättas enligt proportionellt valsätt;

att statsjärnvägarnas centralförvaltning samt varje järnvägsstation, verkstad, förråd och depot utgör skilt röstningsområde för sina underlydande valberättigade;

att övriga i statsjärnvägarnas tjänst anställda valberättigade avlämna sin valseedel till den station, som ligger närmast hans tjänstgöringsort;

att valseedel bör innehålla befattningar och tider, vartill väljas, envar kandidats för- och tillnamn, hans befattning och hemort samt väljarens egenhändiga underskrift;

att väljaren bör senast den 15 november 1933 före klockan XII till vederbörande valombud avlämna eller insända sin valseedel i slutet kuvert, försett med påskriften „Valseedel till kommitterade, direktörer m. m. i Militärens och vissa kommunikationsinrättningars änke- och pupillkassa”;

att å valombudet ankommer att i en förändamålet uppgjord lista anteckna den väljandes namn och när denne avgivit sin valseedel;

att delägare i pensionsinrättningen, som icke längre är anställd i statsjärnvägarnas tjänst, äger inom tid och på enahanda sätt, som beträffande i tjänst varande väljare är föreskrivet, insända eller avlämna sin valseedel till pensionsinrättningens direktion under adress: „Direktionen för Militärens

den kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassan johtokunnalle, Helsinki, Uudenmaankatu N:o 18'';

että määrääjän kuluttua annettua vaalilippua ei oteta huomioon eikä myöskään vaalilippua, joka suoraan lähetetään eläkelaitokseen, ellei sitä todistettavasti ole jätetty postitse kuljetettavaksi ennen saottua määräaika; sekä

että vaaliajan kuluttua vaaliasiamiehen tulee heti rautatiepostissa lähettää hänelle annetut vaaliliput ynnä vaalitoimituksessa tehty luettelo, varustettuna vaaliasiamiehen nimikirjoituksella, sinetillä suljetussa kääreessä, rautatiehallituksen kirjaajalle, joka samalla tavalla lähettää ne edelleen eläkelaitoksen johtokunnalle.

Vaalilippujen vastaanottamista varten on rautatiehallitus vaaliasiamiehiksi määrännyt kirjaajan keskushallinnon äänestysalueeseen sekä rautatieasemain, konepajain, varastojen ja varikkojen äänestysalueisiin asianomaiset asemapäälliköt, konepajain ja varastojen päälliköt sekä varikkojen esimiehet.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, syyskuun 8 päivänä 1933.

och vissa kommunikationsinrättningsars änke- och pupillkassa, Helsingfors, Nylandsgatan N:o 18'';

att vid sentida avlämnad valsedel icke fästes avseende. Samma är förhållandet med valsedel, som insänts direkt till pensionsinrättningen, därest icke densamma bevisligen lämnats till postbefordran före sagda tidsutgång; samt

att då tiden för valet utgått, valombud bör omedelbart i förseglat konvolut med järnvägsposten insända de avlämnade valsedlarna jämte den vid valet förda förteckningen, försedd med valombudets namnunderskrift, till järnvägsstyrelsens registrator, som på samma sätt äger befordra dem vidare till pensionsinrättningens direktion.

För mottagande av valsedlar har järnvägsstyrelsen till valombud förordnat för centralförvaltningens röstningsområde registratorn samt för järnvägsstationernas, verkstädernas, förrådens och depoternas röstningsområden vederbörande stationsinspektorer, verkstadsföreståndare, förrådsförvaltare och depotföreståndare.

Det alle dem, som vederbör, till kännedom och iakttagande härigenom meddelas.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 8 september 1933.

**Jalmar Castrén.**

*K. A. Wahlstedt.*

*Asemapäälliköille, rakennuspäälliköille, varastonhoitajille, varikonesimiehille, metsänhoitajille ja puutavarakirjanpitäjille.*

# Kiertokirje

N:o 4183

kesäkuun 2 päivältä 1933,

**koskeva valtionrautateiden puutavaraostoja talvella v. 1933—1934.**

Tämän ohella lähetetään tarpeellinen määrä rautatiehallituksen kuulutusta tulevan talven puutavaraostoista kaikille rautatieasemille, rakennuspäälliköille, varastoille, varikoille, metsänhoitajille ja puutavarakirjanpitäjille, joita kehoitetaan:

1) toiminta-alueillaan heti julkipanemaan kuulutus sopiville, yleisölle hyvin näkyville paikoille ja samalla poistamaan kaikki aikaisemmat, valtionrautateiden tarvetta varten tapahtuvaa puutavaroiden ostoa koskevat kuulutukset;

2) pitämään yleisön saatavana tarpeellinen määrä kuulutusta sekä puutavarain hankintamääräyksiä N:o 23 (kesäkuulta 1933) ja tarjouskaavakkeita, joita tarpeen vaatiessa voidaan tilata lisää rautatiehallituksen puutavaratoimistosta;

Huom.! Hankintamääräykset N:o 23 (elokuulta 1932) on hävitettävä, ettei niitä erehdyksessä anneta hankkijoille;

3) tarvittaessa mahdollisuuden mukaan tekemään tarjousten antajille selkoa kuulu-

tuksen ja hankintamääräysten sisällöstä, kirjallisten suljettujen tarjousten merkityksestä, hankintain täyttämisestä y. m.;

joita paitsi asemapäällystöjä ja metsänhoitajia kehoitetaan:

4) pitämään huolta siitä, että kuulutus mikäli mahdollista julkipannaan sopiville paikoille myöskin naapurikunnissa ja muissa sellaisissa kunnissa, joista voi olla toiveita saada tarjouksia, sekä yleensä paikoille, joissa kuulutuksen sisältö tehokkaimmalla tavalla voidaan saattaa yleisön tietoon;

5) vastaanottamaan ja päiväleimalla leimaamaan jätetyt tarjoukset, katsomaan, että ne jätettäessä ovat suljetut, sekä heti lähettämään ne edelleen rautatiehallituksen puutavaratoimistoon.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, kesäkuun 2 päivänä 1933.

**Jalmar Castrén.**

*G. Ahlgren.*

*Kaikille.*

# Päiväkäskey

Rautatieläisten minulle 14 päivänä tätä joulukuuta sattuneen 60-vuotispäivän johdosta lähettämistä lukuisista onnitteista lausun täten parhaat kiitokseni. Helsingissä, rautatiehallituksessa, joulukuun 15 päivänä 1933.

Pääjohtaja **Jalmar Castrén.**

Rautatiehallituksen kirjasto

*N:o H. 1326.*