

Aakkosellinen asialuettelo *)

Rautatiehallituksen kiertokirjeistä vuonna 1928.

Sisältää kiertokirjeet N:o 1—37.

	Kiertokirjeiden	
	Päivämäärä.	N:o.
A.		
<i>Asemien y. m. liikennepaikkojen nimien ja lennätinhuutojen muuttaminen</i>	Kesäk.	1 21/1737
E.		
<i>Eläke: työstä poissaolon takia laskettava lisäys eläkkeeseen oikeuttavassa valtion työssä olevien työntekijäin todellisiin työtuloihin</i>	Kesäk.	29 22/H.1364
I.		
<i>Ilmajarrun kytkinhanojen muuttaminen, kiertokirjeen N:o 2573 on oleva</i>	Elok.	23 28/2573
J.		
<i>Junaturvallisuus</i>	Marrask.	23 31/564
K.		
<i>Kielilaki: V. R:den jakaminen kielellisessä suhteessa</i>	Toukok.	4 16/1527
» V. R:llä käytettävä toimituskirjakieli	Toukok.	18 18/1527
» erinäisiltä V. R:den virkailijoilta vaadittava kielitaito	Toukok.	4 17/H.1174
<i>Kielitolaki: virkailijain oikeus toimittaa etsintö</i>	Elok.	30 27/2591
<i>Kiertokirje: kiertokirjeen N:o 23/H.934, 27/5-25 kumoaminen</i>	Tammik.	28 3/H.157
» » N:o 18/1014, 28/2-11, N:o 8/587, 13/2-24 ja N:o 35/2766, 24/10-24 kumoaminen sekä N:o 89/3372, 3/9-15, N:o 40/3110, 6/10-21 ja N:o 41/3196, 19/12-24 osittainen kumoaminen		
» » N:o 29/H.1111, 3/10-27 muuttaminen	Helmik.	24 5/734
» » Rt N:o 515, 2/11-08 ja N:o 85/3969, 28/11-11 kumoaminen, N:o 41/3196, 19/12-24, N:o 89/3372, 3/9-15 ja N:o 38/2374, 31/10-23 osittainen kumoaminen sekä N:o 9918, 20/7-09 ja N:o 63/2415, 8/7-20 täydentäminen	Maalisk.	2 6/H.248
» » N:o 49/2811, 25/7-13, N:o 101/3772, 4/12-14 ja N:o 23/1038, 23/2-17 kumoaminen ja N:o 63/2415, 8/7-20, N:o 43/1642, 4/4-19, N:o 41/1587, 14/4-19 ja N:o 1/50, 7/1-27 osittainen kumoaminen sekä N:o 43/1642, 4/4-19 täydentäminen	Maalisk.	2 7/820
	Maalisk.	9 8/945

*) Luettelo ei sisällä kiertokirjeitä, joilla on ainoastaan tilapäinen merkitys.

	Kiertokirjeiden	
	Päivämäärä.	N:o.
<i>Kiertokirje:</i> kiertokirjeen N:o 5/119, 12/1-15, N:o 8/847, 31/5-18 ja N:o 26/1234, 27/6-18 kumoaminen sekä N:o 33/1188, 26/3-20 täydentäminen	Maalisk.	9 9/946
» » N:o 50/H.158, 23/11-23 kumoaminen	Toukok.	4 17/H.1174
» » N:o 34/3272, 9/11-22, N:o 27/1957, 10/6-21, N:o 117/5373, 21/11-16 ja N:o 109/4875, 27/10-16 osittainen kumoaminen	Jouluk.	28 35/3591
» » N:o 73/2775, 23/7-15 kumoaminen ja N:o 49/1680, 16/4-20 osittainen kumoaminen sekä N:o 8/945, 9/3-28, N:o 43/1642, 4/4-19 ja N:o 34/3272, 9/11-22 täydentäminen	Jouluk.	28 36/3592
» » N:o 63/2415, 8/10-20 ja N:o 44/1986, 25/5-17 osittainen kumoaminen	»	» 37/3593
<i>Kuljetus:</i> posti- ja lennätinlaitoksen asuntovaunujen	Toukok.	11 19/94
» vuorineuvos Walter Ahlströmin salonkivaunun	Maalisk.	21 12/868
» Suojeluskuntain luottokuljetus	Jouluk.	7 32/3403
L.		
<i>Liikennöiminen:</i> Aavasaksan—Kaulirannan rataosan ja Röytän satamaradan	Elok.	30 26/2590
» Lielahden aseman	Huhtik.	19 14/1196
» Lohjan satamaradan	Jouluk.	18 33/3515
» Muhoksen—Utajärven rataosan	Marrask.	16 30/3197
» Sysmäjärven—Outokummun rataosan ja Ahonkylän laiturivaihteen	Toukok.	3 15/1507
» Viipurin—Pölläkkälän rataosan	Lokak.	20 29/3001
» Vilppulan—Mäntän »	Jouluk.	28 34/3583
» Vuokatin—Saviahon »	Tammik.	20 1/221
<i>Liputtaminen</i>	Tammik.	27 2/299
M.		
<i>Myrkyin laiturivaihteen nimen muuttaminen Karijoeksi</i>	Heinäk.	5 23/1737
O.		
<i>Ohjesääntö:</i> polttoaineen ja puutavaranhoidon	Tammik.	20 4/457
» yleisiä ohjeita signaaliturvalaitosten käyttämisestä, hoidosta ja kunnossapidosta (Mtt N:o 1)	Maalisk.	30 13/1147
P.		
<i>Palkkausasetuksen muuttaminen</i>	Maalisk.	2 6/H.248
R.		
<i>Rahditus:</i> haapa- ja koivupölkkyjen	Elok.	2 25/2406
S.		
<i>Semaforit ja signaalit:</i> Joensuun asemalla (ynnä Pielisjoen kääntösillalla ja Outokummun radan erkanemisvaihteilla) sekä Inkilän ja Kämärän asemilla	Jouluk.	28 37/3593

		Kiertokirjeiden	
		Päivämäärä.	N:o.
<i>Semafoorit ja signaalit:</i>	Lahden, Simolan ja Harjun asemilla sekä Vuohijärven ja Pajarin laiturivaihteilla	Maalisk.	9 9/946
» » »	Liimatan ja Kaislahden pysäkeillä sekä Tienhaaran, Säiniön, Uuraan, Karisalmen, Ojajärven ja Elisenvaaran asemilla	Maalisk.	2 7/820
» » »	Oulun, Kokkolan, Lylvyn, Siuron, Tyrvään, Loimaan, Hämeenlinnan ja Vesangan asemilla sekä Töysän pysäkillä	Maalisk.	9 8/945
» » »	Simon sillalla sekä Oulun, Kokkolan, Vaasan, Kristiinankaupungin, Korkeakosken ja Porin asemilla	Jouluk.	28 36/3592
» » »	Tikkurilan, Hyvinkään, Otalammen ja Kosken asemilla	Jouluk.	28 35/3591
» » »	Viipurin aseman kiinteät signaalit sekä Viipurin ja Liimatan välinen automaattinen linjablokkaus	Helmik.	24 5/734
» » »	S:n oikaisu	» »	»
» » »	Yleisiä ohjeita signaaliturvalaitosten käyttämisestä, hoidosta ja kunnossapidosta (Mtt N:o 1)	Maalisk.	30 13/1147
<i>Suojeluskuntain luottokuljetus</i>		Jouluk.	7 32/3403
T.			
<i>Tavaran päällyksen laadun merkitseminen suomeksi ruotsin kielellä laadittuihin rahtikirjoihin</i>		Elok.	2 24/2152
V.			
<i>Valtion työssä olevien työntekijäin oikeudesta eläkkeeseen</i>		Kesäk.	29 22/H.1364
<i>Virantoimituksesta</i> asemapaikan ulkopuolella tuleva korvaus		Tammik.	28 3/H.157
» lisämääräyksiä kiertokirjeeseen 3/H.157 tammik. 28 p:ltä -28		Kesäk.	1 20/H.157
<i>Vaunut:</i> Pohjoismaiden Rohdoskauppa O/Y:n säiliövaunujen liikennöiminen		Maalisk.	8 10/434
» posti- ja lennätinlaitoksen asuntovaunujen kuljetus		Toukok.	11 19/94
» vuorineuvos Walter Ahlströmin salonkivaunun kuljetus		Maalisk.	21 12/868
<i>Varikkopiirit:</i> V. R:den jakaminen varikkopiireihin		Maalisk.	8 11/944

Kiertokirje

N:o 1/221

tammikuun 20. päivältä 1928

Vuokatin—Saviahon rataosan liikennöimisestä.

Sittenkun Kontiomäen—Nurmeksen ranteella olevan rautatien Vuokatin—Saviahon välinen rataosa on toimitetussa tarkastuksessa todettu olevan väliaikaisesti liikennöitävässä kunnossa, on rautatiehallitus kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmän nojalla kuluvan tammikuun 11 päivältä N:o 79 määrännyt, että puheenalainen rataosa on tämän kuun 23 päivästä lukien luovutettava väliaikaiselle liikenteelle huomioonottamalla seuraavaa:

Vuokatin—Saviahon rataosa luetaan hallinnollisessa ja tilastollisessa suhteessa Savon rataan sekä kuuluvaksi:

- 4:nteen kassanhoitopiiriin,
 - 7:nteen liikennejaksoon,
 - 7:nteen ratajaksoon,
 - Kuopion konepajaan,
 - 4:nteen varikkojaksoon,
 - 7:nteen varastojaksoon, ja
 - 12:nteen lennätinteknikkopiiriin.
- Lääkärihoidosta ilmoitetaan erikseen.

Vuokatin—Saviahon rataosan liikennepaikat sekä niiden etäisyydet Helsingistä ja toisistaan ynnä niiden lennätinhuudot, nimilyhennykset ja liikennöimistapa ovat seuraavat:

Cirkulär

N:o 1/221

av den 20 januari 1928

angående trafikering av Vuokatti—Saviaho bandel.

Enär Vuokatti—Saviaho bandel av Kontiomäki—Nurmes under byggnad varande järnväg vid verkställd avsyning befunnits vara färdig att öppnas för provisorisk trafik, har järnvägsstyrelsen i stöd av ministeriets för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena skrivelse för den 11 innevarande januari N:o 79 förordnat, att ifrågavarande bandel skall från och med den 23 i denna månad upplätas för provisorisk trafik med iakttagande av följande:

Vuokatti—Saviaho bandel hänföres i administrativt och statistiskt avseende till Savolaks banan, hörande till:

- 4:de kassörsdistriktet,
 - 7:nde trafiksektionen,
 - 7:nde bansektionen,
 - Kuopio verkstad,
 - 4:de depotsektionen,
 - 7:nde förrädssektionen, och
 - 12:te telegrafteknikerdistriktet.
- Angående läkarvärden meddelas särskilt.

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

Liikennepaikka. Trafikplats.	Helsingistä km. Från Helsing- fors km.	Edelliseltä li- kennepaikalta km. Från föregå- ende trafik- plats km.	Lennätin- huuto. Telegraf- upprop.	Nimi- lyhennys. Namn- förkortning.	Liikennöimis- tapa. Trafike- ringssätt.
Vuokatti { pysäkki { hållplats	683	—	Vkt	—	—
Juurikka- lahti { laiturivaihde { plattformväxel	695	12	—	Jkl	H & T
Paha { laitur { plattform	701	6	—	—	H & Tp
Saviaho { pysäkki { hållplats	707	6	Svo	—	—

Juurikkalahden laiturivaihde on Vuokatin pysäkin ja Pahan laiturin Saviahon pysäkin alainen.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, tammikuun 20 päivänä 1928.

Juurikkalahti plattformväxel underlyder Vuokatti hållplats och Paha plattform Saviaho hållplats.

Det alla dem, som vederbör, till kännedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 20 januari 1928.

Vilhelm Jansson.

Tuure Blässar.

Kiertokirje

N:o 2/299

liputtamisesta.

Annettu tammikuun 27 päivänä 1928.

Valtionrautateille kuuluvat virkahuoneistot sekä muut lipputangolla varustetut talot ja rakennukset on, ellei toisin määrätä, liputtettava seuraavina päivinä:

1) helmikuun 5 päivänä — Runebergin päivänä,

2) helmikuun 28 päivänä — Kalevalan päivänä,

3) toukokuun 12 päivänä — Snellmanin päivänä,

4) toukokuun 16 päivänä — Armeijan lippupäivänä,

5) kesäkuun 24 päivänä — Suomen lipun päivänä ja

6) joulukuun 6 päivänä — Itsenäisyyspäivänä.

Liputettaessa käyttää rautatiehallitus Suomen valtiolippua, mutta muut rautatieviranomaiset käyttävät kauppalippua, kuten siitä on säädetty 12 päivänä marraskuuta 1920 annetussa asetuksessa.

Samalla huomautetaan, että lippu on nostettava tankoon auringon noustessa ja poistettava auringon laskiessa.

Tämä asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, tammikuun 27 päivänä 1928.

Jalmar Castrén.

Ossian Hellman.

Kaikille.

Kiertokirje

N:o 3/H.157

tammikuun 28 päivältä 1928,

koskeva erinäisille valtionrautateiden virkailijoille ja työmiehille tulevaa korvausta virantoimituksesta asemapaikan ulkopuolella.

Kirjelmällään N:o 203 kuluvaan tammikuun 12 päivältä on kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ilmoittanut valtioneuvoston, rautatiehallituksen tekemistä esityksistä ja kumoamalla päätöksillään maaliskuun 5 päivältä 1920 ja huhtikuun 23 päivältä 1923 antamansa määräykset korvauksen suorittamisesta virantoimituksesta asemapaikan ulkopuolella, määränneen:

1) että alempanamainittaville valtionrautateiden viran- ja toimenhaltijoille, nimittäin:

koneosastossa:

veturinkuljettaja
veturinlämmittäjä
veturinpuhdistaja
vaunumestari
konemestari
alikonemestari
vaunun tarkastaja
vaununvoitelija
vaakamontööri
sähkömontööri
lennätinmontööri
konepajan työesimies
konepajan työmies
lennätintyömies

varasto-osastossa:

puutavaranvastaanottaja

Till alla.

Cirkulär

N:o 3/H.157

av den 28 januari 1928,

angående särskilda befattningshavare och arbetare vid statsjärnvägarna tillkommande ersättning vid tjänstgöring utom stationsort.

Uti skrivelse N:o 203 av den 12 innevarande januari har ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena meddelat, att statsrådet på därom av järnvägsstyrelsen gjord framställning och med upphävande av sitt beslut av den 5 mars 1920 och 23 april 1923 rörande bestämmelserna om ersättning för tjänstgöring utom stationsort förordnat:

1) att nedannämnda innehavare av tjänster och befattningar vid statsjärnvägarna, nämligen:

vid maskinavdelningen:

lokomotivförare
lokomotiveldare
lokomotivputsare
vagnmästare
maskinmästare
undermaskinmästare
vagnsrevisor
vagnsmörjare
vågmontör
elektrisk montör
telegrafmontör
verkstads arbetsförförman
verkstadsarbetare
telegrafarbetare

vid förrådsavdelningen:

emottagare av trävaror

rataosastossa:

ratamestari
 rataesimies
 ratavirtija
 täysinoppinut vaihde- ja signaaliturvalaitteiden montööri

rakennusosastossa:

autonkuljettaja
 kaivinkonemies
 koneellisten nostokurkien käyttäjä

liikenneosastossa:

järjestelymestari
 konduktööri
 pakkamestari
 junamies
 asemamies
 ylimääräinen mies,
 on virantoimituksesta ja työskentelystä asemapaikan ulkopuolella suoritettava korvausta kultakin päivältä, minkä sellainen virantoimitus on kestänyt, päivärahaa 20 markkaa sekä kultakin yöltä, minkä virantai toimenhaltija virantoimituksen vuoksi on ollut asemapaikkansa ulkopuolella, 10 markkaa;

2) että yörahaa suoritetaan ainoastaan silloin, kun rautatien lepohuonetta tahi asuntovaunua ei ole käytettävissä;

3) että veturinkuljettajille, veturinlämmittäjille, konduktööreille, junapakkamestareille ja junamiehille, joiden virkatoimintaan kuuluu junapalvelus, suoritetaan päivärahaa ainoastaan sellaisesta viranteosta asemapaikan ulkopuolella, joka yhtäjaksoisesti kestää kauemmin kuin kolme päivää, jolloin päivärahaa lasketaan ensimmäisestä päivästä;

4) että vaunumestareille ja vaununtarkastajille suoritetaan päivärahaa kolme päivää lyhyemmästäkin viranteosta, paitsi silloin kun he ovat viranteossa työjunassa, jolloin heille suoritetaan korvausta niinkuin junamiehistöille;

vid banavdelningen:

banmästare
 banförman
 banvakt
 för signal- och säkerhetsanläggningar
 fullt utbildad montör

vid byggnadsavdelningen:

chaufför
 maskinist vid grävmaskin
 maskinist i maskinell lyftkran

vid trafikavdelningen:

rangeringsmästare
 konduktör
 packmästare
 tågkarl
 stationskarl
 extra karl,
 skola för tjänstgöring och arbete utom stationsort för varje dag en sådan tjänstgöring ägt rum få uppbära ett dagtraktamente av 20 mark samt för varje natt tjänstgöringen varit förlagd utom stationsorten, 10 mark;

2) att ersättning för nattlogi erlagges endast i sådant fall, att järnvägens vilorum eller bostadsvagn icke finnes att tillgå;

3) att lokomotivförare, lokomotiveldare, konduktör, tågpackmästare och tågkarl, vilkas tjänsteverksamhet omfattar tågtjänst, få beräkna sig dagtraktamente endast för sådan tjänstgöring utom stationsort, som försiggår under längre tid än tre dagar i en fortsättning, varvid traktamentet utgår räknat från första dagen;

4) att vagnmästare och vagnsrevisor få beräkna sig dagtraktamente också för tjänstgöring, som försiggår under kortare tid än tre dagar i en fortsättning, förutom i sådant fall att de äro i tjänstgöring å arbetståg, varvid dem tillägges ersättning såsom åt tågpersonalen;

5) että rakennus- ja ratamestareille, rataesimiehille ja ratavartijoille suoritetaan päivärahaa silloin kun he ovat rakennus- tai ratamestariosuutensa ulkopuolella sellaisessa viranteossa työjunassa, joka yhtäjaksoisesti kestää kauemmin kuin kolme päivää, jolloin päiväraha lasketaan ensimmäisestä päivästä;

6) että rakennus- ja ratamestareille suoritetaan korvausta muusta viranteosta oman asema- (viranteko-) paikan ulkopuolella, kuin mitä edellisessä kohdassa mainitaan, matkustussäännön mukaan, sekä että rakennus- tahi ratamestarille, joka toimii naapurimestarin sijaisena virkaloma-aikana, ei tällaista korvausta makseta;

7) että rataesimiehelle, joka määrätään ratamestariosuutensa ulkopuolella mittauksia toimittamaan y. m. s., saadaan maksaa päivä- ja yörahat, ja että virkalomasijaisuuden hoitamisesta ei suoriteta korvausta;

8) että ratavartijalle, joka määrätään ratamestariosuutensa ulkopuolelle suorittamaan sellaisia tehtäviä, jotka eivät ratavartijalle varsinaisesti kuulu, kuten esim. signaaliturvalaitosten rakentaminen, saadaan maksaa päivä- ja yörahat;

9) että kaikissa edellämainituissa tapauksissa voidaan päivä- ja yörahaa viranteosta- ja työskentelystä asemapaikan ulkopuolella suorittaa siinä tapauksessa, että viranteko tahi työskentely ei kestä kahta kuukautta kauemmin, sekä että kahta kuukautta pitemmältä ajalta suoritetaan päivä- ja yörahoja seuraavasti:

a) kolmannen kuukauden ensimmäisestä neljännen kuukauden viimeiseen päivään 75 % päivä- ja yörahojen kokonaismäärästä,

b) viidennen kuukauden ensimmäisestä kuudennen kuukauden viimeiseen päivään

5) att bygg- och banmästare, banförman och banvakt få beräkna sig ovannämnd dagtraktamente i sådant fall att de äro i tjänstgöring utom sin bygg- och banmästaresträcka å arbetståg under längre tid än tre dagar i en fortsättning, varvid dagtraktamentet utgår räknat från första dagen;

6) att bygg- och banmästare få för annan än i föregående punkt omnämnd tjänstgöring utom egen stations- (tjänstgörings-) ort beräkna sig ersättning enligt resereglementet, samt att bygg- och banmästare, som tjänstgör som vikarie för någon av de närmast stationerade bygg- och banmästarena under dessas semesterledighet härför ej äger uppbära ersättning;

7) att åt banförman, som beordras att utom sin banmästaresträcka utföra mätningar m. m. dylikt, får utbetalas dagtraktamente och ersättning för nattlogi och att för handhavande av vikariat under semesterledigheten ej utbetalas ersättning;

8) att åt banvakt, som beordras att utom sin banmästaresträcka utföra sådana arbeten, vilka egentligen ej ankomma på honom, exempelvis uppförande av signal- och säkerhetsanläggningar, får utbetalas dagtraktamente och ersättning för nattlogi;

9) att i alla ovannämnda fall kan utbetalas dagtraktamente och ersättning för nattlogi för tjänstgöring och arbete utom stationsort under förutsättning att tjänstgöringen eller arbetet ej omfattar längre tid än två månader, samt att för tid, som överskjuter två månader utbetalas dagtraktamente och ersättning för nattlogi på följande sätt:

a) från den första dagen i tredje månaden till den sista i fjärde månaden 75 % av totalbeloppet för dagtraktamente och ersättning för nattlogi,

b) från den första dagen i femte månaden till den sista i sjätte månaden 50 %

50 % päivä- ja yörahojen kokonaismäärästä, ja

e) yli kuusi kuukautta menevältä ajalta 40 % päivä- ja yörahojen kokonaismäärästä;

10) että rautatiehallitus on oikeutettu antamaan ne lisämääräykset, mitkä ovat tarpeen edellä mainittujen määräyksien täytäntöönpanemiseksi, sekä

11) että korotetut päivä- ja yörahat saadaan laskea kuluvan vuoden alusta lukien.

Edellä mainittujen määräysten täytäntöönpanemista varten katsoo rautatiehallitus olevan syytä määrätä seuraavaa:

Kulkulaitosministeriön edellämaitussa kirjelmässä mainittuna virantoimituksena tai työskentelynä asemapaikan ulkopuolella pidetään sellaista tilapäistä virantoimitusta, jonka päätyttyä virkailija palaa asemapaikalleen. Kun siis käy ilmeiseksi, että virantoimitus tulee olemaan pysyväinen tahi pitempiaikainen, on asianomaisen päällystön viipymättä sijoitettava virantekopaikalle tarpeellinen henkilökunta, jotta ei korvausta virantoimituksesta asemapaikan ulkopuolella tarpeettomasti suoritettaisi, ja on valmiilla radoilla osaston johtajalle aina ilmoitettava, milloin viranteko kestää kauemmin kuin kaksi kuukautta.

Virantoimitus asemapaikan ulkopuolella on näin ollen katsottava olevan olemassa ainoastaan silloin, kun

1) virkailija määrätään virantekoon toiselle paikkakunnalle, missä henkilökunnan tilapäinen lisääminen on tarpeen, kuten esim. rautatierakennuksille, purjehduskauden aikana y. m.,

2) virkailija määrätään virantekoon toiselle paikkakunnalle satunnaisesti tarvittaessa, esim. henkilökunnalle tulevan sairastai muun vapauden aikana,

3) virkailija muuten määräyksestä toimii lyhyemmän ajan asemapaikan ulkopuolella.

av totalbeloppet för dagtraktamente och ersättning för nattlogi, och

e) för tid, som överskrider sex månader, 40 % av totalbeloppet för dagtraktamente och ersättning för nattlogi;

10) att järnvägsstyrelsen är berättigad att utfärda de tilläggsbestämmelser, som äro erforderliga för att bringa ovannämnda bestämmelser i verkställighet;

11) att det förhöjda dagtraktamentet och den förhöjda ersättningen för nattlogi får räknas från årets början.

I och för bringande i verkställighet av ovannämnda bestämmelser anser järnvägsstyrelsen nödigt fastställa följande:

Som den i kommunikationsministeriets ovanberörda skrivelse omnämnda tjänstgöring eller arbete utom stationsort skall betraktas sådan tillfällig tjänstgöring, efter vars fullgörande befattningshavare återvänder till sin stationsort. Då det sålunda är uppenbart att tjänstgöringen kommer att bli varaktig eller fortgå en längre tid, bör vederbörande befäl ofördröjligen till tjänstgöringsorten beordra nödig personal för att ersättning för tjänstgöring utom stationsort ej i onödan må utbetalas, och bör å färdiga banor avdelningens direktör underrättas, när tjänstgöringen räcker längre tid än två månader.

En sådan tjänstgöring utom stationsort bör anses vara för handen endast, då

1) befattningshavare förordnas till tjänstgöring å annan ort, där tillfällig ökning av personalen är av behovet påkallad, såsom till exempel till banbyggnader, under pågående seglationstid m. m.,

2) befattningshavare förordnas till tjänstgöring å annan ort i följd av tillfälligt behov, till exempel under personalen tillkommande sjuk- eller annan tjänstledighet,

3) befattningshavare på grund av förordnande eljest tjänstgör en kortare tid utom stationsorten.

Kaikissa näissä tapauksissa suoritetaan virkailijalle päivä- ja yörahaa sen viran tai toimen mukaan, jota hän hoitaa asemapaikkansa ulkopuolella ja on hän tällöin oikeutettu nauttimaan nämät korvaukset myöskin hänelle tulevilta vapaapäiviltä, jos hän ne viettää työskentelypaikkakunnallaan (siis varsinaisen asemapaikkansa ulkopuolella).

Tämä kiertokirje kumoo rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 23/H.934 toukokuun 27 päivältä 1925 sekä muut tässä kiertokirjeessä tarkoitettulle henkilökunnalle virantoimituksesta asemapaikan ulkopuolella tulevaa korvausta koskevat määräykset, jotka ovat ristiriidassa tämän kiertokirjeen kanssa; mikä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, tammi-
kuun 28 päivänä 1928.

I alla dessa fall utbetalas åt befattningshavare dagtraktamente och ersättning för nattlogi för den tjänst eller befattning, han utom sin stationsort sköter, och är han sålunda berättigad att åtnjuta denna ersättning även under de honom tillkommande fridagar, om han tillbringar dem å tjänstgöringsorten (således utom ordinarie stationsorten).

Genom detta cirkulär upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 23/H.934 av den 27 maj 1925 ävensom andra bestämmelser, angående den i detta cirkulär avsedda personalen tillkommande ersättning vid tjänstgöring utom stationsort, vilka äro i strid med bestämmelserna i detta cirkulär; vilket alla dem, som vederbör, till kännedom och iakttagande härigenom meddelas.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 28 januari 1928.

Jalmar Castrén.

K. A. Wahlstedt.

*Virkamiehille, rakennus- ja ratamestareille
sekä veturimestareille.*

*Till tjänstemän, bygg- och banmästare samt
lokomotivmästare.*

Kiertokirje

N:o 4/457

20 päivältä tammikuuta 1928

**polttoaineen- ja puutavaranhoidon uudesta
ohjesäännöstä.**

Asianomaisten tiedoksi ilmoitetaan täten, että rautatiehallitus on tänä päivänä vahvistanut uuden polttoaineen- ja puutavaranhoidon ohjesäännön noudatettavaksi 20 päivästä maaliskuuta 1928. Helsingissä, rautatiehallituksessa, 20 päivänä tammikuuta 1928.

Cirkulär

N:o 4/457

av den 20 januari 1928

**ang. nytt reglemente för bränsle- och
trävaruförvaltningen.**

Vederbörande till kännedom meddelas härmed, att järnvägsstyrelsen denna dag fastställt nytt reglemente för bränsle- och trävaruförvaltningen, vilket reglemente träder i gällande kraft den 20 mars 1928. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 20 januari 1928.

Jalmar Castrén.

Gideon Ahlgren.

Kiertokirje

N:o 5/734

helmikuun 24 päivältä 1928

Viipurin aseman kiinteistä signaaleista sekä Viipurin ja Liimatan välisen automaattisen linjablokkauksen käytäntöönottamisesta.

Junien kulkuvuorojen säännöstelemiseksi rataosilla Viipurin henkilöasema—Liimatta ja Viipurin järjestelyratapiha—Liimatta on rakennettu *automaattinen linjablokkkaus*, joka otetaan käytäntöön *ensimäisenä maaliskuun 30 päivänä*. Henkilöaseman Liimatan puoleinen kolmisiipinen tulosemafoori $F^{1/2/3}$ ja sen etusignaali poistetaan tällöin ja korvataan uusilla vastaavilla valosignaaleilla. Samalla otetaan käytäntöön Viipurin henkilöaseman ja Liimatan pysäkin välille pystytetyt kaksi uutta valosignaalarakenteista blokkisignaalia (Y_I ja Y_{II}), jotka muodostavat Maaskola-nimisen väliblokkiaseman (km 216 + 400 m). Edellämäisestä päivästä alkaen on Viipurin ratapiha-alueella siis seuraavat kiinteät signaalit, joihin kuuluvat kaikki semaforit ja niiden merkityksessä toimivat valosignaalit saadaan signaaliyhjessä 12 §:n muistutuksen mukaan asettaa näyttämään „vaapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulo- tai lähtösignaalin, nimittäin:

I. Henkilöaseman länsipäässä (asetinlaittepiirissä I):

1. *Kolmisiipinen tulosemafoori* ($A^{1/2/3}$) vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen Tienhaaran puoleisella tulosuun-

Cirkulär

N:o 5/734

av den 24 februari 1928

angående fasta signaler å Viborgs station och ibruktagningen av den automatiska linjeblockeringen mellan Viborg och Liimatta.

För reglering av tågföljden å bansträckorna Viborgs personstation—Liimatta och Viborgs rangeringsbangård—Liimatta har utbyggt en *automatisk linjeblockering*, som *ibruktages den 30 instundande mars*. Härvid slopas den å personstationen vid infarten från Liimatta belägna trevingade infartssemaforen ($F^{1/2/3}$) jämte försignal och ersättas de med nya, motsvarande ljussignaler. Samtidigt ibruktagas mellan Viborgs personstation och Liimatta haltpunkt uppställda tvenne nya, såsom ljussignaler utbyggda blocksignaler (Y_I och Y_{II}), vilka bilda en Maaskola benämnd mellanblockpost (km. 216 + 400 m). Från och med ovan nämnda dag finnas sålunda å Viborgs bangård följande fasta signaler, av vilka samtliga semaforer och med dessa likvärda ljussignaler få enl. anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, innan tåget givit ankomst- eller avgångssignal, nämligen:

I. I västra ändan av personstationen (inom ställverksdistriktet I):

1. *En trevingad infartssemafor* ($A^{1/2/3}$) jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Tienhaara. Semaforen är

nalla. Semafoori sijaitsee 130 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä pääraidevaihteesta Hiekassa (750 metrin päässä länteenpäin Kirkkosaaren kääntösillasta) ja etusignaali 350 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) päällaituriraiteelle III, kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) tavarajunien läpikulkuraiteelle 2 ja kolmella siivellä (kolmella vihreällä valolla) paikallisjunain laituriraiteelle II H mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Muist. Jos kyseellinen, asetinlaitteelta kaukana oleva semafoori ($A^{1/2/3}$) satunnaisesti joutuu epäkuuntoon, eikä Hiekassa ole vaihdemiestä, joka voisi semafoorin läheisyydestä näyttää säännönmukaista käsisignaalia, on veturinkuljettajan, junan pysähdyttyä mainitulle semafoorille, semafoorin mastoon asetetulla puhelimella tiedusteltava Viipurin junanlähettäjäältä, onko tulokulku tie selvä. Mainitun puhelimen avain tulee olla kaikissa niissä vetureissa, jotka liikennöivät Viipurin—Tienhaaran rataosaa.

2. *Yksisiipinen lähtöblokkisemafoori* (B_{IV}) päällaituriraiteen IV länsipäässä mainitulta raiteelta Tienhaaraan lähteille junille.

3. *Yksisiipinen lähtöblokkisemafoori* (B_5) semafoorin B_{IV} kohdalla sivuraiteen 5 länsipäässä mainitulta raiteelta Tienhaaraan lähteille junille.

4. *Yksisiipinen lähtöblokkisemafoori* (C) paikallisjunain laituriraiteen III H varrella mainitulta raiteelta Tienhaaraan lähteille junille.

5. *Yksisiipinen lähtöblokkisemafoori* (E) läpikulkuraiteen 2 varrella asematalon länsipään kohdalla mainitun raiteen kautta Tienhaaraan lähteille junille.

6. *Järjestelylevysignaali* (V_I) päällaituriraiteen IV länsipäässä (sen vasemmalla puolella). Kun juna lähtee Tienhaaraan laituriraiteelta IV tai sivuraiteelta 5, näy-

belägen på 130 meters avstånd från infartens första huvudspårsväxel vid Hiekka (750 meter väster om Kirkkosaari svängbro) och försignalen på 350 meters avstånd från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för tåg från nämnda infart till huvudplattformsspåret III, med två vingar (två gröna sken) till godstågens genomfartsspår 2 och med tre vingar (tre gröna sken) till lokaltågens plattformsspår II H.

Anm. I händelse ifrågavarande, från ställverket avlägset belägna semafor ($A^{1/2/3}$) tillfälligtvis råkar i olag och å Hiekka växel icke finnes någon växelkarl, som vid semaforen kan giva reglementsenslig handsignal, äger lokomotivförare, sedan tåget stannat vid nämnda semafor, förmedels vid semaformasten anordnad telefon hos Viborgs tågexpeditör förfråga sig, huruvida infartstågvägen är klar. Nyckel till ifrågtelefon bör finnas å samtliga lokomotiv, som trafikera bansträckan Viborg—Tienhaara.

2. *En envingad utfartsblocksemafor* (B_{IV}) i västra ändan av huvudplattformsspåret IV för tåg från nämnda spår till Tienhaara.

3. *En envingad utfartsblocksemafor* (B_5) jämsides med semaforen B_{IV} i västra ändan av sidospåret 5 för tåg från nämnda spår till Tienhaara.

4. *En envingad utfartsblocksemafor* (C) invid lokaltågens plattformsspår III H för tåg från nämnda spår till Tienhaara.

5. *En envingad utfartsblocksemafor* (E) invid genomfartsspåret 2 vid stationshusets västra ända för längs nämnda spår till Tienhaara avgående tåg.

6. *En rangeringsskivsignal* (V_I) i västra ändan av huvudplattformsspåret IV (till vänster om detsamma). Då tåg avgår till Tienhaara från plattformsspåret IV eller

tetään järjestelysignaalilla „vaihtaminen kielletty”, jolloin on lakkautettava kaikki sellaiset vaihtojuna- ja veturiliikkeet, jotka voisivat tuottaa vaaraa lähtevälle junalle. Tällöin on signaalilevyn punainen puoli (punainen valo) suunnattuna itäänpäin (kohti asemataloa) ja signaalilevyn valkoinen puoli (väritön valo) vastakkaiseen suuntaan (länteenpäin).

Perusasennossa näyttää järjestelysignaali „vaihtaminen sallittu” vaakasuojaan asetetulla signaalilevyllä (väritön valo itäänpäin ja himmennetty väritön n. s. tähtivalo vastakkaiseen suuntaan).

7. *Järjestelylevysignaali (V_{II})* tavara-junain läpikulkuraiteen 2 varrella asematalon länsinurkan kohdalla. Kun junaa odotetaan Tienhaarasta päälaituriraiteelle III, näytetään järjestelysignaalilla „vaihtaminen kielletty”, jolloin on lakkautettava kaikki sellaiset vaihtojuna- ja veturiliikkeet, jotka voisivat tuottaa vaaraa mainitulle saapuvalla junalle. Tällöin on signaalilevyn punainen puoli (punainen valo) suunnattuna itäänpäin ja signaalilevyn valkoinen puoli (väritön valo) vastakkaiseen suuntaan.

Perusasennossa näyttää järjestelysignaali „vaihtaminen sallittu” vaakasuojaan asetetulla signaalilevyllä (väritön valo itäänpäin ja himmennetty n. s. tähtivalo vastakkaiseen suuntaan).

II. Henkilöaseman itäpäässä

(asetinlaittepiirissä II):

8. *Kolmikäsitteinen tulovalosignaali (F^{1/2/3})* vilkkuvalolla varustettuine valotusignaaleineen Liimatan puoleisella henkilöaseman tulosuunnalla. Tulosignaali sijaitsee 90 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-)vaihteesta ja etusignaali 650 metrin päässä tulosignaalista. Tulosignaali vastaa 3-siipistä semafooria ja näyttää päivällä samoin kuin yöllä tällaiselle semafoorille kuuluvia signaalivaloja (kui-

sidospåret 5, visas med rangeringssignalen „växling förbjuden”, varvid alla sådana växlingståg- och lokomotivrörelser böra inställas, vilka innebära fara för det avgående tåget. Härvid är signalskivans röda sida (röda sken) riktad österut (emot stationshuset) och signalskivans vita sida (ofärgade sken) i motsatt riktning (västerut).

I normalläge visar rangeringssignalen „växling tillåten” med signalskivan ställd vägrätt (ofärgat sken österut och avbländat ofärgat sken, s. k. stjärnljus i motsatt riktning).

7. *En rangeringsskivsignal (V_{II})* invid godstågens genomfartsspår 2 vid stationshusets västra ända. Då tåg inväntas från Tienhaara till huvudplattformsspåret III, visas med rangeringssignalen „växling förbjuden”, varvid alla sådana växlingståg- och lokomotivrörelser böra inställas, vilka innebära fara för nämnda inkommande tåg. Härvid är signalskivans röda sida (röda sken) riktad österut och signalskivans vita sida (ofärgat sken) i motsatt riktning.

I normalläge visar rangeringssignalen „växling tillåten” med signalskivan ställd vägrätt (ofärgat sken österut och avbländat ofärgat sken, s. k. stjärnljus i motsatt riktning).

II. I östra ändan av personstationen

(inom ställverksdistriktet II):

8. *En trebegrepps infartsljussignal (F^{1/2/3})* jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Liimatta till personstationen. Infartssignalen är belägen på 90 meters avstånd från infartens första (mot-)växel och försignalen 650 meter från infartssignalen. Infartssignalen motsvarar en 3-vingad semafor och visar såväl om dagen som om natten för dylik semafor fastställda signalsken (dock utan bakåtsken).

tenkin ilman takavalvoja). Tulosignaallilla näytetään siis „vapaata kulkua” yhdellä vihreällä valolla mainitulta tulosuunnalta päälaituriraiteelle IV, kahdella vihreällä valolla sivuraitteelle 5 ja kolmella vihreällä valolla laituriraiteelle V K tuleville junille.

9. *Yksisiipinen tulosemafoori* (P) vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen Tammisuon puoleisella henkilöaseman tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee tulovalosignaalin $F^{1/2/3}$ kohdalla, 150 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 400 metrin päässä semafoorista. Semafoori on tarkoitettu mainitulta tulosuunnalta laituriraiteelle IV_K tuleville junille.

10. *Yksisiipinen tulosemafoori* eli kulkutiesemafoori (G) Tienhaarasta läpikulku-raitteen 2 kautta järjestelyratapihalle meneville junille. Semafoori sijaitsee raitteen 2 varrella 37 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä henkilöaseman itäpäähän kuuluvasta (englantilaisesta) vaihteesta.

11. *Yksisiipinen tulosemafoori* (U) satamasta tuleville junille. Semafoori sijaitsee 185 metrin etäisyydellä satamaradan rata-pihaanyhtymisvaihteesta, noin 40 metrin etäisyydellä *vasemmalla* puolella satamaradasta. Kun semafoori näyttää „seis”-signaalia, on satamasta tulevan junan pysähdyttävä asematorin taakse siellä olevan vaihteen estepaalulle. Semafoorin (U) „vapaakulku”-signaali tarkoittaa ajolupaa ainoastaan asetinlaitteelle II, mistä juna jatkaa matkaansa vaihtojunana saatuaan luvan asetinlaitteelta II.

12. *Yksisiipinen lähtöblokkisemafoori* (D) päälaituriraiteen III varrella mainitulta raitteelta Liimattaan lähteville junille.

13. *Yksisiipinen lähtöblokkisemafoori* (R) laituriraiteen I K varrella mainitulta raitteelta Liimattaan lähteville junille.

14. *Yksisiipinen lähtöblokkisemafoori* (X) laituriraiteen II K varrella mainitulta raitteelta Tammisuolle lähteville junille.

Med infartssignalen visas sålunda „fri fart” med ett grönt sken för tåg från nämnda infart till huvudplattformspåret IV, med två gröna sken till sidospåret 5 och med tre gröna sken till plattformspåret V K.

9. *En envingad infartssemafor* (P) jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Tammisuo till personstationen. Semaforen är belägen invid infartsljussignalen $F^{1/2/3}$, på 150 meters avstånd från infartens första (mot-)växel och försignalen 400 meter från semaforen. Semaforen är avsedd för från nämnda infart till plattformsspåret IV_K inkommande tåg.

10. *En envingad infartssemafor* eller tågvägssemafor (G) för tåg från Tienhaara längs genomfartsspåret 2 till rangeringsbangården. Semaforen är belägen invid spåret 2 på 37 meters avstånd från infartens första österom personstationen belägna (engelska) växel.

11. *En envingad infartssemafor* (U) för tåg från hamnen. Semaforen är belägen på 185 meters avstånd från anslutningsväxeln för hamnbanans spår till bangården, c:a 40 meter till *vänster* om hamnbanan. Då semaforen visar „stopp”-signal, bör från hamnen ankommande tåg stanna bakom stationsorget, invid hinderpålen för den därstädes befintliga växeln. Semaforens (U) „fri fart”-signal gäller för infart endast till ställverk II, varifrån tåget fortsätter såsom växlingståg med av ställverk II erhållet tillstånd.

12. *En envingad utfartsblocksemafor* (D) invid huvudplattformsspåret III för från nämnda spår till Liimatta avgående tåg.

13. *En envingad utfartsblocksemafor* (R) invid plattformspåret I K för från nämnda spår till Liimatta avgående tåg.

14. *En envingad utfartsblocksemafor* (X) invid plattformspåret II K för från nämnda spår till Tammisuo avgående tåg.

15. *Järjestelylevysignaali* (V_{IV}) satamaraadan ja raiteen 1 välisen risteysvaihteen länsipuolella. Kun juna tulee satamasta, näytetään järjestelysignaalilla „vaihtaminen kielletty”, jolloin on lakkautettava kaikki sellaiset vaihtojuna- ja veturiliikkeet, jotka voisivat tuottaa vaaraa mainitulle satamasta tulevalle junalle. Tällöin on signaalilevyn punainen puoli (punainen valo) suunnattuna länteenpäin (kohti asemataloa) ja signaalilevyn valkoinen puoli (väritön valo) vastakkaiseen suuntaan (itänpäin).

Perusasennossa näyttää järjestelysignaali „vaihtaminen sallittu” vaakasuoraan asetetulla signaalilevyllä (väritön valo länteenpäin ja himmennetty väritön n. s. tähtivalo vastakkaiseen suuntaan).

16. *Järjestelylevysignaali* (V_V) Liimatan puoleisella henkilöaseman tulosuunnalla olevien asetteluraitteiden pohjoispuolella. Kun junaa odotetaan Liimatassa, näytetään järjestelysignaalilla „vaihtaminen kielletty”. Täten kielletään kaikki sellaiset vaihtojuna- ja veturiliikkeet, jotka voisivat tuottaa vaaraa mainituille junille. Signaalilevyn punainen puoli (punainen valo) on tällöin suunnattuna länteenpäin ja signaalilevyn valkoinen puoli (väritön valo) vastakkaiseen suuntaan.

Perusasennossa näyttää järjestelysignaali „vaihtaminen sallittu” vaakasuoraan asetetulla signaalilevyllä (väritön valo länteenpäin ja himmennetty väritön n. s. tähtivalo vastakkaiseen suuntaan).

III. Maaskolan välilokkiasemalla,

km 216 + 400 m.

(Viipurin henkilöaseman ja Liimatan pysäkin välillä):

17. *Valosignaali* (Y_I) n. s. Susisaaren sillan länsipäässä Viipurin henkilöasemalta Liimattaan meneville junille.

15. *En rangeringsskivsignal* (V_{IV}) väster om korsningsväxeln mellan hamnbanan och spår 1. Då tåg inkommer från hamnen, visas med rangeringssignalen „växling förbjuden”, varvid alla sådana växlingståg- och lokomotivrörelser böra inställas, vilka innebära fara för det från hamnen inkommande tåget. Härvid är signalskivans röda sida (röda sken) riktad västerut (mot stationshuset) och signalskivans vita sida (ofärgade sken) i motsatt riktning (österut).

I normalläge visar rangeringssignalen „växling tillåten” med signalskivan ställd vägrätt (ofärgat sken västerut och avbländat ofärgat sken, s. k. stjärnljus i motsatt riktning).

16. *En rangeringsskivsignal* (V_V) norr om uppställningsspåren vid infarten från Liimatta till personbangården. Då tåg inväntas från Liimatta, visas med rangeringssignalen „växling förbjuden”. Härmed förbjudas alla sådana växlingståg- och lokomotivrörelser, vilka innebära fara för nämnda inkommande tåg. Signalskivans röda sida (röda sken) är härvid riktad västerut och signalskivans vita sida (ofärgat sken) i motsatt riktning.

I normalläge visar rangeringssignalen „växling tillåten” med signalskivan ställd vägrätt (ofärgat sken västerut och avbländat ofärgat sken, s. k. stjärnljus i motsatt riktning).

III. Vid Maaskola mellanblockpost,

km 216 + 400 m.

(mellan Viborgs personstation och Liimatta haltpunkt):

17. *En såsom ljussignal utbyggd blocksignal* (Y_I) vid västra ändan av den s. k. Susisaari bron, för från Viborg till Liimatta gående tåg.

18. *Valosignaalarakenteinen blokkisignaali* (Y_{II}) Susisaaren sillan itäpäässä Liimattasta Viipurin henkilöasemalle meneville junille.

Näillä blokkisignaaleilla (Y_I ja Y_{II}) näytetään signaalia päivällä samoin kuin yöllä: vihreällä ja punaisella valolla.

Blokkisignaalit *näyttävät perusasennossa „vapaata kulkua”* yhdellä kiinteällä vihreällä valolla, joka automaattisesti muuttuu punaiseksi kiinteäksi valoksi („seis”-signaaliksi), kun junan veturi on sivuuttanut vastaavan blokkisignaalin. Punainen signaalivalo vaihtuu jälleen vihreäksi vasta, kun junan viimeinen akseli on sivuuttanut signaalin suojeleman blokkivälin. Valosignaaleilla ei ole takavaloa.

Muist. Jos jompikumpi mainituista blokkisignaaleista Y_I tai Y_{II} on sammunut, saa veturinkuljettaja ajaa edelleen seuraavaan semafoorisignaaliin, saakka korkeintaan 15 km:n tuntinopeudella, noudattaen tällöin mahdollisimman suurta varovaisuutta.

IV. Järjestelyratapihan länsipäässä (asetinlaittepiirissä III):

19. *Yksisipinen lähtösemafoori* (L) lähöraideri ryhmän 40—42 länsipäässä mainitusta raideryhmästä Tienhaaraan lähteville tavarajunille.

20—21. *Kaksi valosignaalarakenteista järjestelysignaalia* (V_{VI} ja V_{VII}) asetinlaitteen III tornirakennuksen läntisessä ja itäisessä päässä. Näillä valosignaaleilla näytetään signaalia päivällä samoin kuin yöllä: punaisella ja värittömällä valolla (ilman takavaloa).

Signaalit näyttävät perusasennossa pyhähdystä (punaista valoa), kieltäen siten vetureja ja vaihtojunia ilman „lupaa” sivuuttamasta asetinlaitetta sen pohjoispuolella olevaa kulkuraidetta pitkin. Ohikulkulupa annetaan signaaleilla vastaavalle kulkusuunnalle näkyvällä värittömällä valolla.

18. *En såsom ljussignal utbyggd blocksignal* (Y_{II}) invid östra ändan av Susisaari bro, för från Liimatta till Viborgs peronstation gående tåg.

Vid dessa blocksignaler (Y_I och Y_{II}) sker signalgivningen om dagen på samma sätt som om natten: med grönt och rött sken.

Blocksignalerna *visa i normaläge „fri fart”* med ett fast grönt sken, som automatiskt övergår till rött fast sken („stopp”-signal), då tågets lokomotiv passerat tillhörande blocksignal. Det röda signalskenet återgår till grönt först då tågets sista vagn passerat den av signalen skyddade blocksträckan. Ljussignalerna hava icke bakåtsken.

Anm. I händelse någon av nämnda blocksignaler Y_I och Y_{II} sloeknat, får lokomotivförare fortsätta till nästa semaforignal med en hastighet av högst 15 km i timmen, varunder största möjliga försiktighet bör iakttagas.

IV. I västra ändan av rangeringsbangården (inom ställverksdistriktet III):

19. *En envingad utfartssemafor* (L) i västra ändan av utfartsspårgruppen 40—42 för från nämnda spårgrupp till Tienhaara avgående godståg.

20—21. *Tvenne såsom ljussignaler utbyggda rangeringssignaler* (V_{VI} och V_{VII}) anordnade vid västra och östra ändan av ställverkstornet III. Med dessa ljussignaler sker signalgivningen om dagen på samma sätt som om natten med rött och ofärgat sken (utan bakåtsken).

Signalerna *visa i normaläge „stopp”* (rött sken), och förbjuda sålunda lokomotiv och växlingståg att utan „tillstånd” passera ställverket längs det norr om detsamma befintliga löspåret. Genomfartstillstånd gives med signalerna förmedels mot resp. färriktning synligt ofärgat sken.

V. Järjestelyratapihan itäpäässä

(asetinlaitepiirissä IV):

22. *Kaksisiipinen vilkkuvalolla varustettu tulo semafoori* ($O^{1/2}$) Liimatan puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee tulosuunnan vasemmalla puolella 160 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä vilkkuvalolla) mainitulta tulosuunnalta suoralle tulo raiteelle 17 ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä kiinteällä valolla) raider ryhmään 18—20 järjestelyratapihalle tuleville junille.

23. *Yksisiipinen lähtöblokkisemafoori* (N) lähtöraider ryhmän 21—25 itäpäässä. Semafoori on tarkoitettu kaikille mainitusta raider ryhmästä Liimattaan lähteville junille.

VI. Järjestelyratapihan Tammissuon puoleisessa päässä

(asetinlaitepiirissä V):

24. *Kaksisiipinen tulo semafoori* ($R^{1/2}$) vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaalineen Tammissuon puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 300 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 810 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) mainitulta tulosuunnalta suoralle raiteelle 403 ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille 401 ja 402 järjestelyratapihalle tuleville tavara junille.

25. *Yksisiipinen lähtöblokkisemafoori* (S) lähtöraiteiden 404 ja 405 länsipäässä mainitulta raiteilta Tammissuolle lähteville tavara junille.

Kohdissa 1, 8, 9 ja 24 mainittujen signaalien *etusignaalit* ovat rakenteeltaan valosignaaleja ja näytettävät signaalia päivällä sa-

V. I östra ändan av rangeringsbangården

(inom ställverksdistriktet IV):

22. *En tvåvingad, med blinkljus försedd infartssemafor* ($O^{1/2}$) vid infarten från Liimatta. Semaforen är belägen vänster om infartsspåret, på 160 meters avstånd från infartens första (mot-)växel. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt blinkande sken) för tåg från nämnda infart till det raka infartsspåret 17 och med två vingar (två gröna fasta sken) till spårgruppen 18—20 å rangeringsbangården.

23. *En envingad utfartsblocksemafor* (N) i östra ändan av utfartsspårgruppen 21—25. Semaforen är avsedd för alla från nämnda spårgrupp till Liimatta avgående tåg.

VI. I Tammissuo-ändan av rangeringsbangården

(inom ställverksdistriktet V):

24. *En tvåvingad infartssemafor* ($R^{1/2}$) jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Tammissuo. Semaforen är belägen på 300 meters avstånd från infartens första (mot-)växel och försignalen 810 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för godståg från nämnda infart till det raka spåret 403 och med två vingar (två gröna sken) till spåren 401 och 402 å rangeringsbangården.

25. *En envingad utfartsblocksemafor* (S) i västra ändan av utfartsspåren 404 och 405 för från nämnda spår till Tammissuo avgående godståg.

Uti mom. 1, 8, 9 och 24 omnämnda signalers *försignaler* äro utbyggda såsom ljussignaler och sker signalgivningen om dagen

moinkuin yöllä vihreällä ja valkoisella vilkkuvalolla (ilman takavaloa).

Täten kumotaan vanhentuneina rautatiehallituksen kiertokirjeet N:o 18/1014, 28/2-1911, N:o 8/587, 13/2-1924 ja 35/2766, 24/10-1924 sekä kiertokirjeestä N:o 89/3372, 3/9-1915 kohdat 1—19, kiertokirjeestä N:o 40/3110, 6/10-1921 kappale IV ja kiertokirjeestä N:o 41/3196, 19/12-1924 kappale II.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, helmikuun 24 päivänä 1928.

på samma sätt som om natten med grönt och vitt blinkande sken (utan bakåtsken).

Härmed upphävas såsom föräldrade järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 18/1014, 28/2—1911, N:o 8/587, 13/2—1924 och 35/2766, 24/10—1924 samt i cirkuläret N:o 89/3372, 3/9—1915, mom. 1—19, i cirkuläret N:o 40/3110, 6/10—1921, stycket IV samt uti cirkuläret N:o 41/3196, 19/12—1924, stycket II.

Ovanstående meddelas härmed vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 24 februari 1928.

Jalmar Castrén.

A. Grunér.

Oikaisu kiertokirjeeseen

N:o 5/734

helmikuun 24 päivältä 1928

Viipurin aseman kiinteistä signaaleista sekä Viipurin ja Liimatan välisen automaattisen linjablokkauksen käytäntöönottamisesta.

Yllämainitussa kiertokirjeessä on kaksi painovirhettä, jotka täten oikaistaan:

8. kohdan lopussa (siv. 4) tulee sanamuodon olla: „kolmella vihreällä valolla laituriraiteelle IV K tuleville junille”.

Kiertokirjeessä on väärin: V K.

9. kohdan lopussa (siv. 4) tulee sanamuodon olla: „laituriraiteelle III K tuleville junille”.

Kiertokirjeessä on väärin: IV K.

Helsingissä, rautatiehallituksen konstruktivisessa rataosastossa, huhtikuun 3 päivänä 1928.

Rättelse till cirkulär

N:o 5/734

av den 24 februari 1928

angående fasta signaler å Viborgs station och i bruktagningen av den automatiska linjeblockeringen mellan Viborg och Liimatta.

Uti ovannämnda cirkulär ingå tvenne tryckfel, vilka härmed rättas:

I slutet av *mom. 8.* (sid. 4) bör ordalydelsen vara: „med tre gröna sken till plattformsspåret IV K”.

I cirkuläret förekommer oriktigt: V K.

I slutet av *mom. 9.* (sid. 4) bör ordalydelsen vara: „till plattformsspåret III K inkommande tåg”.

I cirkuläret förekommer oriktigt: IV K.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsens konstruktiva banavdelning, den 3 april 1928.

A. Grunér.

Kiertokirje

N:o 6/H.248

maaliskuun 2 päivältä 1928

lokakuun 3 päivänä 1927 annetussa kierto-
kirjeessä N:o 29/H.1111 j ulkaistun
palkkausasetuksen muuttamisesta.

Palkkauslain täytäntöönpanosta 31 päi-
vänä tammikuuta 1924 vahvistetun asetuk-
sen 3 § on helmikuun 17 päivänä 1928 jul-
kaistulla asetuksella muutettu, lukien 1 päi-
västä tammikuuta 1928, sikäli kuin se kos-
kee valtionrautateitä, näin kuufuvaksi:

3 §.

Alempana mainitut virat ja toimet lue-
taan palkkausluokkiin seuraavasti:

VI palkkausluokka: 63,000 markkaa.

Valtionrautateiden keskushallinnon apu-
laisjohtaja.

VII palkkausluokka: 57,000 markkaa.

Valtionrautateiden keskushallinnon asian-
valvoja, ylikamreeri ja yllilääkäri.

Valtionrautateiden linjahallinnon I luo-
kan asemapäällikkö (Helsinki ja Viipuri).

Valtionrautateiden I luokan ratainsinööri
ja I luokan koneinsinööri sekä I luokan lii-
kennetarkastaja.

Luontaiseturjen vastikkeena vähennetään
I luokan asemapäälliköltä 9,000 markkaa.

Cirkulär

N:o 6/H.248

av den 2 mars 1928

om ändring av den i cirkulär N:o 29/H.1111
den 3 oktober 1927 delgivna
avlöningsförrordningen.

3 § i förrordningen av den 31 januari
1924 om bringande i verkställighet av av-
löningslagen har genom förrordningen den
17 februari 1928, räknat från den 1 ja-
nuari 1928, för såvitt den berör statsjärn-
vägarna, erhållit följande förändrade ly-
delse:

3 §.

Nedannämnda tjänster och befattningar
hänföras till följande avlöningsklasser:

VI avlöningsklassen: 63,000 mark.

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: bi-
trädande direktör.

VII avlöningsklassen: 57,000 mark.

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: om-
budsman, överkamrerare och överläkare.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: sta-
tionsinspektör av I klass (Helsingfors och
Viborg).

Statsjärnvägarna: baningenjör av I klass,
maskiningenjör av I klass samt trafikin-
spektör av I klass.

Såsom vederlag för naturaförmåner av-
drages för stationsinspektör av I klass
9,000 mark.

VIII palkkausluokka: 52,500 markkaa.

Valtionrautateiden keskushallinnon apulaisasianvalvoja, ylikontrollööri, kemisti-insinööri, oppikurssien johtaja, I luokan arkkitehti, pääkasööri, tilastokonttorin päällikkö ja lennätininsinööri.

Valtionrautateiden linjahallinnon I luokan asemapäällikkö (paitsi Helsingin ja Viipurin) sekä II luokan ratainsinööri ja II luokan koneinsinööri ylemmässä palkkausluokassa.

Valtionrautateiden varasto-osaston puutarakonttorin päällikkö.

Luontaisetujen vastikkeena vähennetään I luokan asemapäälliköltä 9,000 markkaa.

IX palkkausluokka: 48,000 markkaa.

Valtionrautateiden keskushallinnon varastokonttorin päällikkö, kilometrikonttorin päällikkö, II luokan ratainsinööri ja II luokan koneinsinööri alemmassa palkkausluokassa sekä kamreeri.

Valtionrautateiden linjahallinnon piirikamreeri, II luokan asemapäällikkö, asemapäällikön apulainen (Helsinki ja Viipuri), II luokan ratainsinööri ja II luokan koneinsinööri alemmassa palkkausluokassa sekä I luokan varastonhoitaja.

Valtionrautateiden rautatierakennusten II luokan ratainsinööri alemmassa palkkausluokassa.

Valtionrautateiden konepajan II luokan koneinsinööri alemmassa palkkausluokassa.

Luontaisetujen vastikkeena vähennetään II luokan asemapäälliköltä 9,000 markkaa.

X palkkausluokka: 43,500 markkaa.

Valtionrautateiden keskushallinnon II luokan arkkitehti, II luokan liikennetarkastaja, notaari, reviisori, ylemmän palkkaus-

VIII avlöningsklassen: 52,500 mark.

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: biträdande ombudsman, överkontrollör, kemistingenjör, föreståndare för lärokurserna, arkitekt av I klass, huvudkassör, föreståndare för statistiska kontoret och telegrafingenjör.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: stationsinspektor av I klass (utom i Helsingfors och Viborg) samt baningenjör av II klass och maskiningenjör av II klass i högre avlöningsklass.

Statsjärnvägarnas förrådsavdelning: föreståndare för trävarukontoret.

Såsom vederlag för naturaförmåner avdrages för stationsinspektor av I klass 9,000 mark.

IX avlöningsklassen: 48,000 mark.

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: föreståndare för förrådskontoret, föreståndare för kilometerkontoret, baningenjör av II klass och maskiningenjör av II klass i lägre avlöningsklass samt kamrerare.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: distriktskamrerare, stationsinspektor av II klass, stationsinspektorsadjoint (Helsingfors och Viborg), baningenjör av II klass och maskiningenjör av II klass i lägre avlöningsklass samt förrådsförvaltare av I klass.

Statsjärnvägarnas järnvägsbyggnader: baningenjör av II klass i lägre avlöningsklass.

Statsjärnvägarnas verkstäder: maskiningenjör av II klass i lägre avlöningsklass.

Såsom vederlag för naturaförmåner avdrages för stationsinspektor av II klass 9,000 mark.

X avlöningsklassen: 43,500 mark.

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: arkitekt av II klass, trafikinspektör av II klass, notarie, revisor, kontrollör av

luokan I luokan kontrollööri ja ylemmän palkkausluokan speditööri.

Valtionrautateiden linjahallinnon revii-sori, piirikassööri, II luokan liikennetarkas-taja, asemapäällikön apulainen (Turku ja Tampere).

Valtionrautateiden rautatierakennusten apulaisinsinööri.

XI palkkausluokka: 39,000 markkaa.

Valtionrautateiden keskushallinnon pai-natustöiden konttorin päällikkö, apulaisin-sinööri, reistraattori, aktuaari ja alemman palkkausluokan I luokan kontrollööri.

Valtionrautateiden linjahallinnon III luokan asemapäällikkö, asemakasööri (Helsinki ja Viipuri) ja apulaiskasööri.

Valtionrautateiden II luokan varastonhoi-taja ja konepajojen apulaisinsinööri.

Luontaisetujen vastikkeena vähennetään III luokan asemapäälliköltä 6,000 markkaa.

XII palkkausluokka: 36,000 markkaa.

Valtionrautateiden keskushallinnon alem-man palkkausluokan speditööri ja II luokan kontrollööri.

Valtionrautateiden linjahallinnon asema-kasööri (Turku, Tampere, Vaasa ja Kou-vola) ja I luokan varikonesimies.

XIII palkkausluokka: 33,000 markkaa.

Valtionrautateiden keskushallinnon kir-janpitäjä ja I luokan kirjuri.

Valtionrautateiden linjahallinnon ylem-män palkkausluokan kirjanpitäjä, ylemmän palkkausluokan I luokan kirjuri, ylemmän palkkausluokan I luokan lennätinteknikko, II luokan varikonesimies, IV luokan ase-mapäällikkö, asemakasööri (Riihimäki, Oulu, Kuopio ja Lahti), III luokan varastonhoi-taja, konepajan työnjohtaja ja konttoripääl-

I klass i högre avlöningsklass och speditör av högre avlöningsklass.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: revii-sor, distriktskassör, trafikinspektör av II klass och stationsinspektorsadjoint (Åbo och Tammerfors).

Statsjärnvägarnas järnvägsbyggnader: biträdande ingenjör.

XI avlöningsklassen: 39,000 mark.

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: chef för kontoret för tryckningsarbeten, biträ-dande ingenjör, registrator, aktuarie och kontrollör av I klass i lägre avlöningsklass

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: sta-tionsinspektör av III klass, stationskassör (Helsingfors och Viborg) och biträdande kassör.

Statsjärnvägarna: förrådsförvaltare av II klass och biträdande ingenjör vid verk-städerna.

Såsom vederlag för naturaförmåner av-drages för stationsinspektör av III klass 6,000 mark.

XII avlöningsklassen: 36,000 mark.

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: spe-ditör av lägre avlöningsklass, kontrollör av II klass.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: sta-tionskassör (Åbo, Tammerfors, Vasa och Kouvola) och depåföreståndare av I klass.

XIII avlöningsklassen: 33,000 mark.

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: bokförare och bokhållare av I klass.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: bok-förare av högre avlöningsklass, bokhållare av I klass i högre avlöningsklass, telegraf-tekniker av I klass i högre avlöningsklass, depåföreståndare av II klass, stationsinspek-tör av IV klass, stationskassör (Riihimäki, Uleåborg, Kuopio och Lahti), förrådsförval-tare av III klass, verkmästare och kontors-

likkö sekä rautatierakennusten rakennusmestari.

Luontaisetujen vastikkeena vähennetään IV luokan asemapäälliköltä 4,500 markkaa.

XIV palkkausluokka: 30,000 markkaa.

Valtionrautateiden keskushallinnon I luokan lennätinteknikko, ylipuutarhuri, rakennusmestari ja työnjohtaja.

Valtionrautateiden linjahallinnon V luokan asemapäällikkö, rakennusmestari, alemman palkkausluokan I luokan lennätinteknikko, alemman palkkausluokan I luokan kirjuri, alityönjohtaja sekä rautatierakennusten I luokan ratamestari.

Luontaisetujen vastikkeena vähennetään V luokan asemapäälliköltä 4,500 markkaa.

XV palkkausluokka: 28,500 markkaa.

Valtionrautateiden linjahallinnon ensimmäisen palkkausluokan I luokan ratamestari, veturimestari, ensimmäisen palkkausluokan I luokan veturinkuljettaja, II luokan lennätinteknikko ja järjestelymestari (Helsinki, Pasila ja Viipuri).

XVI palkkausluokka: 27,000 markkaa.

Valtionrautateiden keskushallinnon ylemmän palkkausluokan II luokan kirjuri, kanslisti ja toisen palkkausluokan I luokan ratamestari.

Valtionrautateiden linjahallinnon alemman palkkausluokan kirjanpitäjä, II luokan kirjuri, toisen palkkausluokan I luokan ratamestari, toisen palkkausluokan I luokan veturinkuljettaja, ensimmäisen palkkausluokan I luokan vaunumestari, kone-mestari, I luokan lipunmyyjä, järjestelymestari (paitsi Helsingissä, Pasilassa ja Viipurissa), ensimmäisen palkkausluokan ylikonduktööri.

föreståndare vid verkstad, samt byggmästare vid järnvägsbyggnader.

Såsom vederlag för naturaförmåner avdrages för stationsinspektör av IV klass 4,500 mark.

XIV avlöningsklassen: 30,000 mark.

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: telegraftekniker av I klass, överträdgårdsmästare, byggmästare och verkmästare.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: stationsinspektör av V klass, byggmästare, telegraftekniker av I klass i lägre avlöningsklass, bokhållare av I klass i lägre avlöningsklass, underverkmästare och banmästare av I klass vid järnvägsbyggnaderna.

Såsom vederlag för naturaförmåner avdrages för stationsinspektör av V klass 4,500 mark.

XV avlöningsklassen: 28,500 mark.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: banmästare av I klass i första avlöningsklass, lokomotivmästare, lokomotivförare av I klass i första avlöningsklass, telegraftekniker av II klass och rangeringsmästare (Helsingfors, Fredriksberg och Viborg).

XVI avlöningsklassen: 27,000 mark.

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: bokhållare av II klass i högre avlöningsklass, kanslist och banmästare av I klass i andra avlöningsklass.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: bokförare av lägre avlöningsklass, bokhållare av II klass, banmästare av I klass i andra avlöningsklass, lokomotivförare av I klass i andra avlöningsklass, vagnmästare av I klass i första avlöningsklass, maskinmästare, biljettförsäljare av I klass, rangeringsmästare (förutom i Helsingfors, Fredriksberg och Viborg), överkonduktör av första avlöningsklass.

XVII palkkausluokka: 25,500 markkaa.

Valtionrautateiden keskushallinnon alemman palkkausluokan II luokan kirjuri.

Valtionrautateiden linjahallinnon toisen palkkausluokan I luokan vaunumestari, kaa-sumestari, asemamestari, toisen palkkausluokan ylikonduktööri, rautatierakennusten II luokan ratamestari.

XVIII palkkausluokka: 24,000 markkaa.

Valtionrautateiden keskushallinnon piirustaja.

Valtionrautateiden linjahallinnon ensimmäisen palkkausluokan II luokan ratamestari, II luokan veturinkuljettaja, alikone-mestari, II luokan lipunmyyjä, ensimmäisen palkkausluokan sähköttäjä, I luokan pakka-mestari, I luokan vaakamestari ja välskär.

XIX palkkausluokka: 22,500 markkaa.

Valtionrautateiden linjahallinnon ensimmäisen palkkausluokan rataesimies, II luokan vaunumestari, toisen palkkausluokan sähköttäjä, konduktööri, ensimmäisen palkkausluokan I luokan vaihdemiesten esimies, ensimmäisen palkkausluokan asetinlaitemies.

XX palkkausluokka: 21,000 markkaa.

Valtionrautateiden keskushallinnon ensimmäisen palkkausluokan konttoriapulainen ja ylemmän palkkausluokan vahtimestari.

Valtionrautateiden linjahallinnon ensimmäisen palkkausluokan konttoriapulainen, ensimmäisen palkkausluokan veturinlämmittäjä ja ensimmäisen palkkausluokan lennätin-monttööri, veturinpuhdistajain esimies, I luokan vaununtarkastaja, II luokan pak-kamestari, II luokan vaakamestari, vahti-mestari (I luokan asemalla), ensimmäisen palkkausluokan varastovahtimestari, II luokan vaihdemiesten esimies, I luokan vaihde-mies ja asemamiesten esimies.

XVII avlöningsklassen: 25,500 mark.

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: bok-hållare av II klass i lägre avlöningsklass.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: vagn-mästare av I klass i andra avlöningsklass, gasmästare, stationsmästare, överkonduktör av andra avlöningsklass, banmästare av II klass vid järnvägsbyggnaderna.

XVIII avlöningsklassen: 24,000 mark.

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: ri-tare.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: ban-mästare av II klass i första avlöningsklass, lokomotivförare av II klass, undermaskin-mästare, biljettförsäljare av II klass, tele-grafist av första avlöningsklass, pack-mästare av I klass, vågmästare av I klass och fältskär.

XIX avlöningsklassen: 22,500 mark.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: ban-förman av första avlöningsklass, vagn-mästare av II klass, telegrafist av andra avlöningsklass, konduktör, växelkarlsför-man av I klass i första avlöningsklass, ställverkskarl av första avlöningsklass.

XX avlöningsklassen: 21,000 mark.

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: kon-torsbiträde av första avlöningsklass och vaktmästare av högre avlöningsklass.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: kon-torsbiträde av första avlöningsklass, loko-motiveldare och telegrafmontör av första avlöningsklass, lokomotivputsarförman, vagnsrevisor av I klass, packmästare av II klass, vågmästare av II klass, vakt-mästare (å station av I klass), förrådsvakt-mästare av första avlöningsklass, växel-karlsförman av II klass, växelkarl av I klass, stationskarlsförman.

XXI palkkausluokka: 19,500 markkaa.

Valtionrautateiden keskushallinnon toisen palkkausluokan konttoriapulainen ja alemman palkkausluokan vahtimestari.

Valtionrautateiden linjahallinnon toisen palkkausluokan konttoriapulainen, puutarhuri, toisen palkkausluokan rataesimies, toisen palkkausluokan veturilämmittäjä, II luokan vaununtarkastaja, toisen palkkausluokan lennätinmontööri, ensimmäisen palkkausluokan junamies, vahtimestari (muu kuin I luokan aseman), toisen palkkausluokan varastovahtimestari, II luokan vaihdemies.

XXII palkkausluokka: 18,000 markkaa.

Valtionrautateiden linjahallinnon ensimmäisen palkkausluokan ratavartija, ensimmäisen palkkausluokan veturinpuhdistaja, toisen palkkausluokan junamies, koneosaston pumppukoneenkäyttäjät ja ensimmäisen palkkausluokan asemamies.

XXIII palkkausluokka: 16,800 markkaa.

Valtionrautateiden linjahallinnon toisen palkkausluokan veturinpuhdistaja, vaunuvoiteliija, toisen palkkausluokan ratavartija ja toisen palkkausluokan asemamies.

XXIV palkkausluokka: 15,600 markkaa.

Valtionrautateiden keskushallinnon talonmies.

Valtionrautateiden linjahallinnon talonmies, kolmannen palkkausluokan asemamies, ensimmäisen palkkausluokan vahtimies.

XXV palkkausluokka: 14,400 markkaa.

Valtionrautateiden linjahallinnon kolmannen palkkausluokan ratavartija ja toisen palkkausluokan vahtimies.

XXI avlöningsklassen: 19,500 mark.

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: kontorsbiträde av andra avlöningsklass och vaktmästare av lägre avlöningsklass.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: kontorsbiträde av andra avlöningsklass, trädgårdsmästare, banförman av andra avlöningsklass, lokomotiveldare av andra avlöningsklass, vagnsrevisor av II klass, telegrafmontör av andra avlöningsklass, tågkarl av första avlöningsklass, vaktmästare (förutom å station av I klass), förråds-vaktmästare av andra avlöningsklass, växelkarl av II klass.

XXII avlöningsklassen: 18,000 mark.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: banvakt av första avlöningsklass, lokomotivputsare av första avlöningsklass, tågkarl av andra avlöningsklass, pumppmaskinist vid maskinavdelningen och stationskarl av första avlöningsklass.

XXIII avlöningsklassen: 16,800 mark.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: lokomotivputsare av andra avlöningsklass, vagnssmörjare, banvakt av andra avlöningsklass och stationskarl av andra avlöningsklass.

XXIV avlöningsklassen: 15,600 mark.

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: gårdskarlar.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: gårdskarlar, stationskarl av tredje avlöningsklass samt vaktkarl av första avlöningsklass.

XXV avlöningsklassen: 14,400 mark.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: banvakt av tredje avlöningsklass och vaktkarl av andra avlöningsklass.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

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

Helsingissä, rautatiehallituksessa, maaliskuun 2 päivänä 1928.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 2 mars 1928.

Jalmar Castrén.

K. A. Wahlstedt.

Kiertokirje

N:o 7/820

maaliskuun 2 päivältä 1928

kiinteistä signaaleista Liimatan ja Kaislahden pysäkeillä sekä Tienhaaran, Säiniön, Uuraan, Karisalmen, Ojajärven ja Elisenvaaran asemilla.

I. Liimatan pysäkin aikaisempi vaihde- ja signaaliturvalaitos on täydennetty Pölläkkälän radan siellä aiheuttamien raidemuutosten johdosta ja kuuluvat turvalaitokseen seuraavat kiinteät signaalit, joista semafoorit saadaan signaalihojesäännön 12 §:n muistutuksen mukaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulo- tai lähtösignaalin, nimittäin:

1. *Kolmisiipinen tulosemafoori* (A^{1/2/3}) vilkkuvalolla varustettuine valoetussignaaleineen (katso kappaleesta IX) Viipurin henkilöaseman puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 200 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja etusignaali 750 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) Säiniölle, kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) Nuoraalle ja kolmella siivellä (kolmella vihreällä valolla) Pölläkkälään mainitulta tulosuunnalta meneville junille.

2. *Kolmisiipinen tulosemafoori* (B^{1/2/3}) Viipurin järjestelyratapihan puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 95 met-

Cirkulär

N:o 7/820

av den 2 mars 1928

angående fasta signaler å Liimatta och Kaislahti hållplatser, Tienhaara, Säiniö, Uuras, Karisalmi, Ojajärvi och Elisenvaara stationer.

I. Å Liimatta hållplats har tidigare förefintlig växel- och signalsäkerhetsanläggning kompletterats på grund av genom Pölläkkälä banans utbyggnad därstädes utförda spårförändringar och tillhöra säkerhetsanläggningen följande fasta signaler, av vilka semaforerna enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet få ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomst- eller avgångssignal, nämligen:

1. *En trevingad infartssemafor* (A^{1/2/3}) jämte med blinkljus försedd ljusförsignal (se stycket IX) vid infarten från Viborgs personstation. Semaforen är belägen på 200 meters avstånd från infartens första (med-) växel och försignalen 750 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till Säiniö, två vingar (två gröna sken) till Nuora och tre vingar (tre gröna sken) till Pölläkkälä gående tåg.

2. *En trevingad infartssemafor* (B^{1/2/3}) vid infarten från Viborgs rangeringsbangård. Semaforen är belägen på 95 me-

rin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) Nuoraalle, kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) Säiniölle ja kolmella siivellä (kolmella vihreällä valolla) Pölläkkälään mainitulta tulosuunnalta meneville junille.

3. *Kaksisiipinen lähtösemafoori* (C $1/2$) vilkkuvalolla varustettuine valoetsignaaleineen (katso kappaleesta IX) Säiniöltä Viipuriin meneville junille. Semafoori sijaitsee 135 metrin etäisyydellä lähtösuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja etusignaali 555 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) Viipurin henkilöasemalle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) Viipurin järjestelyratapihalle Säiniöltä meneville junille.

4. *Kaksisiipinen lähtösemafoori* (D $1/2$) vilkkuvalolla varustettuine valoetsignaaleineen (katso kappaleesta IX) Nuoraalta Viipuriin meneville junille. Semafoori sijaitsee 25 metrin etäisyydellä lähtösuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 545 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) Viipurin järjestelyratapihalle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) Viipurin henkilöasemalle Nuoraalta meneville junille.

5. *Vilkkuvalolla varustettu levysignaali* (V₁) Pölläkkälän puoleisella tulosuunnalla, tarkoitettuna pysyvällä varoitussignaali (vihreällä signaalilevyllä, vihreällä vilkkuvalolla) varoittamaan mainitulta tulosuunnalta saapuvia junia. *Kaikkien Pölläkkälästä tulevien junien tulee nimittäin pysähtyä Liimatan pysäkille.* Levysignaali sijaitsee 1,100 metrin

ters avstånd från infartens första (mot-) växel. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till Nuoraa, två vingar (två gröna sken) till Säiniö och tre vingar (tre gröna sken) till Pölläkkälä gående tåg.

3. *En tvåvingad utfartssemafor* (C $1/2$) jämte med blinkljus försedd ljusförsignal (se stycken IX), avsedd för tåg från Säiniö till Viborg. Semaforen är belägen på 135 meters avstånd från utfartens första (med-) växel och försignalen 555 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från Säiniö till Viborgs personstation och med två vingar (två gröna sken) till Viborgs rangeringsbangård gående tåg.

4. *En tvåvingad utfartssemafor* (D $1/2$) jämte med blinkljus försedd ljusförsignal (se stycket IX) för tåg från Nuoraa till Viborg. Semaforen är belägen på 25 meters avstånd från utfartens första (mot-) växel och försignalen 545 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från Nuoraa till Viborgs rangeringsbangård och med två vingar (två gröna sken) till Viborgs personstation gående tåg.

5. *En med blinkljus försedd skivsignal* (V₁) vid infarten från Pölläkkälä, avsedd att förmedels ständigt varsamhetsignal (grön signalskiva, grönt blinkljus) varsko från nämnda infart inkommande tåg. *Alla från Pölläkkälä inkommande tåg böra nämligen stanna vid Liimatta haltpunkt.* Skivsignalen är belägen på 1,100 meters avstånd från den första

etäisyydellä ensimmäisestä vastavaihteesta (turvavaihteesta), mikä sivuutetaan lähdetessä Liimatan pysäkiltä Viipuriin.

Kaikki edellämainitut signaalit ovat jo käytännössä lukuunottamatta semafoorin A $1/2/3$ kolmatta siipeä ja levysignaalia V₁, jotka otetaan käytäntöön asianomaisen ratainsinöörin vast'edes ilmoittamana aikana, kuitenkin viimeistään silloin, kun Pölläkkälän rata avataan väliaikaiselle liikenteelle.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 41/3196, 19/12—1924 kappale I, joka koskee Liimatan kiinteitä signaaleja.

II. **Kaislahden pysäkin** Uuraan puoleiselle tulosuunnalle on pystytetty *kaksisiipinen tulosemafoori* (A $1/2$) vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen (katso kappaleesta IX). Semafoori sijaitsee 220 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja etusignaali 733 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) toiselle laituriraiteelle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) sivuraiteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Semafoori otettiin vaihdelukituksineen käytäntöön viime lokakuun 5 päivänä ja saadaan signaaliyhjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

III. **Tienhaaran aseman** vaihde- ja signaaliturvalaitokseen kuuluvat seuraavat aikaisemmin käytäntöön otetut kiinteät signaalit, jotka saadaan signaaliyhjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulo- tai lähtösignaalin, nimittäin:

1. *Kaksisiipinen tulosemafoori* (A $1/2$) vilkkuvalolla varustettuine etusignaalei-

motväxeln (skyddsväxeln), som passeras vid utfart från Liimatta haltpunkt till Viborg.

Alla ovannämnda signaler äro redan ibruktagna förutom tredje vingen å semaforen A $1/2/3$ och skivsignalen V₁, vilka ibruktagas å tid som vederbörande baningeniör äger närmare delgiva, dock så att de senast äro i bruk, då Pölläkkälä banan öppnas för provisorisk trafik.

Härmed upphäves uti järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 41/3196, 19/12—1924, stycket I, som berör Liimatta fasta signaler.

II. Å **Kaislahti hållplats** har vid infarten från Uuras uppställts en *tvåvingad infartssemafor* (A $1/2$) jämte med blinkljus försedd ljusförsignal (se stycket IX). Semaforen är belägen på 220 meters avstånd från infartens första (med-)växel och försignalen 733 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till andra plattformsspåret och med två vingar (två gröna sken) för till sidospåren inkommande tåg.

Semaforen, som jämte tillhörande växelförreglingar ibruktagits den 5 sistlidne oktober, får enligt anmärkningen uti § 12 i signalreglementet ställas på „fri-fart”, innan tåget givit ankomstsignal.

III. Till **Tienhaara stations** växel- och signalsäkerhetsanläggning höra följande tidigare ibruktagna fasta signaler, vilka enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet få ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomst- eller avgångssignal, nämligen:

1. En *tvåvingad infartssemafor* (A $1/2$) jämte med blinkljus försedd försignal vid

neen Viipurin puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 250 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 300 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) ensimmäiselle laituriraitteelle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) sivuraitteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Yksisiipinen lähtöblokkisemafoori* (B) ratapihan itäpäässä kaikille Tienhaarasta Viipuriin meneville junille.

3. *Kolmisiipinen tulosemafoori* (C^{1/2/3}) vilkkuvalolla varustettuine etusignaaleineen Hovinmaan puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 145 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 350 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) ensimmäiselle laituriraitteelle, kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) toiselle raitteelle ja kolmella siivellä (kolmella vihreällä valolla) sivuraitteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 89/3372, 3/9—1915 kohdat 20) ja 21) ja kiertokirjeen N:o 38/2374, 31/10—1923 kappale XI.

IV. *Säiniön asemalla* on vaihde- ja signaaliturvalaitoksen muutoksien yhteydessä Viipurin puoleinen lähtöblokkisemafoori poistettu (4/10—1926) ja kuuluvat signaaliturvalaitokseen nykyään seuraavat aikaisemmin käytäntöön otetut kiinteät signaalit, jotka signaaliyhjessännön 12 §:n muistutuksen mukaan saadaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin, nimittäin:

1. *Kaksisiipinen tulosemafoori* (A^{1/2}) vilkkuvalolla varustettuine etusignaaleineen Liimatan puoleisella tulosuunnalla.

infarten från Viborg. Semaforen är belägen 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 första plattformsspåret och med två vingar (två gröna sken) till sidospåren inkommande tåg.

2. En *envingad utfartsblocksemafor* (B) i östra ändan av bangården, avsedd för alla från Tienhaara till Viborg avgående tåg.

3. En *trevingad infartssemafor* (C^{1/2/3}) jämte med blinkljus försedd försignal vid infarten från Hovinmaa. Semaforen är belägen på 145 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 350 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till första plattformsspåret, två vingar (två gröna sken) till andra spåret och tre vingar (tre gröna sken) till sidospåren inkommande tåg.

Härmed upphäves mom. 20) och 21) uti järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 89/3372, 3/9—1915 och stycket XI i cirkuläret N:o 38/2374, 31/10—1923.

IV. Å *Säiniö station* har i samband med växel- och signalsäkerhetsanläggningens ombyggnad den för utfart till Viborg gällande utfartsblocksemaforen slopats (4/10—1926) och tillhöra signalsäkerhetsanläggningen numera följande, tidigare ibruktagna fasta signaler, vilka enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet få ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsinal, nämligen:

1. En *tvåvingad infartssemafor* (A^{1/2}) jämte med blinkljus försedd försignal vid infarten från Liimatta. Semaforen är

Semafoori sijaitsee 240 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-)vaihteesta ja etusignaali 300 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) toiselle laituriraiteelle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) sivuraiteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Kaksisiipinen tulosemafoori* (B ^{1/2}) vilkkuvalolla varustettuine etusignaaleineen Kämärän puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 40 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-)vaihteesta ja etusignaali 460 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) ensimmäiselle laituriraiteelle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) sivuraiteille tuleville junille.

Täten kumotaan ratatirehtöörin kiertokirje N:o 515, 2/11—1908, rautatiehallituksen kiertokirje N:o 85/3969, 28/11—1911, sekä kiertokirjeen N:o 89/3372, 3/9—1915 kohdat 22) ja 23).

V. *Uuraan asemalla* on (viime heinäkuun 27 päivänä) otettu käytäntöön *yksi-siipinen tulosemafoori* (A) Kaislahdelta tuleville junille. Semafoori sijaitsee 430 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-)vaihteesta.

VI. *Karisalmen asemalle* on rakennettu vaihte- ja signaaliturvalaitos, joka otetaan käytäntöön tulevan huhtikuun 18 päivänä. Turvalaitokseen kuuluvat seuraavat kiinteät signaalit, jotka signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaan saadaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin, nimittäin:

1. *Kaksisiipinen tulosemafoori* (A ^{1/2}) Talin puoleisella tulosuunnalla 320 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-)vaihteesta. Semafoorilla

belägen på 240 meters avstånd från infartens första (med-) växel och försignalen 300 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri-fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till andra plattformsspåret och med två vingar (två gröna sken) till sidospåren inkommande tåg.

2. En *tvåvingad infartssemafor* (B ^{1/2}) jämte med blinkljus försedd försignal vid infarten från Kämärä. Semaforen är belägen på 40 meters avstånd från infartens första (mot-)växel och försignalen 460 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till första plattformsspåret och med två vingar (två gröna sken) till sidospåren inkommande tåg.

Härmed upphäves bandirektörens cirkulär N:o 515, 2/11—1908, järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 85/3969, 28/11—1911 och mom. 22) och 23) uti cirkuläret N:o 89/3372, 3/9—1915.

V. Å *Uuras station* har (den 27 sistlidne juli) ibruktagits en *envingad infartssemafor* (A), avsedd för tåg från Kaislahti. Semaforen är belägen på 430 meters avstånd från infartens första (med-) växel.

VI. Å *Karisalmi station* har utbyggtts en växel- och signalsäkerhetsanläggning, vilken ibruktagdes den 18 instundande april. Till anläggningen höra följande fasta signaler, vilka enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet få ställas på „fri-fart”, förrän tåget givit ankomstsignal, nämligen:

1. En *tvåvingad infartssemafor* (A ^{1/2}), belägen vid infarten från Tali på 320 meters avstånd från infartens första (mot-)växel. Med semaforen visas „fri-fart”

näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) ensimmäiselle laituriraiteelle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) sivuraiteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Kaksisiipinen tulosemafoori* (B ^{1/2}) vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen (katso kappaleesta IX) Kavantsaaren puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 330 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 500 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) ensimmäiselle laituriraiteelle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) sivuraiteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Samallakuin uudet tulosemafoorit otetaan käytäntöön, poistetaan nykyinen Talin puoleinen puusemafoori.

VII. **Ojajärven aseman** Inkilän puoleiselle tulosuunnalle on pystytetty *kaksisiipinen tulosemafoori* (A ^{1/2}) 300 metrin etäisyydelle tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) ensimmäiselle laituriraiteelle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) sivuraiteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Semafoori otetaan vaihdelukitukseineen käytäntöön tulevan huhtikuun 18 päivänä ja saadaan se signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Samallakuin uusi semafoori otetaan käytäntöön, poistetaan nykyinen puusemafoori.

VIII. **Elisenvaaran aseman** Ihalan puoleinen *yksisiipinen tulosemafoori* (C) on siirretty uudelle paikalle 335 metrin etäisyydelle tulosuunnan ensimmäisestä

med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till första plattformsspåret och med två vingar (två gröna sken) till sidospåren inkommande tåg.

2. En *tvåvingad infartssemafor* (B ^{1/2}) jämte med blinkljus försedd ljusförsignal (se stycket IX) vid infarten från Kavantsaari. Semaforen är belägen på 330 meters avstånd från infartens första (mot-)växel och försignalen 500 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri-fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till första plattformsspåret och med två vingar (två gröna sken) till sidospåren inkommande tåg.

Samtidigt, som de nya infartssemaforerna ibruktages, slopas den nuvarande träsemaforen för tåg från Tali.

VII. Å **Ojajärvi station** har vid infarten från Inkilä uppställts en *tvåvingad infartssemafor* (A ^{1/2}), belägen på 300 meters avstånd från infartens första (mot-)växel. Med semaforen visas „fri-fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till första plattformsspåret och med två vingar (två gröna sken) till sidospåren inkommande tåg.

Semaforen ibruktages jämte tillhörande växelförreglingar den 18 instundande april och får densamma enligt anmärkningen i § 12 i signalreglementet ställas på „fri-fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Samtidigt, som semaforen ibruktages, slopas den nuvarande träsemaforen.

VIII. Å **Elisenvaara station** har den vid infarten från Ihala belägna *envingade infartssemaforen* (C) förflyttats till ny plats, belägen på 335 meters avstånd

(vasta-)vaihteesta ja sen vilkkuvalolla varustettu etusignaali 400 metrin päähän semafoorista. Signaalit otettiin siirron jälkeen käytäntöön viime heinäkuun 29 päivänä.

Täten täydennetään rautatiehallituksen kiertokirjeet N:o 9918, 20/7—1909 ja N:o 63/2415, 8/7—1920.

IX. Edellämainitut valosignaalirakenteiset etusignaalit — *valoetusignaalit* — näyttävät päivällä samoin kuin yöllä vastaavasti vihreätä ja valkoista vilkkuvaloa (ilman takavaloa).

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisen tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, maaliskuun 2 päivänä 1928.

från infartens första (mot-) växel och dess med blinkljus försedda försignal 400 meter från semaforen. Signalerna ibruktoagos efter förflyttningen den 29 sistlidne juli.

Härmed kompletteras järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 9918, 20/7—1909 och N:o 63/2415, 8/7—1920.

IX. Ovannämnda såsom ljussignaler utbyggda försignaler — *ljusförsignaler* — visa om dagen på samma sätt som om natten resp. grönt och vitt blinkande sken (utan bakåtsken).

Ovanstående meddelas härmed vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 2 mars 1928.

Jalmar Castrén.

A. Grunér.

Kiertokirje

N:o 8/945

maaliskuun 9 päivältä 1928

kiinteistä signaaleista Oulun, Kokkolan, Lylyn, Siuron, Tyrvään, Loimaan, Hämeenlinnan ja Vesangan asemilla sekä Töysän pysäkillä.

I. **Oulun asemalle** on etelätulosuunnille pystytetty uudet tulosemafoorit, jotka otettiin käytäntöön viime marraskuun 1 päivänä, ja on asemalla nyt seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Yksisiipinen tulosemafoori* (A) Kempeleeltä tuleville junille. Semafoori sijaitsee tulosuunnan vasemmalla puolella 380 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta.

2. *Yksisiipinen tulosemafoori* (B) Muhokselta tuleville junille. Semafoori sijaitsee semafoorin A kohdalla 300 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

3. *Yksisiipinen tulosemafoori* (C) vilkkualolla varustettuine etusignaaleineen Tuirasta tuleville junille. Semafoori sijaitsee 290 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (englantilaisesta) ratapihavaihteesta ja etusignaali 335 metrin päässä semafoorista.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 49/2811, 25/7—1913 sekä N:o 63/2415, 8/7—1920, viimeksimainittu mikäli se koskee Oulun aseman signaaleja.

II. **Kokkolan asemalle** on pohjoistulosuunnalle rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, johon kuuluu:

Cirkulär

N:o 8/945

av den 9 mars 1928

angående fasta signaler å Oulu, Gamlakarleby, Lyly, Siuro, Tyrvää, Loimaa, Hämeenlinna och Vesanka stationer samt Töysä hållplats.

I. Å **Oulu station** har vid södra infarterna uppställts nya infartssemaforer, vilka ibruktagits den 1 sistlidne november, och finnas å stationen numera följande fasta signaler:

1. En *envingad infartssemafor* (A) för tåg från Kempele. Semaforen är belägen till vänster om infarten, på 380 meters avstånd från infartens första (med-) växel.

2. En *envingad infartssemafor* (B) för tåg från Muhos. Semaforen är belägen bredvid semaforen A, på 300 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

3. En *envingad infartssemafor* (C) jämte med blinkljus försedd försignal vid infarten från Tuira. Semaforen är belägen på 290 meters avstånd från infartens första (engelska) bangårdsväxel och försignalen 335 meter från semaforen.

Härmed upphävas järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 49/2811, 25/7—1913 och N:o 63/2415, 8/7—1920, det sistnämnda för så vitt det berör signalerna å Oulu station.

II. Å **Gamlakarleby station** har vid norra infarten utbyggt en växel- och signalsäkerhetsanläggning, vartill hör:

Kolmisiipinen tulosemafoori ($C^{1/2/3}$) vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen (katso kappaleesta IX) Kälviän puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 360 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 585 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) toiselle raiteelle, kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) ensimmäiselle laituriraiteelle ja kolmella siivellä (kolmella vihreällä valolla) sivuraitteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Semafoori otetaan vaihdelukitukseen käytäntöön ensi huhtikuun 28 päivänä ja saadaan se signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Samalla poistetaan nykyinen pohjoinen puusemafoori ja täten täydennetään rautatiehallituksen kiertokirje N:o 43/1642, 4/4—1919, mikäli se koskee Kokkolan aseman pohjoista semafooria.

III. **Lylyn asemalla** on (viime marraskuun 4 päivänä) otettu käytäntöön:

Yksisiipinen tulosemafoori (A) Korkeakoskelta tuleville junille. Semafoori sijaitsee 410 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

IV. **Siuron asemalle** on Nokian ja Siuron sataman puoleisille tulosuunnille pystytetty uusia signaaleja, jotka otettiin käytäntöön viime marraskuun 7 päivänä, ja on asemalla nyt seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Kaksisiipinen tulosemafoori* ($A^{1/2}$) vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen (katso kappaleesta IX) Nokian puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 350 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 600 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä

En *trevingad infartssemafor* ($C^{1/2/3}$) jämte med blinkljus försedd ljusförsignal (se stycket IX) vid infarten från Kälviä. Semaforen är belägen på 360 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 585 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri-fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till andra spåret, med två vingar (två gröna sken) till första plattformspåret och med tre vingar (tre gröna sken) till sidospåren inkommande tåg.

Semaforen ibruktagas jämte tillhörande växelförreglingar den 28 instundande april och får densamma enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri-fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Samtidigt slopas den nuvarande norra träsemaforen och kompletteras härmed järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 43/1642, 4/4—1919, så vitt det berör norra semaforen å Gamlakarleby station.

III. Å **Lyly station** har (den 4 sistlidne november) ibruktagits:

En *envingad infartssemafor* (A) för tåg från Korkeakoski. Semaforen är belägen på 410 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

IV. Å **Siuro station** har vid infarterna från Nokia och Siuro hamn uppställts nya signaler, vilka ibruktagits den 7 sistlidne november, och finnas numera å stationen följande fasta signaler:

1. En *tvåvingad infartssemafor* ($A^{1/2}$) jämte med blinkljus försedd ljusförsignal (se stycket IX) vid infarten från Nokia. Semaforen är belägen på 350 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 600 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri-fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda in-

(yhdellä vihreällä valolla) ensimmäiselle laituriraiteelle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) toiselle raiteelle mainitulta tulosuunnalta tuleville junille. Semafoori saadaan signaaliyhjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

2. *Yksisüpinen tulosemafoori* (B) Karkusta tuleville junille. Semafoori sijaitsee 245 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä, ratapiha-alueen ulkopuolella sijaitsevasta (myötä-) vaihteesta.

3. *Levysignaali* (V_I) Siuron satamaraitteelta tuleville junille. Levysignaali sijaitsee 90 metrin etäisyydellä satamaradan ja pääradan risteyksestä. Levysignaalilla näytetään perusasennossa „seis” punaisella levyllä (punaisella valolla), jolloin tulo satamaraitteelta on kielletty. Satamaraitteelta ratapihalle tuleville junille annetaan tulolupa pystysuoralla signaalilevyn särmällä (väritysmällä valolla).

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 101/3772, 4/12—1914 ja N:o 41/1587, 14/4—1919, viimeksimainittu mikäli se koskee Siuron aseman signaaleja.

V. **Tyrvään asemalla** ovat molemmat tulosemafoorit siirretyt sekä otetut siten käytäntöön viime lokakuun 22 päivänä ja on asemalla nyt siis seuraavat semafoorit:

1. *Yksisüpinen tulosemafoori* (A) Karkusta tuleville junille. Semafoori sijaitsee 300 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

2. *Yksisüpinen tulosemafoori* (B) Kiikasta tuleville junille. Semafoori sijaitsee 240 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 41/1587, 14/4—1919, mikäli se koskee Tyrvään aseman signaaleja.

VI. **Loimaan asemalle** on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, joka otettiin

fart till första plattformspåret och med två vingar (två gröna sken) till andra spåret inkommande tåg. Semaforen får enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

2. En *envingad infartssemafor* (B) för tåg från Karkku. Semaforen är belägen på 245 meters avstånd från infartens första, ytterom bangårdsområdet befintliga (med-) växel.

3. En *skivsignal* (V_I) för tåg från Siuro hamnspår. Skivsignalen är belägen på 90 meters avstånd från korsningen mellan hamnbanan och huvudspåret. Med skivsignalen visas i normalläge „stopp” med röd signalskiva (rött sken), varvid infart från hamnspåret är förbjuden. Tillstånd åt tåg från hamnen att inkomma till bangården gives med signalskivans kant ställd lodrätt (ofärgat sken).

Härmed upphävas järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 101/3772, 4/12—1914, och N:o 41/1587, 14/4—1919, det sistnämnda för så vitt det berör signalerna å Siuro station.

V. Å **Tyrvää station** ha bägge infartssemaforerna förflyttats samt ibruktagits den 22 sistlidne oktober och finnas å stationen sålunda numera följande semaforer:

1. En *envingad infartssemafor* (A) för tåg från Karkku. Semaforen är belägen på 300 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

2. En *envingad infartssemafor* (B) för tåg från Kiikka. Semaforen är belägen på 240 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 41/1587, 14/4—1919, för så vitt det berör signalerna å Tyrvää station.

VI. Å **Loimaa station** har utbyggts en växel- och signalsäkerhetsanläggning, vil-

käytäntöön viime joulukuun 19 päivänä ja johon kuuluvat allamainitut semafoorit saadaan signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin, nimittäin:

1. *Kolmisiipinen tulosemafoori* ($A^{1/2/3}$) vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen (katso kappaleesta IX) Ypäjän puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 350 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 500 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) ensimmäiselle laituriraiteelle, kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) toiselle laituriraiteelle ja kolmella siivellä (kolmella vihreällä valolla) sivuraiteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Kolmisiipinen tulosemafoori* ($B^{1/2/3}$) Mellilän puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 300 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja sillä näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) ensimmäiselle laituriraiteelle, kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) toiselle laituriraiteelle ja kolmella siivellä (kolmella vihreällä valolla) sivuraiteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Täten kumotaan 5 kohta rautatiehallituksen kiertokirjeestä N:o 1/50, 7/1 1927.

VII. **Hämeenlinnan aseman** Harvialan puoleisella tulosuunnalla on (viime marraskuun 3 päivänä) otettu käyttöön *yksisiipinen vilkkuvalolla varustettu tulosemafoori* (A), joka sijaitsee 600 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

Samalla poistettiin entinen puusemafoori.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 23/1038, 23/2—1917.

VIII. Seuraavat puusemafoorit ovat sitäpaitsi poistetut:

ken ibruktagits den 19 sistlidne december och till vilken hörande nedannämnda semaforer få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal, nämligen:

1. En *trevingad infartssemafor* ($A^{1/2/3}$) jämte med blinkljus försedd ljusförsignal (se stycket IX) vid infarten från Ypäjä. Semaforen är belägen på 350 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 500 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till första plattformspåret, med två vingar (två gröna sken) till andra plattformspåret och med tre vingar (tre gröna sken) till sidospåren inkommande tåg.

2. En *trevingad infartssemafor* ($B^{1/2/3}$) vid infarten från Mellilä. Semaforen är belägen på 300 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och visas med den samma „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till första plattformspåret, med två vingar (två gröna sken) till andra plattformspåret och med tre vingar (tre gröna sken) till sidospåren inkommande tåg.

Härmed upphäves mom. 5 i järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 1/50, 7/1—1927.

VII. Å **Hämeenlinna station** har vid infarten från Harviala ibruktagits (den 3 sistlidne november) en *envingad med blinkljus försedd infartssemafor* (A), belägen på 600 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

Samtidigt slopades den tidigare träsemaforen.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 23/1038, 23/2—1917.

VIII. Följande träsemaforer ha härjämte slopats:

Vesangan aseman Kintauden puoleinen tulo semafoori.

Töysän pysäkin Ähtärin puoleinen tulo semafoori.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 43/1642, 4/4—1919 Töysän semafooria koskeva kohta.

IX. Edellämainitut valosignaalarakenteiset etusignaalit — *valoetusignaalit* — näyttävät päivällä samoinkuin yöllä vastaavasti vihreätä ja valkoista vilkkuvaloa (ilman takavaloa).

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, maaliskuun 9 päivänä 1928.

Å **Vesanka** station infartssemaforen från Kintaus.

Å **Töysä** hållplats infartssemaforen från Ähtäri.

Härmed upphäves vad som i cirkuläret N:o 43/1642, 4/4—1919 berör semaforen å Töysä.

IX. Ovannämnda såsom ljussignaler utbyggda försignaler — *ljusförsignaler* — visa om dagen på samma sätt som om natten resp. grönt och vitt blinkande sken (utan bakåtsken).

Ovanstående meddelas härmed vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 9 mars 1928.

Vilhelm Jansson.

A. Grunér.

Kiertokirje

N:o 9/946

maaliskuun 9 päivältä 1928

kiinteistä signaaleista Lahden, Simolan ja Harjun asemilla sekä Vuohijärven ja Pajarin laiturivaihteilla.

I. **Lahden asemalla** on tavararatapihan länsipäässä (asetinlaitteipiirissä II) tehty allamainitut signaalimuutokset:

1. *Yksisäipinen tulosemafoori* (E) Vesijärven puoleisella tulosuunnalla sijaitsee raidemuutosten vuoksi nykyään 5 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vas-ta-) vaihteesta ja etusignaali (kuten ennen) 380 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” edelleen ainoastaan Vesijärveltä henkilöasemalle tuleville junille. Vesijärveltä tavararatapihalle tulevien junien tulee aina pysähtyä semafoorille, jollei lähellä olevalta asetinlaitteelta II näytetä „vapaata kulkua” käsi-signaalilla.

2. *Yksisäipinen kulkutiesemafoori* (G) läpikulkuraitteelta (12) Vesijärvelle lähteville junille on täydennetty *kaksisäipiseksi* ($G^{1/2}$). Semafoorilla näytetään nyttemmin „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) Vesijärvelle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) Herralaan meneville junille.

Edellämainitut semafoorit, jotka otettiin käytäntöön viime joulukuun 23 päivänä, saadaan samoin kuin muutkin Lahden aseman semafoorit signaaliyhjesäännön 12 §:n

Cirkulär

N:o 9/946

av den 9 mars 1928

angående fasta signaler å Lahti, simola och Harju stationer samt Vuohijärvi och Pajari plattformväxlar.

I. Å **Lahti station** har i västra ändan av godsbangården (inom ställverksdistriktet II) vidtagits nedannämnda signalförändringar:

1. Den *envingade infartssemaforen* (E) vid infarten från Vesijärvi är på grund av vidtagna spårförändringar numera belägen på 5 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen (såsom förut) 380 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” fortsättningsvis endast för från Vesijärvi till personstationen inkommande tåg. Från Vesijärvi till godsbangården inkommande tåg böra alltid stanna vid semaforen, ifall icke „fri fart” visas med handsignal från det närbelägna ställverket II.

2. Den *envingade tågvägssemaforen* (G) för tåg från genomfartsspåret (12) till Vesijärvi har utbyggt till *tvåvingad* ($G^{1/2}$). Med semaforen visas numera „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för till Vesijärvi och med två vingar (två gröna sken) till Herrala gående tåg.

Ovannämnda semaforer, vilka ibruktogos den 23 sistlidne december, få liksom övriga semaforer å Lahti station enligt anmärknin-gen i § 12 av signalreglementet ställas på

muistutuksen mukaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulo- tai lähtösignaalin.

Näillä lisäyksillä täydennetään rautatiehallituksen kiertokirje N:o 33/1188, 26/3—1920.

II. **Simolan asemalla** ovat kaikki tulo-semafoorit uusitut ja on siellä nykyään allamainitut semafoorit.

1. *Yksisiipinen tulosemafoori* (A) Pulsasta tuleville junille. Semafoori sijaitsee 270 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta.

2. *Yksisiipinen tulosemafoori* (B) Lappeenrannasta tuleville junille. Semafoori sijaitsee semafoorin A kohdalla tulosuunnan vasemmalla puolella, 190 metrin etäisyydellä Lappeenrannan puoleisen tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

3. *Yksisiipinen vilkkuvalolla varustettu tulosemafoori* (C) Vainikkalasta tuleville junille. Semafoori sijaitsee 400 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

Samallakun semafoorit viime marraskuun 22 päivänä otettiin käytäntöön, poistettiin vanhat puusemafoorit ja Lappeenrannan puoleinen etusignaali.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 5/119, 12/1—1915.

III. **Harjun asemalle** on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, joka otetaan käytäntöön tulevan huhtikuun 14 päivänä. Turvalaitokseen kuuluvat allamainitut semafoorit saadaan signaalihojesäännön 12 §:n muistutuksen mukaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin, nimittäin:

1. *Kaksisiipinen tulosemafoori* ($A^{1/2}$) vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen (katso kappaleesta VI) Kouvolan puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 300 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali

„fri fart”, förrän tåget givit ankomst- eller avgångssignal.

Med dessa tillägg kompletteras järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 33/1188, 26/3—1920.

II. Å **Simola station** ha samtliga infartssemaforer förnyats och finnas därstädes numera nedannämnda semaforer:

1. En *envingad infartssemafor* (A) för tåg från Palsa. Semaforen är belägen på 270 meters avstånd från infartens första (med-) växel.

2. En *envingad infartssemafor* (B) för tåg från Lappeenranta. Semaforen är belägen bredvid semaforen A, till *vänster* om infarten, på 190 meters avstånd från infartens första (mot-) växel vid infarten från Lappeenranta.

3. En *envingad, med blinkljus försedd infartssemafor* (C) för tåg från Vainikkala. Semaforen är belägen på 400 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

Samtidigt, som semaforerna den 22 sistlidne november ibruktogos, slopades de gamla träsemaforerna och försignalen vid infarten från Lappeenranta.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 5/119, 12/1—1915.

III. Å **Harju station** har utbyggt en växel- och signalsäkerhetsanläggning, som ibruktages den 14 instundande april. Till säkerhetsanläggningen hörande nedannämnda semaforer få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställa på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsinal, nämligen:

1. En *tvåvingad infartssemafor* ($A^{1/2}$) jämte tillhörande med blinkljus försedd ljusförsignal (se stycket VI) vid infarten från Kouvola. Semaforen är belägen på 300 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 400 meter från

400 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) ensimmäiselle laituriraitteelle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) sivuraitteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Kaksisiipinen tulosemafoori* ($B^{1/2}$) Selänpään puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 250 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja sillä näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) ensimmäiselle laituriraitteelle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) sivuraitteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Samallakuin uudet tulosemafoorit otetaan käytäntöön poistetaan nykyiset puusemafoorit.

IV. **Vuohijärven laiturivaihteelle** on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, joka otetaan käytäntöön tulevan huhtikuun 14 päivänä. Turvalaitokseen kuuluvat allamainitut semafoorit saadan signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin, nimittäin:

1. *Yksisiipinen tulosemafoori* (A) Selänpään puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 555 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta (ja 85 metrin päässä Mäyrämäen sorakuopan vaihteesta) ja on tarkoitettu kaikille mainitulta tulosuunnalta pääraiteelle tuleville junille.

2. *Yksisiipinen tulosemafoori* (B) vilkkuvälillä varustettuine valoetusignaaleineen (katso kappaleesta VI) Kirjokiven puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 350 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 735 metrin päässä semafoorista. Semafoori on tarkoitettu kaikille mainitulta tulosuunnalta pääraiteelle tuleville junille.

Samallakuin uudet tulosemafoorit otetaan käytäntöön, poistetaan nykyiset puusemafoorit.

Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till första plattformspåret och med två vingar (två gröna sken) till sidospåren inkommande tåg.

2. En *tvåvingad infartssemafor* ($B^{1/2}$) vid infarten från Selänpää. Semaforen är belägen på 250 meters avstånd från infartens första (mot-) växel, och visas med densamma „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till första plattformspåret och med två vingar (två gröna sken) till sidospåren inkommande tåg.

Samtidigt, som de nya infartssemaforerna ibruktagas, slopas de nuvarande träsemaforerna.

IV. Å **Vuohijärvi plattformväxel** har utbyggs en växel- och signalsäkerhetsanläggning, vilken ibruktagas den 14 instundande april. Till säkerhetsanläggningen hörande nedannämnda semaforer få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsinal, nämligen:

1. En *envingad infartssemafor* (A) vid infarten från Selänpää. Semaforen är belägen på 555 meters avstånd från infartens första (mot-) växel (och 85 meter från Mäyrämäki grusgrops växel) och gäller alla från nämnda infart till huvudspåret inkommande tåg.

2. En *envingad infartssemafor* (B) jämte tillhörande med blinkljus försedd ljusförsignal (se stycket VI) vid infarten från Kirjokivi. Semaforen är belägen på 350 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 735 meter från semaforen. Semaforen gäller alla från nämnda infart till huvudspåren inkommande tåg.

Samtidigt som de nya infartssemaforerna ibruktagas, slopas de nuvarande träsemafo-

foorit ja kumotaan täten rautatiehallituksen kiertokirje N:o 8/847, 31/5—1918.

V. **Pajarin laiturivaihteen** levysignaali on poistettu viime lokakuun 13 päivänä.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 26/1234, 27/6—1918.

VI. Edellämainitut valosignaalin rakenteiset etusignaali — *valoetusignaali* — näyttävät päivällä samoinkuin yöllä vastaavasti vihreätä ja valkoista vilkkuvaloa (ilman takavaloa).

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, maaliskuun 9 päivänä 1928.

forerna och upphäves härmed järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 8/847, 31/5—1918.

V. Å **Pajari plattformväxel** har skivsignalen slopats den 13 sistlidne oktober.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 26/1234, 27/6—1918.

VI. Ovannämnda såsom ljussignaler utbyggda försignaler — *ljusförsignaler* — visa om dagen på samma sätt som om natten resp. grönt och vitt blinkande sken (utan bakåtsken).

Ovanstående meddelas härmed vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 9 mars 1928.

Vilhelm Jansson.

A. Grunér.

Kiertokirje

N:o 10/434

maaliskuun 8 päivältä 1928

**Pohjoismaiden Rohdoskauppa O/Y:n säiliövaunujen liikennöimisestä
valtionrautateilla.**

Rautatiehallitus on sopinut Pohjoismaiden Rohdoskauppa O/Y nimisen toiminimen kanssa sen omistamien korkeintaan kymmenen säiliövaunun liikennöimisestä valtionrautateilla samoilla ehdoilla kuin kiertokirjeessä tammikuun 7 päivältä 1926 N:o 1/47

on eräiden muiden toiminimien vastaavaan laisten vaunujen suhteen mainittu; mikä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, maaliskuun 8 päivänä 1928.

Vilhelm Jansson.

Tuure Blässar.

Kiertokirje

N:o 11/944.

Valtionrautateiden jakamisesta varikkopiireihin.

Tehdystä esityksestä on Rautatiehallitus tänäpäivänä tapahtuneessa esittelyssä määrännyt, että eri varikkojen toimintapiirit ensitulevan huhtikuun 1 päivästä lukien tulevat olemaan:

1 varikkojakso:

a) *Pasilan varikkopiiri*: rataosat Helsinki—Jokela, Kerava—Porvoo ja Sörnäinen—Pasila—Siuntio;

b) *Karjaan varikkopiiri*: rataosa Siuntio—Salo, Siuntiota ja Saloa mukaanlukematta, sekä Hanko—Nummela, Nummelaa mukaanlukematta;

c) *Turun varikkopiiri*: rataosat Salo—Turku—Naantali—Uusikaupunki sekä Turku—Matku, Matkua mukaanlukematta;

d) *Riihimäen varikkopiiri*: rataosat Jokela—Iittala, Jokelaa ja Iittalaa mukaanlukematta, Hyvinkää—Nummela ja Riihimäki—Kouvola, Kouvola mukaanlukematta;

f) *Tampereen varikkopiiri*: rataosat Iittala—Tampere—Haapamäki, Haapamäkeä mukaanlukematta, Tampere—Mäntyluoto sekä Toijala—Matku;

2 varikkojakso:

a) *Viipurin varikkopiiri*: rataosat Rajajoki—Kouvola, Kouvola mukaanlukematta, Simola—Lappeenranta, Viipuri—Koivisto—Terijoki, Kaislahti—Uuras, Viipuri—Pölläkkälä, Viipuri—Sairala, Sairalaa mukaanlukematta, sekä Antrea—Vuoksenniska;

Cirkulär

N:o 11/944.

Angående statsjärnvägarnas indelning i depotdistrikt.

På gjord framställning har Järnvägsstyrelsen vid i dag skedd föredragning förordnat, att de olika depotdistrikten från den 1 instundande april skola vara:

1:sta depotsektionen:

a) *Fredriksbergs depotdistrikt*: bandelarna Helsingfors—Jokela, Kerava—Borgå och Sörnäs—Fredriksberg—Sjundeå;

b) *Karis depotdistrikt*: bandelarna Sjundeå—Salo, Sjundeå och Salo icke medräknade, samt Hangö—Nummela, Nummela icke medräknad;

c) *Åbo depotdistrikt*: bandelarna Salo—Åbo—Naantali—Uusikaupunki samt Åbo—Matku, Matku icke medräknad;

d) *Riihimäki depotdistrikt*: bandelarna Jokela—Iittala, Jokela och Iittala icke medräknade, Hyvinkää—Nummela samt Riihimäki—Kouvola, Kouvola icke medräknad;

e) *Tampere depotdistrikt*: bandelarna Iittala—Tampere—Haapamäki, Haapamäki icke medräknad, Tampere—Mäntyluoto och Toijala—Matku;

2:dra depotsektionen:

a) *Viipuri depotdistrikt*: bandelarna Rajajoki—Kouvola, Kouvola icke medräknad, Simola—Lappeenranta, Viipuri—Koivisto—Terijoki, Kaislahti—Uuras, Viipuri—Pölläkkälä, Viipuri—Sairala, Sairala icke medräknad, samt Antrea—Vuoksenniska;

b) *Elisenvaaran varikkopiiri*: rataosat Sairala—Jaakkima—Lahdenpohja sekä Hii-tola—Rautu;

c) *Sortavalan varikkopiiri*: rataosat Jaak-kima—Nurmes, Jaakkimaa ja Lahdenpoh-jaa mukaanlukematta, Matkaselkä—Nais-tenjärvi, Jänisjärvi—Läskelä sekä Joen-suu—Outokumpu;

3 varikkojakso:

a) *Vaasan varikkopiiri*: rataosa Vaski-luoto—Seinäjoki, Seinäjokea mukaanluke-matta;

b) *Seinäjoen varikkopiiri*: rataosat Haa-pamäki—Kokkola—Kannus, Seinäjoki—Kristiinankaupunki—Kaskinen sekä Bennäs—Pietarsaari;

c) *Oulun varikkopiiri*: rataosat Kannus—Kauliranta, Kannusta mukaanlukematta, Ylivieska—Iisalmi, Iisalmia mukaanluke-matta, Lappi—Raahe, Oulu—Muhos sekä Laurila—Rovaniemi;

4 varikkojakso:

a) *Kouvolan varikkopiiri*: rataosat Kotka—Hamina—Mäntyharju sekä Kymen ja Voikan raitteet;

b) *Pieksämäen varikkopiiri*: rataosat Män-tyharju—Suonnejoki—Iisvesi, Mäntyhar-jua mukaanlukematta, Haapamäki—Elisen-vaara, Haapamäkeä ja Elisenvaaraa mu-kaanottamatta, Jyväskylä—Suolahti sekä Huutokoski—Varkaus; sekä

c) *Kuopion varikkopiiri*: rataosat Suon-nejoki—Kontiomäki—Kiehimä, Suonnejo-kea mukaanlukematta, sekä Kontiomäki—Nurmes, Nurmesta mukaanlukematta; joka kaikkien asianomaisten tiedoksi ja nou-datettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, maalisi-kuun 8 päivänä 1928.

b) *Elisenvaara depotdistrikt*: bandelarna Sairala—Jaakkima—Lahdenpohja samt Hii-tola—Rautu;

c) *Sortavala depotdistrikt*: bandelarna Jaakkima—Nurmes, Jaakkima och Lahden-pohja icke medräknade, Matkaselkä—Nais-tenjärvi, Jänisjärvi—Läskelä samt Joensuu—Outokumpu;

3:dje depotsektionen:

a) *Vasa depotdistrikt*: bandelarna Vasklot—Seinäjoki, Seinäjoki icke medräknad;

b) *Seinäjoki depotdistrikt*: bandelarna Haapamäki—Gamlakarleby—Kannus, Sei-näjoki—Kristinestad—Kaskö samt Bennäs—Jakobstad;

c) *Oulu depotdistrikt*: bandelarna Kan-nus—Kauliranta, Kannus icke medräknad, Ylivieska—Iisalmi, Iisalmi icke medräknad, Lappi—Raahe, Oulu—Muhos samt Laurila—Rovaniemi;

4:de depotsektionen:

a) *Kouvola depotdistrikt*: bandelarna Kotka—Hamina—Mäntyharju samt Kymi och Voikka banor;

b) *Pieksämäki depotdistrikt*: bandelarna Mäntyharju—Suonnejoki—Iisvesi, Män-tyharju icke medräknad, Haapamäki—Elisen-vaara, Haapamäki och Elisenvaara icke medräknade, Jyväskylä—Suolahti samt Huutokoski—Varkaus;

c) *Kuopio depotdistrikt*: bandelarna Suonnejoki—Kontiomäki—Kiehimä, Suon-nejoki icke medräknad, samt Kontiomäki—Nurmes, Nurmes icke medräknad; vilket alle dem, som vederbör, till känne-dom och efterrättelse härigenom meddelas.

Helsingfors, å Järnvägsstyrelsen, den 8 mars 1928.

Vilhelm Jansson.

Väinö V. Airas.

Kiertokirje

N:o 12/868

maaliskuun 21 päivältä 1928

vuorineuvos Walter Ahlströmin salonki-
vaunun kuljetuksesta valtionrautateillä.

Rautatiehallituksen ja vuorineuvos Walter Ahlströmin välillä on tehty seuraava sopimus jälkimäisen omistaman salonki-vaunun kuljetuksesta valtionrautateillä:

1 §.

Ennenkuin vaunu otetaan liikenteeseen, on sen suhteen toimitettava valtionrautateiden omaa vaunustoa koskevien määräysten mukainen teknillinen tarkastus, koeajo ja litteroiminen.

2 §.

Maksu vaunun kuljetuksesta kannetaan valtionrautateillä voimassa olevan tariffisäännön mukaan huomioonottaen, että, kuljetuksen tapahtuessa pikajunalla, säädettyt ensimmäisen luokan paikkamaksut suoritetaan lunastettuja matkapilettejä vastaavaan määrään *) sekä että, kuljetukseen käytettäessä ylimääräistä junaa, tällaisen junan tariffia sovelletaan, jolloin vaunun katsotaan vastaavan yhtä boggie-vaunua.

Näiden maksujen lisäksi kannetaan, paitsi milloin kuljetus tapahtuu ylimääräisellä junalla, vaunua mahdollisesti seuraavalta lisä-saattajalta kolmannen luokan piletin hinta ja pikajunassa sitäpaitsi saman luokan paikkamaksu. Vakinaiselta saattajalta sen sijaan ei piletin hintaa eikä paikkamaksua kanneta.

*) mutta ei maksua makuupaikoista.

*) men icke sovplatsavgift.

Cirkulär

N:o 12/868

av den 21 mars 1928

angående befordring å statsjärnvägarna
av bergsrådet Walter Ahlströms
salongsvagn.

Mellan järnvägsstyrelsen och bergsrådet Walter Ahlström har ingåtts följande avtal angående befordringen å statsjärnvägarna av den senares ägande salongsvagn:

1 §.

Förrän vagnen tages i trafik, skall densamma undergå teknisk besiktning, provkörning och litterering enligt bestämmelserna för statsjärnvägarnas egen vagnspark.

2 §.

Befordringsavgiften för vagnen uppbäres enligt gällande tariffstadga för statsjärnvägarna med iakttagande av att, då befordringen sker i snälltåg, föreskrivna första klass platsavgifter erläggas till belopp, motsvarande antalet lösta resebiljetter, *) samt att, då vid befordringen användes extra tåg, tariffen för dylikt tåg tillämpas, varvid vagnen anses motsvara en boggie-vagn.

Utöver dessa avgifter uppbäres, förutom då befordringen sker med extra tåg, för eventuell extra vagnsföljare priset för en tredje klass biljett och i snälltåg dessutom samma klass platsavgift. För ordinarie vagnsföljare uppbäres däremot varken biljettpris eller platsavgift.

3 §.

Rautatiehallinto kustantaa vaunua kiskoilta suistumisen, yhteentörmäyksen tai palon johdosta kohdanneen vahingon, sikäli kuin valtionrautateiden virkailijat ovat olleet syypäät siihen tai vahingon voidaan katsoa aiheutuneen rautatienkäytöstä. Samoin kustantaa rautatiehallinto kuumaksi käymisestä johtuvat korjaukset kuin myös vaunun voitelemisen ja jarrutönnkien vaihdon, jotavastoin vaunun omistaja itse saa kärsiä vaunun muun korjauksen tuottamat kulut.

4 §.

Rautatiehallinto suostuu 3 markan hinnasta tunnilta antamaan vaunun lämmitystä varten höyryä niillä valtionrautateiden asemilla, joilla rautatielaitoksella on höyrylämmityslaitteet, sekä varastohinnasta 20 % korotuksella luovuttamaan vaunussa tarvittavat kamiinapuut, ollen maksu näistä tarvikkeista suoritettava käteisellä asianomaisen aseman asemakassaan sekalaisten tulojen shekkikirjasta annettavaa kuittia vastaan.

Edelleen ottaa rautatiehallinto huolehtiakseen veden toimittamisesta vaunuun siinä tarkoituksessa erikseen sovittavilla asemilla, ja tulee vaunun omistajan, ellei vettä voida antaa suoraan vesijohdosta, tätä varten asianomaisille asemille hankkia sopivat vesikorvot sekä vettä tarvittaessa siitä hyvissä ajoin sähköiteitse ilmoittaa asianomaiselle asemapäällystölle, jonka toimesta korvot täytetään vedellä ja junan saapuessa tuodaan sopivalle paikalle asemalaiturille, ollen vedentuojalle tästä tehtävästä suoritettava hänelle itselleen lankeava 20 markan korvaus joka kerralta.

5 §.

Vaunua liikennöidään toistaiseksi kaikilla muilla valtionrautateiden radoilla, paitsi ei Lapin—Raahan eikä Keravan—Porvoon rataosilla, ei myöskään Ruskealan sivuradalla eikä Värtsilän tehtaanraiteella.

3 §.

Järnvägsförvaltningen ersätter den skada, som åsamkats vagnen genom urspårning, sammanstötning eller brand, för så vitt statsjärnvägarnas personal varit därtill vållande eller skadan kan anses hava förorsakats av järnvägsdrift. Likaså bekostar järnvägsförvaltningen reparationerna på grund av varmgång ävensom vagnens smörjning och utbytet av bromsklotsar, varemot vagnsägaren själv får vidkännas utgifterna för övrig remont å vagnen.

4 §.

Järnvägsförvaltningen åtager sig att till ett pris av 3 mark per timme leverera ånga för vagnens uppvärmning å de statsjärnvägarnas stationer, där järnvägen har ångvärmeanläggning, samt till förrådspris med 20 % förhöjning den för vagnen behöfliga kaminveden, börande betalningen härför erläggas kontant till stationskassan å vederbörande station mot kvitto ur checkboken för diverse inkomster.

Vidare åtager sig järnvägsförvaltningen anskaffningen av vatten till vagnen å härför särskilt överenskomna stationer, och äger vagnsägaren, ifall vatten ej kan utgivas direkt från vattenledning, härför till vederbörande stationer anskaffa lämpliga vattenämbare samt vid behov av vatten härom i god tid telegrafiskt underrätta vederbörande stationsbefäl, genom vars försorg ämbarena fyllas med vatten och vid tågets ankomst hämtas till lämplig plats å stationsplattformen, ägande vattenhämtaren för detta uppdrag av vagnsägaren uppbära en gottgörelse av 20 mark för gången.

5 §.

Med vagnen trafikeraras tillsvidare alla övriga banor vid statsjärnvägarna, förutom Lappi—Raaha och Kerava—Borgå bandelar samt Ruskeala bibana och Värtsilä bruks-spår.

Satamaradoilla ei vaunua saada kuljettaa lähinnä laitureita oleville raiteille, ellei valtionrautateiden asianomaisen ratainsinöörin lupaa siihen ole kussakin eri tapauksessa hankittu.

Vaunu sijoitetaan yleensä viimeiseksi junaan, saamatta sitä missään tapauksessa kytkeä välittömästi veturiin.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, maaliskuun 21. päivänä 1928.

Å hamnbanor får vagnen ej befordras å närmast kajerna belägna spår, såframt icke medgivande av vederbörande baningeniör vid statsjärnvägarna härtill i varje särskilt fall utverkats.

Vagnen placeras i allmänhet sist i tåget, och får densamma i ingen händelse kopplas direkt till lokomotivet.

Det alle dem, som vederbör, till kännedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 21. mars 1928.

Vilhelm Jansson.

Tuure Blässar.

Kiertokirje

N:o 13/1147

maaliskuun 30 päivältä 1928

„Yleisiä ohjeita signaaliturvalaitosten käyttämisestä, hoidosta ja kunnossapidosta”-nimisestä johtosäännöstä (Mtt N:o 1).

Rautatiehallitus on marraskuun 18 päivänä 1927 vahvistanut yllämainitun johtosäännön Mtt N:o 1, joka tulee noudatettavaksi ensi toukokuun 1 päivästä lukien ja jota saadaan tilata painatustöiden konttorista.

Puheenaoleva johtosääntö, joka ei ole tarkoitettu kumoamaan signaaliturvalaitoksia koskevia aikaisempia ohjeita, määräyksiä tai erikoisjohtosääntöjä, vaan päinvastoin täydentämään niitä, käsittää yleisiä määräyksiä signaaliturvalaitoksiin kuuluvien laitteiden käyttämisestä, hoidosta ja kunnossapidosta ja on jaettava m. m. liikennetarkastajille, ratainsinööreille, lennätininsinöörille, varik-

kojakson- ja varikonesimiehille sekä edelleen, asianomaisten rata- ja liikennejaksojen esimiesten sekä lennätininsinöörin tilauksesta, asemapäälliköille, ratamestareille, lennätinteknikoille, asianomaisiin junanlähettäjäkonttoreihin, asianomaisiin asetinlaite-, vaihde- ja asemamiesten sekä silta- ja ratavartijain päivystyshuoneisiin ja asetinlaitekojuihin sekä turvalaitosten kunnossapidosta välittömästi huolehtiville henkilöille.

Edelläesitetty ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, maaliskuun 30 päivänä 1928.

Jalmar Castrén.

A. Grunér.

Kiertokirje

N:o 14/1196

huhtikuun 19 päiväältä 1928

Lielahden aseman avaamisesta liikenteelle.

Ensi toukokuun 15 päivänä avataan Lielahden neljännen luokan asema yleiselle liikenteelle, ja tullaan tämän johdosta Tampereen—Epilän rataosalla olevia liikennepaikkoja sanotusta päivästä alkaen liikennöimään seuraavasti:

Cirkulär

N:o 14/1196

av den 19 april 1928

angående öppnande av Lielähti station för trafik.

Den 15 instundande maj öppnas Lielähti station av fjärde klass för allmän trafik, och komma i anledning härav trafikplatserna å Tampere—Epilä bandel att från och med sagda dag trafikeras på följande sätt:

Liikennepaikka. Trafikplats.	Helsingistä km. Från Helsingfors km.	Edelliseltä liikennepaikalta km. Från föregående trafikplats km.	Lennätinhuuto. Telegrafupprop.	Nimi-lyhennys. Namnförkortning.	Liikennöimistapa. Trafikeringsätt.
Tampere	187	—	Tpe	—	—
Santalähti	191	4	—	Stl	H & T _I
Lielähti	193	2	Llh	—	—
Epilä	194	1	—	Epä	Tt II

Santalähdens ja Epilän laiturivaihteet ovat Lielähdens aseman alaisia.

Vastamainitun aseman alle kuuluu edelleen „Lielähdens tehtaat” niminen epätseminen liikennepaikka, jota liikennöitäessä kuljetusmaksut kuitenkin lasketaan ainoastaan sanotulle asemalle ja asemalta, kun sen sijaan kuljetus aseman ja tehtaiden välillä tapahtuu eri sopimuksen perusteella raiteenomistajan A. B. J. V. Enqvist O. Y:n omilla vetureilla.

Santalähti och Epilä plattformväxlar underlyda Lielähti station.

Nästä nämnda station underlyder ytterligare „Lielähdens tehtaat” benämnda osjälvsständiga trafikplats, vid vars trafikering befodringsavgifterna dock beräknas endast till och från sagda station, medan däremot befodrningen mellan stationen och fabrikererna sker på grund av särskilt avtal medels spärägaren A. B. J. V. Enqvist O. Y:s egna lokomotiv.

Tämä, sekä että vastaavat lisäykset ja muutokset on tehtävä välimatkatauluihin, aakkoselliseen luetteloon rautatieliikennepaikoista ja epäitsenäisten liikennepaikkain luetteloon, kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, huhtikuun 19 päivänä 1928.

Detta, samt att motsvarande tillägg och ändringar böra göras i avståndstabellerna, alfabetiska förteckningen över järnvägstrafikplatser och förteckningen över osjälvständiga trafikplatser, alle dem, som vederbör, till kännedom och iakttagande härigenom meddelas.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 19 april 1928.

Vilhelm Jansson.

Tuure Blässar.

Kiertokirje

N:o 15/1507

toukokuun 3 päivältä 1928

Sysmäjärven—Outokummun rataosan ja Ahonkylän laiturivaihteen liikennöimistä.

1. Sittenkun Joensuun—Outokummun rakenteella olevan rautatien Sysmäjärven—Outokummun välinen rataosa on toimituksessa tarkastuksessa todettu olevan väliaikaisesti liikennöitävässä kunnossa, on rautatiehallitus kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmän nojalla kuluneen huhtikuun 13 päivältä N:o 1588 määrännyt, että puheenalainen rataosa on kuluvan toukokuun 15 päivästä lukien luovutettava väliaikaiselle liikenteelle huomioonottamalla seuraavaa:

Sysmäjärven—Outokummun rataosa luetaan hallinnollisessa ja tilastollisessa suhteessa Karjalan rataan, kuuluen

- 2:seen kassanhoitopiiriin,
- 8:nteen liikennejaksoon,
- 11:nteen ratajaksoon,
- Viipurin konepajaan,
- 2:seen varikkojaksoon,
- 4:nteen varastojaksoon, ja
- 16:nteen lennätinteknikkopiiriin.

Lääkärinhoidosta ilmoitetaan erikseen.

Paitsi jo liikenteelle avattua Sysmäjärven asemaa, on kyseellisellä rataosalla ainoastaan yksi liikennepaikka, Outokummun pysäkki,

Cirkulär

N:o 15/1507

av den 3 maj 1928

angående trafikering av Sysmäjärvi—Outokumpu bandel och Ahonkylä plattformväxel.

1. Enär Sysmäjärvi—Outokumpu bandel av Joensuu—Outokumpu under byggnad varande järnväg vid verkställd avsyning befunnits vara färdig att öppnas för provisorisk trafik, har järnvägsstyrelsen i stöd av ministeriets för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena skrivelse för den 13 nästlidne april N:o 1588 förordnat, att ifrågavarande bandel skall från och med den 15 innevarande maj öppnas för provisorisk trafik med iakttagande av följande:

Sysmäjärvi—Outokumpu bandel hänföres i administrativt och statistiskt avseende till karelska banan, hörande till

- 2:dra kassörsdistriktet,
- 8:nde trafiksektionen,
- 11:te bansektionen,
- Viipuri verkstad,
- 2:dra depotsektionen,
- 4:de förrådssektionen, och
- 16:de telegrafteknikerdistriktet.

Angående läkarvården meddelas särskilt.

Förutom Sysmäjärvi allaredan för trafik upplättna station, finnes å ifrågavarande bandel endast en trafikplats, Outokumpu

jonka etäisyys Helsingistä on 672 ja edelliseltä liikennepaikalta 2 kilometriä sekä lennätinhuuto „Oku”.

Mainitun pysäkin alle kuuluvat „Rikastus-tehdas” ja „Voimalaitos” nimiset epätse-
näiset liikennepaikat, jotka avataan tavara-
liikenteellä täysin vaununlastein (Tt) yksin-
omaan Outokummun tehtaan tarvetta var-
ten noudattamalla rahdinlaskuohjetta IV ja
tariffivälimatkan ollessa kumpaankin näh-
den 1 kilometri.

2. Samasta toukokuun 15 päivästä ava-
taan liikenteellä myöskin Joensuun—Outo-
kummun rautatiellä oleva Ahonkylän lai-
turivaihte noudattamalla sen suhteen kierto-
kirjeessä marraskuun 17 päivältä 1927
N:o 33/3001 jo annettuja määräyksiä.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja
noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, toukokuun 3 päivänä 1928.

hällplats, vars avstånd från Helsingfors
utgör 672 och från föregående trafikplats
2 kilometer samt vars telegrafupprop är
„Oku”.

Under nämnda hållplats höra „Rikastus-
tehdas” och „Voimalaitos” benämnda
osjälvständiga trafikplatser, vilka öppnas
för godstrafik i hela vagnslaster (Tt) enbart
för Outokumpu fabriks behov enligt frakt-
beräkningsregel IV och för vilka tariff-
avståndet utgör 1 kilometer för vardera.

2. Från och med samma 15 maj öppnas
för trafik även Ahonkylä plattformväxel vid
Joensuu—Outokumpu järnväg med iaktta-
gande av de bestämmelser, som beträffande
densamma i cirkuläret av den 17 november
1927 N:o 33/3001 allaredan utfärdats.

Det alle dem, som vederbör, till kändedom
och iakttagande härigenom meddelas. Hel-
singfors, å järnvägsstyrelsen, den 3 maj
1928.

Jalmar Castrén.

Tuure Blässar.

Ahonky-
län laiturivaihte.

Ahonkylä
plattformväxel.

Kiertokirje

N:o 16/1527

valtionrautateiden jakamisesta kielellisessä suhteessa.

Annettu toukokuun 4 päivänä 1928.

Asianomaisten tiedoksi saa rautatiehallitus täten toimittaa alempana olevan valtioneuvoston päätöksen:

Valtioneuvoston päätös

jolla muutetaan 30 päivänä joulukuuta 1922 annettua valtioneuvoston päätöstä siitä, mitkä virka- ja itsehallintoalueet vuosina 1923—1932 ovat katsottavat suomen- tai ruotsinkielisiksi ja mitkä kaksikielisiksi.

Annettu Helsingissä 21 päivänä huhtikuuta 1928.

Muuttaen 30 päivänä joulukuuta 1922 annettua valtioneuvoston päätöstä siitä mitkä virka- ja itsehallintoalueet vuosina 1923—1932 ovat katsottavat suomen- tai ruotsinkielisiksi ja mitkä kaksikielisiksi, säädetään, että sanotun päätöksen XII kohta, sellaisena kuin se muutettuna kuuluu valtioneuvoston päätöksessä 10 päivältä joulukuuta 1926, tulee kuulumaan näin:

XII. Valtionrautatiet.

Valtionrautatiet muodostavat sisäiseen virkakieleen nähden yhtenäisen kaksikielisen virka-alueen, suomi enemmistön kielenä.

Cirkulär

N:o 16/1527

angående statsjärnvägarnas indelning i språkligt avseende.

Utfärdat den 4 maj 1928.

Vederbörande till kännedom får järnvägsstyrelsen härmed delgiva statsrådets nedanstående beslut:

Statsrådets beslut

angående ändring av statsrådets beslut den 30 december 1922 därom, vilka ämbetsdistrikt och självstyrelseområden under åren 1923—1932 skola anses vara finsk- eller svenskspråkiga och vilka tvåspråkiga.

Utfärdat i Helsingfors den 21 april 1928.

Med ändring av statsrådets beslut den 30 december 1922 därom, vilka ämbetsdistrikt och självstyrelseområden under åren 1923—1932 skola anses vara finsk- eller svenskspråkiga och vilka tvåspråkiga, stadgas, att XII punkten i sagda beslut, sådan denna punkt ändrats genom statsrådets beslut av den 10 december 1926, skall erhålla följande lydelse:

XII. Statsjärnvägarna.

Statsjärnvägarna bilda med avseende å det inre ämbetsspråket ett enhetligt tvåspråkigt ämbetsdistrikt, med finska såsom flertalets språk.

Muissa suhteissa valtionrautatiet jaetaan yksi- tai kaksikielisiin virka-alueisiin seuraavalla tavalla:

A. Kassanhoitopiirit.

Kassanhoitopiireistä ovat kaksikielisiä, suomi enemmistön kielenä, 1:nen (Helsingin) ja 3:s (Vaasan) kassanhoitopiiri.

Muut kassanhoitopiirit ovat suomenkielisiä.

B. Ratajaksot.

Ratajaksoista ovat kaksikielisiä, suomi enemmistön kielenä, 1:nen (Helsingin), 3:s (Turun), 12:s (Vaasan) ja 13 (Oulun) ratajakso.

Muut ratajaksot ovat suomenkielisiä.

C. Varikkojaksot.

Varikkojaksoista ovat kaksikielisiä, suomi enemmistön kielenä, 1:nen (Helsingin) ja 3:s (Vaasan) varikkojakso.

Muut varikkojaksot ovat suomenkielisiä.

D. Varastojaksot.

Varastojaksoista ovat kaksikielisiä, suomi enemmistön kielenä, 1:nen (Helsingin), 2:nen (Pasilan), 3:s (Turun), 5:s (Vaasan) ja 6:s (Oulun) varastojakso.

Muut varastojaksot ovat suomenkielisiä.

E. Liikennejaksot.

Liikennejaksoista ovat kaksikielisiä, suomi enemmistön kielenä, 1:nen (Helsingin), 3:s (Turun), 5:s (Vaasan) ja 6:s (Oulun) liikennejakso.

Muut liikennejaksot ovat suomenkielisiä.

F. Liikennepaikat.

Liikennepaikoista ovat kaksikielisiä, suomi enemmistön kielenä:

liikennepaikat, jotka sijaitsevat rataosilla:

Helsinki—Sörnäinen—Järvenpää,

I övriga avseenden indelas statsjärnvägarna i ett- eller tvåspråkiga ämbetsdistrikt på följande sätt:

A. Kassörsdistrikten.

Av kassörsdistrikten äro tvåspråkiga, med finska såsom flertalets språk, 1:sta (Helsingfors) och 3:dje (Vasa) kassörsdistriktet.

Övriga kassörsdistrikt äro finskspråkiga.

B. Bansektionerna.

Av bansektionerna äro tvåspråkiga, med finska såsom flertalets språk, 1:sta (Helsingfors), 3:dje (Åbo), 12:te (Vasa) och 13:de (Uleåborgs) bansektionen.

Övriga bansektioner äro finskspråkiga.

C. Depotsektionerna.

Av depotsektionerna äro tvåspråkiga, med finska såsom flertalets språk, 1:sta (Helsingfors) och 3:dje (Vasa) depotsektionen.

Övriga depotsektioner äro finskspråkiga.

D. Förrädssektionerna.

Av förrädssektionerna äro tvåspråkiga, med finska såsom flertalets språk, 1:sta (Helsingfors), 2:dra (Fredriksberg), 3:dje (Åbo), 5:te (Vasa) och 6:te (Uleåborgs) förrädssektionen.

Övriga förrädssektioner äro finskspråkiga.

E. Trafiksektionerna.

Av trafiksektionerna äro tvåspråkiga, med finska såsom flertalets språk, 1:sta (Helsingfors), 3:dje (Åbo) 5:te (Vasa) och 6:te (Uleåborgs) trafiksektionen.

Övriga trafiksektioner äro finskspråkiga.

F. Trafikplatserna.

Av trafikplatserna äro tvåspråkiga, med finska såsom flertalets språk:

trafikplatser, belägna vid bansträckorna:

Helsingfors—Sörnäs—Järvenpää,

Huopalahti—Kilo,
Kirkniemi—Muijala,
Vaasa—Toby, ja
Kokkola—Isojoki,

liikennepaikat, jotka sijaitsevat sanotuilta rataosilta erkanevilla satama- ja haararadoilla, ynnä

Porvoon, Skurun, Kosken, Perniön, Salon, Turun, Turun-Itäisen, Tervajoen ja Kristiinankaupungin asemat ja Hinthaaran pysäkki; sekä

kaksikielisiä, ruotsi enemmistön kielenä:

liikennepaikat, jotka sijaitsevat rataosilla:

Grankulla—Pinjainen,
Hanko—Mustio,
Jepua—Pietarsaari—Kronoby,
Kaskinen—Karlå,

liikennepaikat, jotka sijaitsevat sanotuilta rataosilta erkanevilla satama- ja haararadoilla, ynnä

Nickbyn asema, Anttilan pysäkki, Tallmon, Mårtensbyn, Kuovilan ja Tiukan laiturivaihteet sekä Kiialan ja Fiskarsin laiturit.

Muut liikennepaikat ovat suomenkielisiä.

G. Konepajat.

Helsingin, Pasilan, Turun ja Vaasan konepajat ovat kaksikielisiä, suomi enemmistön kielenä.

Muut konepajat ovat suomenkielisiä.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, toukokuun 4 päivänä 1928.

Hoplaks—Kilo,
Gerknäs—Muijala,
Vasa—Toby, och
Gamlakarleby—Storå,

trafikplatser, belägna vid de från sagda bansträckor utgående hamn- och biborna, samt

Borgå, Skuru, Koski, Perniö, Salo, Åbo, Åbo-Östra, Tervajoki och Kristinestads stationer och Hindhår hållplats; ävensom

tvåspråkiga, med svenska såsom flertalets språk:

trafikplatserna, belägna vid bansträckorna:

Grankulla—Billnäs,
Hangö—Svartå,
Jeppo—Jakobstad—Kronoby,
Kaskö—Karlå,

trafikplatser, belägna vid de från sagda bansträckor utgående hamn- och biborna, samt

Nickby station, Andersböle hållplats, Tallmo, Mårtensby, Skogböle och Tjock plattformväxlar samt Kiiala och Fiskars plattformar.

Övriga trafikplatser äro finskspråkiga.

G. Verkstäderna.

Verkstäderna i Helsingfors, Fredriksberg, Åbo och Vasa äro tvåspråkiga, med finska såsom flertalets språk.

Övriga verkstäder äro finskspråkiga.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 4 maj 1928.

Jalmar Castrén.

Ossian Hellman.

Kiertokirje

N:o 17/H.1174

**erinäisiltä valtionrautateiden virkailijoilta
vaadittavasta kielitaidosta.**

Annettu toukokuun 4 päivänä 1928.

Valtion virkamiehiltä vaadittavasta kielitaidosta annetun lain täytäntöönpanosta joulukuun 29 päivänä 1922 annetun asetuksen 7 §:n nojalla on rautatiehallitus tänään määrännyt:

että sen, joka ilmoittautuu sellaiseen virkaan tai toimeen (ent. palvelusmiehen toimeen) tai alokkaaksi valtionrautateille, johon ei vaadita oppikoulutietoja, on näytettävä omaavansa hyvä suullinen ja tyydyttävä kirjallinen *suomenkielen* taito;

että keskushallinnon vahtimestarin toimeen sekä liikennepaikalla, joka ulkoiseen virkakieleen nähden on kaksikielinen, toimivan ylikonduktöörin, konduktöörin, asema-vahtimestarin, pakka- ja vaakamestarin sekä asemamiestenesimiehen virkoihin pyrkivän tulee sitä paitsi omata kyky suullisesti käyttää *ruotsinkieltä*;

että edellämainittu kielitaito on osoitettava todistuksella, jonka on antanut asianomaisen kielen tutkijalautakunnan jäsen tai apujäsen tahi valtion oppilaitoksen asianomaisen kielen opettaja taikka se jaksonesimies, jonka virka-alueella täytettävä virka tai toimi on; sekä

ettei sen, joka on saanut koulusivistyksensä asianomaisella kielellä, tarvitse esittää

Cirkulär

N:o 17/H.1174

angående den språkkunskap, som skall fordras av särskilda funktionärer vid statsjärnvägarna.

Utfärdat den 4 maj 1928.

På grund av § 7 i förordningen om verkställighet av lagen angående den språkkunskap, som skall av statstjänsteman fordras, given den 29 december 1922, har järnvägsstyrelsen denna dag stadgat:

att envar, som åstundar bliva antagen till sådan tjänst eller befattning (tidigare betjäntebefattning) eller till volontär vid statsjärnvägarna, vartill icke erfordras lärdomskolekunskaper, skall ådagalägga, att han innehar god förmåga att i tal och nöjaktig förmåga att i skrift använda *finska språket*;

att sökande till vaktmästarebefattning vid centralstyrelsen samt överkonduktörs-, konduktörs-, stationsvaktmästare-, pack- och vägmästare- samt stationskarlsförmanstjänster, vilkas innehavare verka å trafikplats, som med avseende å sitt yttre ämbetspråk är tvåspråkig, dessutom skall hava förmåga, att i tal använda *svenska språket*;

att förenämnda språkkunskap skall ådagläggas genom intyg, utfärdat av vederbörande medlem eller adjungerad ledamot av examensnämnd eller av vederbörande språklärare vid statens lärdomskola eller av den sektionensföreståndare, inom vars ämbetsdistrikt tjänsten eller befattningen, som skall besättas, befinner sig; samt

att den, som fått sin skolbildning på vederbörande språk, icke behöver förete i

edellisessä kohdassa mainittua todistusta, vaan ainoastaan todisteella tai ansioluettelolla todeta koulusivistyksen kieli.

Samalla kumotaan rautatiehallituksen erinäisiltä valtionrautateiden virkailijoilta vaadittavasta kielitaidosta 23 päivänä marraskuuta 1923 annettu kiertokirje N:o 50/H.158.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, toukokuun 4 päivänä 1928.

föregående moment nämnt intyg, utan endast genom bevis eller meritförteckning styrka sitt skolbildningspråk.

Samtidigt upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 50/H.158 av den 23 november 1923 angående den språkkunskap, som skall fordras av särskilda befattningshavare vid statsjärnvägarna.

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

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 4 maj 1928.

Jalmar Castrén.

Ossian Hellman.

Kiertokirje

N:o 18/1527

valtionrautateilla käytettävästä toimituskirjakelestä.

Annettu toukokuun 18 päivänä 1928.

Kun valtionrautatiet valtioneuvoston 21 päivänä huhtikuuta 1928 annetulla päätöksellä (Rautatiehallituksen kiertokirje N:o 16/1527 toukokuun 4 päivältä 1928) on n. s. ulkoiseen virkakieleen nähden jaettu virka-alueisiin, on rautatiehallitus tänään päättänyt antaa toimituskirjakelestä seuraavat lisämääräykset:

1) Yksikieliseltä, suomenkieliseltä, liikennepaikalta myytävät kotimaiset valtionrautateiden matkaliput sekä rahtikirjat, kuitit ja muut toimituskirjat, riippumatta siitä, mitä kieltä viranomaisen puoleen käännytäessä on käytetty, on annettava yksinomaan suomenkielellä.

2) Kaksikieliseltä liikennepaikalta annetaan edellisessä kohdassa mainitut toimituskirjat sillä kielellä, suomen- tai ruotsinkielellä, jolla viranomaisen puoleen on käännytty.

3) Piirin, jakson ja konepajan esimiehen yleisölle annettavissa toimikirjoissa on sen mukaan, onko virka-alue puheenaolevassa suhteessa yksi- vai kaksikielinen, noudatettava mitä 1 ja 2 kohdassa liikennepaikasta on määrätty.

4) Kotimaiset matkaliput ja yleisölle annettavissa toimituskirjoissa käytettävät kaavakkeet painetaan joko yksinomaan suomenkielellä tai suomen- ja ruotsinkielellä, riippuen siitä käytetäänkö niitä yksi- vai kaksikielisellä liikennepaikalla.

5) Nykyään varastossa ja yksikielisillä liikennepaikoilla olevat kaksikieliset matkaliput ja kaavakkeet on käytettävä loppuun ennenkuin uusia, yksikielisiä, saadaan ottaa käytäntöön.

6) Julkipanot, kuten virkakilvet, osoitukset ja ilmoitustaulut asemilla, sekä ilmoitukset ja kuulutukset tai muut sellaiset asiakirjat, jotka viranomaisen antaa yleisölle, on yksikielisellä liikennepaikalla sekä yksikielisessä piirissä, jaksossa ja konepajassa kirjoitettava suomeksi, mutta kaksikielisellä liikennepaikalla sekä kaksikielisen piirin tai jakson konttorissa kuin myös kaksikielisessä konepajassa sekä suomeksi että ruotsiksi, suomenkielen ollessa ensi sijalla.

Tämä asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, toukokuun 18. päivänä 1928.

Jalmar Castrén.

Ossian Hellman.

Kiertokirje

N:o 19/94

toukokuun 11 päivältä 1928

posti- ja lennätinlaitoksen asuntovaunujen kuljetuksesta valtionrautateilla.

Sittenkun posti- ja lennätinlaitos on päättänyt rautatien varsilla olevien puheelinlinjojensa korjaustyökunnille hankkia erikoiset asuntovaunut, on rautatiehallitus näiden vaunujen kuljetukseen nähden valtionrautateilla määrännyt seuraavaa:

1. Ennenkuin vaunut, jotka on merkitty Tp N:o 1276—1279, otetaan liikenteeseen, on niiden suhteen toimitettava valtionrautateiden omaa kalustoa koskevien määräysten mukainen teknillinen tarkastus ja koeajo.

2. Vaunut asetetaan korjauskuntien käytettäviksi posti- ja lennätinlaitoksen kirjallisesta tilauksesta, jossa on mainittava aika, milloin vaunu halutaan, ja liikennepaikka, jolla korjauskunta ottaa sen käytettäväkseen.

3. Vaunuja kuljetettaessa liikennepaikalta, toiselle joko tyhjinä tai korjauskuntineen laaditaan niille korjauskunnan esimiehen ilmoituksen perusteella kuljetuskirjat kaavalle B. N:o 197 a kuten rautatien omalle tavaralle. Kuljetuskirjain yläreunaan kirjoitetaan sanat: „Posti- ja lennätinlaitoksen asuntovaunu”. Kuljetuskirjan D-kappaleen lähettää lähetysasema *viipymättä* kontrollitoimiston luottokuljetusjaostolle, kun jälleen sen E-kappale annetaan korjauskunnan esimiehelle.

4. Kuljetuskirjain D-kappaleiden nojalla laatii luottokuljetusjaosto *vuosineljänneksittäin* laskut asuntovaunujen kuljetuksesta kaksin kappalein samojen laskuperusteiden mukaan kuin vankivaunujen kuljetuksesta valtionrautateilla on säädetty sekä lähettää niiden toisen kappaleen posti- ja lennätinlaitukselle huomattavaksi lähetteiden tilissä. Saman tariffin mukainen lasku laaditaan myöskin vaunujen kuljetuksesta tyhjinä. Laskujen toisen kappaleen toimittaa jaosto aikanaan kamreerikonttorille.

5. Vaunuissa tarvittavia polttopuita luovutetaan asemilta eri kuittia vastaan, lähettäen asemat nämä kuitit kuten kuljetuskirjain D-kappaleetkin luottokuljetusjaostolle, jonka toimesta maksu puista, s. o. varastohinta 20 % korotuksella, peritään posti- ja lennätinlaitokselta kuljetusmaksujen yhteydessä.

6. Rautatiehallinto kustantaa vaunuja kiskoilta suistumisen, yhteentörmäyksen tai palon johdosta kohdanneen vahingon korjaamisen, sikäli kuin valtionrautateiden virkailijat ovat olleet syy-päät siihen tai vahingon voidaan katsoa aiheutuneen rautatienkäytöstä. Samoin kustantaa rautatiehallinto kuumaksi käymisestä johtuvat korjaukset kuin myös vaunujen voitellemisen ja jarru-

tönkkien vaihdon, jota vastoin posti- ja
lennätinlaitos vastaa vaunujen muun
korjauksen tuottamista kuluista.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi

ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.
Helsingissä, rautatiehallituksessa, touko-
kuun 11 päivänä 1928.

Vilhelm Jansson.

Tuure Blässar.

Kiertokirje

N:o 20/H.157

kesäkuun 1 päivästä 1928

koskeva lähempiä määräyksiä erinäisille valtionrautateiden virkailijoille ja työläisille virantoimituksesta ja työstä asemapaikan ulkopuolella tulevasta korvauksesta.

Kuluvan vuoden tammikuun 28 päivänä annetun kiertokirjeen N:o 3/H.157 soveltamisesta on rautatiehallitus, nojautuen valtioneuvoston viime tammikuun 12 päivänä vahvistamien määräysten 10:nteen kohtaan, tänä päivänä katsonut tarpeelliseksi antaa seuraavat lisämääräykset:

1) Jos matka virkailijan tai työläisen asuin- tai työskentelypaikasta toimituspaikkaan on lyhyempi kuin viisi kilometriä, ei toimituksesta suoriteta päivärahaa;

2) kuutta tuntia lyhyemmästä matkasta ei makseta päivärahaa;

3) yörahaa suoritetaan myöskin sellaisesta yöstä, jolloin asianomainen on matkustanut vähintään neljä tuntia illan kello 10 ja aamun kello 7 välisenä aikana;

4) jos matka jakaantuu kahden tai useamman vuorokauden osalle, maksetaan täysi päiväraha kultakin vuorokaudelta tai sen osalta, mutta jos matka suoritetaan loppuun seuraavana päivänä eikä siihen ole kulunut enempää kuin 24 tuntia, maksetaan yöraha lyhentämättömänä mutta päivärahat kumaltakin päivältä vähennetään 25 %:lla;

5) päivä- ja yörahoja tilattaessa virkailijoille tai työläisille on annettavaan työraporttiin tai lisämenolistaan erikseen kustakin matkasta merkittävä, milloin se on alka-

Cirkulär

N:o 20/H.157

av den 1 juni 1928

angående närmare bestämmelser beträffande den ersättning, som tillkommer särskilda befattningshavare och arbetare vid statsjärnvägarna vid tjänstgöring utom stationsort.

Rörande tillämpning av cirkulär N:o 3/H.157 av den 28 januari innevarande år har järnvägsstyrelsen, stödjande sig på moment 10 i de av statsrådet den 12 sistlidna januari fastställda bestämmelserna, denna dag ansett nödigt utfärda följande tilläggbestämmelser:

1) Är avståndet mellan befattningshavares eller arbetares bonings- eller arbetsplats och förrättningsställe kortare än fem kilometer, erlägges ej dagtraktamente för förrättningen;

2) för resa, som omfattar kortare tid än 6 timmar, erlägges ej dagtraktamente;

3) ersättning för nattlogi erlägges även, ifall vederbörande färdats minst fyra timmar under tiden mellan klockan 10 på kvällen och klockan 7 om morgonen;

4) om resa fördelas på två eller flera dygn, erlägges fullt dagtraktamente för varje dygn eller del därav, men ifall resa slutföres följande dag utan att hava tagit mer än 24 timmar i anspråk, erlägges ersättning för nattlogi oavkortad, men utgår dagtraktamentet för vardera dagen med 25 procents nedsättning;

5) vid utrekvirerande av dagtraktamente och ersättning för nattlogi åt befattningshavare eller arbetare bör i den härför nödiga arbetsrapporten eller extra utgifts-

nut ja päättynyt sekä kuinka paljon siitä tulee päivä- ja yörahaa;

6) asianomaisten esimiesten on valvottava, etteivät virkailijat ja työläiset matkakorvauksen takia viivy matkoilla pitempiä aikoja kuin tehtävään laatu välttämättömästi vaatii, ja että matkat siten järjestetään, että työt samalla suunnalla olevilla eri työpaikoilla mahdollisuuden mukaan suoritetaan samalla matkalla;

7) päivä- ja yörahat ovat tilattavat kuukausittain ja vaatimus niiden saamisesta on tehtävä kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun matkustus tai toimitus loppuun suoritettiin.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, kesäkuun 1 päivänä 1928.

tan anges skilt varje resa, när den påbegynts och när den slutförts och huru mycket härför skall utgå i dagtraktamente och ersättning för nattlogi;

6) vederbörande förmän böra övervaka, att befattningshavare eller arbetare för resekostnadens skull icke använda längre tid för resorna än, vad som göromålens art oundgängligen kräver, och att resorna ordnas sålunda, att arbeten, som ligga åt samma håll å skilda arbetsplatser, så vitt möjligt utföras på samma resa;

7) dagtraktamente och ersättning för nattlogi rekvireras månatligen och anspråk på utfående härav bör göras inom förloppet av tre månader efter det resan eller förrättningen slutförts.

Det alla dem, som vederbör, till kännedom och efterrättelse härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 1 juni 1928.

Jalmar Castrén.

K. A. Wahlstedt.

Kiertokirje

N:o 21/1737

kesäkuun 1 päivältä 1928

erinäisten asemien y. m. liikennepaikkojen
nimien ja lennätinhuutojen
muuttamisesta.

Kuluvan toukokuun 24 päivänä tapahtuneessa esittelyssä on valtioneuvosto vahvistanut allamainituille kaksikielisille rautatieasemille, joilla tähän saakka on ollut yksinomaan ruotsinkielinen nimi, nykyisen nimen lisäksi myöskin suomenkielisen nimen seuraavasti:

*Nykyinen nimi.
Nuvarande namn.*

Bennäs,
Fagervik,
Grankulla,
Ingå,
Kronoby,
Källby,
Lappvik,
Masaby,
Nickby,
Närpes,
Skuru,
Solberg,
Täkter,

Cirkulär

N:o 21/1737

av den 1 juni 1928

angående ändring av namnen jämte
telegrafuppropen å särskilda stationer
m. fl. trafikplatser.

Vid föredragning den 24 sistlidne maj har *Stationer.*
statsrådet fastställt för nedannämnda tvåspråkiga järnvägsstationer, vilka hittills haft endast svenskspråkigt namn, utöver nuvarande namn även finskspråkigt namn på sätt som följer:

*Nykyisen nimen lisäksi vahvistettu
suomenkielinen nimi.
Utöver nuvarande namn fastställt
finskspråkigt namn.*

Pännäinen,
Kaunistahti,
Kauniainen,
Inkoo,
Kruununkylä,
Kolppi,
Lappohja,
Masala,
Nikkilä,
Närpiö,
Pohjankuru,
Päivölä,
Tähtelä.

Samana päivänä on kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö vahvistanut allamainituille liikennepaikoille nykyisen ruotsinkielisen nimen lisäksi myöskin suomenkielisen nimen seuraavasti:

Samma dag har ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena fastställt för nedanuppräknade trafikplatser utöver nuvarande svenskspråkiga namn även finskspråkigt namn på följande sätt:

*Övriga
trafik-
platser.*

Nykyinen nimi.
Nuvarande namn.

Nykyisen nimen lisäksi vahvistettu
suomenkielinen nimi.

Utöver nuvarande namn fastställt
finskspråkigt namn.

Bobäck,
Getberg,
Karlå,
Mjölbolsta,
Mårtensby,
Sandö,
Tallmo,
Toby,
Tolls.

Luoma,
Vuohimäki,
Karila,
Meltola,
Martinkylä,
Santala,
Talma,
Tuovila,
Tolsa.

Lisäksi on ministeriö määrännyt, että Alholman satama-aseman suomenkielinen nimi on oleva Leppäluoto sekä että Myrkyn nyttemmin yksikielisellä liikennepaikalla on oleva vain mainittu suomenkielinen nimi.

Därjämte har ministeriet förordnat, att det finskspråkiga namnet för Alholmens hamnstation skall vara Leppäluoto samt att den numera enspråkiga trafikplatsen Mörtmark skall hava endast det finskspråkiga namnet „Myrkky”.

Lennätinhuudot ja nimilyhennykset. Lopuksi on allamainituille asemille ynnä muille liikennepaikoille vahvistettu seuraavat uudet lennätinhuudot ja nimilyhennykset, nimittäin:

Slutligen har för nedannämnda stationer och övriga trafikplatser fastställts följande nya telegrafupprop och namnförkortningar, nämligen:

Pännäinen, Bennäs Pnä,
Kaunilahti, Fagervik Ksl,
Kauniainen, Grankulla Kni,
Inkoo, Ingå Iko,
Kruununkylä, Kronoby Kky,
Kolppi, Källby Kpi,
Lappohja, Lappvik Lpo,
Masala, Masaby Mas,
Nikkilä, Nickby Nlä,
Närpiö, Närpes När,

Pohjankuru, Skuru Pku,
Päivölä, Solberg Plä,
Tähtelä, Täkter Th,
Karila, Karlå Kar,
Meltola, Mjölbolsta Mela,
Martinkylä, Mårtensby Mlä,
Tuovila, Toby Tvl,
Leppäluoto, Alholmen Lpl,
Sotkamo Sko.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, 1 päivänä kesäkuuta 1928.

Det alle dem, som vederbör, till kännedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 1 juni 1928.

Vilhelm Jansson.

Tuure Blössar.

Kiertokirje

N:o 22/H. 1364

kesäkuun 29 päivältä 1928

koskeva työstä poissaolon takia laskettavaa lisäystä eläkkeeseen oikeuttavassa valtion työssä olevien työntekijäin todellisiin työtuloihin.

Kululaitosten ja yleisten töiden ministeriö on kuluvan kesäkuun 15 päivälle päävätyssä kirjeessä N:o 2807 rautatiehallitukselle ilmoittanut, käsitellessään vireillä olevia valtion työntekijäin eläkeanomuksia, harkinneensa, että valtion työssä olevien työntekijäin oikeudesta eläkkeeseen 17 päivänä kesäkuuta 1925 annetun asetuksen 6 §:n 3 momentissa, sellaisena kuin tämä lainkohta on muutettuna asetuksessa 6 päivältä toukokuuta 1927, työntekijän työstä poissaololla, minkä johdosta hänen työtuloihinsa on laskettava momentissa mainittu lisäys, tarkoitetaan tilapäistä työstä poissaoloa, joka on sattunut sinä aikana, jonka työntekijä on ollut valtion työhön otettuna, kuten poissaoloa sairauden, jonkun esteen tai muun sellaisen seikan takia, mutta että säännöksellä ei ole ymmärrettävä sitä, että työntekijän työtulot olisivat aina, milloin hän on työskennellyt vähemmän kuin koko vuoden ajan, puheenaolevan lisäyksen kautta korotettavat koko vuoden työansioksi.

Saattaen ministeriön edelläolevan tulkinnan kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi saa rautatiehallitus uudistaa aikaisemman, kiertokirjeessä N:o 37 v. 1927 antamansa määräyksen, että työkirjan muistutussarekkeeseen on merkittävä se todellisiin työtuloihin lisättävä määrä, mikä työntekijältä edellämämainitun työstä poissaolon tai vähentyneen työkyvyn takia arvioidaan jääneen saamatta, sekä lisäksi työstä poissaolon syy ja aika, jonka se on kestänyt, ynnä huomauttaa, että työkirjan sarekkeisiin „Tullut työhön” ja „Eronnut työstä” on tehtävä päiväysmerkintä, josta ilmenee se keskeytysaika, jolta arvioitavaa lisäystä ei saa työtuloihin ottaa.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, kesäkuun 29 päivänä 1928.

Vilhelm Jansson.

K. A. Wahlstedt.

Kaikille.

Till alla.

Kiertokirje

N:o 23/1737

heinäkuun 5 päivältä 1928

**Myrkyn laiturivaihteen nimen
muuttamisesta.**

Kulkulaitosten ja yleisten töiden Ministeriöltä saamansa kehoituksen mukaisesti on rautatiehallitus määrännyt, että Myrkyn laiturivaihteen nimi on ensitulevan syyskuun 1 päivästä muutettava nimeksi „Karijoki”; mikä, sekä että Karijoen laiturivaihteen nimilyhennykseksi on vahvistettu „Kjo”, kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, heinäkuun 5 päivänä 1928.

Cirkulär

N:o 23/1737

av den 5 juli 1928

**angående ändring av namnet för Myrkky
plattformväxel.**

Jämlikt Ministeriets för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena anmodan har järnvägsstyrelsen förordnat, att namnet för Myrkky plattformväxel skall från och med den 1 instundande september ändras till „Karijoki”; vilket, samt att såsom namnförkortning för Karijoki plattformväxel fastställts „Kjo”, alle dem, som vederbör, till kännedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 5 juli 1928.

Vilhelm Jansson.

A. M. Mäkiö.

Kiertokirje

N:o 24/2152

elokuun 2 päivältä 1928

**tavaran päällyksen laadun merkitsemisestä suomeksi ruotsin kielellä laadittuihin
rahtikirjoihin.**

Kappaletavaran käsittelyn jouduttamiseksi junissa on rautatiehallitus määrännyt, että, milloin rahtikirja kuljetettavaksi jätettävälle tavaralle on laadittu ruotsin kielellä, rahtikirjan laskijan on sen B-osaan merkit-

tävä tavaran päällyksen laatu myöskin suomeksi; joka kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, elokuun 2 päivänä 1928.

Jalmar Castrén.

Tuure Blässar.

*Liikenne- sekä tariffi- ja kontrolliosaston
virkamiehille.*

Kiertokirje

N:o 25/2406

elokuun 2 päivältä 1928

haapa- ja koivupölkkyjen rahdituksesta.

Sen johdosta, että *haapa- ja koivupölkkyistä* rahtikirjoissa käytetään toisinaan paperi- ja hiomopuu- tai propsi-nimityksiä, saa rautatiehallitus kiinnittää asemien huomiota siihen, että *haapa- ja koivupölkkyjen rahti on aina laskettava 6 tavaraluokan mukaan ilman alennusta ja riippumatta*

siitä, mitä nimityksiä niistä rahtikirjoissa esiintyy. Paperipuulle ja kaivospölkkyille säädettyjä alennuksia saadaan laskea ainoastaan kuusi- ja mäntypuille. Helsingissä, rautatiehallituksessa, elokuun 2 päivänä 1928.

Jalmar Castrén.

Br. Suviranta.

Kiertokirje

N:o 26/2590

elokuun 30 päivältä 1928

Aavasaksan—Kaulirannan rataosan ja Röytän satamaradan liikennöimisestä.

Sittenkun Karungin—Tengeliönjoen rakteella olevan rautatien Aavasaksan—Kaulirannan välinen rataosa ja Röytän satamarata ovat toimitetussa tarkastuksessa todetut olevan väliaikaisesti liikennöitävässä kunnossa, on rautatiehallitus kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmän nojalla kuluva elokuun 28 päivältä N:o 3448 määrännyt, että puheenalainen rataosa ja satamarata ovat tulevan syyskuun 1 päivästä alkaen luovutettavat väliaikaiselle liikenteelle huomioonottamalla seuraavaa:

Aavasaksan—Kaulirannan rataosa ja Röytän satamarata luetaan hallinnollisessa ja tilastollisessa suhteessa Oulun rataa, kuuluu

- 3:nteen kassanhoitopiiriin,
 - 6:nteen liikennejaksoon,
 - 14:nteen ratajaksoon,
 - Oulun konepajaan,
 - 3:nteen varikkojaksoon,
 - 6:nteen varastojaksoon, ja
 - 9:nteen lennätinteknikkopiiriin.
- Lääkärihoidosta ilmoitetaan erikseen.

Aavasaksan—Kaulirannan rataosan ja Röytän satamaradan liikennepaikat sekä niiden etäisyydet Helsingistä ja toisistaan

Cirkulär

N:o 26/2590

av den 30 augusti 1928

angående trafikering av Aavasaksa—Kauliranta bandel och Röyttä hamnbana.

Enär Aavasaksa—Kauliranta bandel av Karunki—Tengeliönjoki under byggnad varande järnväg och Röyttä hamnbana vid verkställd avsyning befunnits vara färdiga att öppnas för provisorisk trafik, har järnvägsstyrelsen i stöd av ministeriets för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena skrivelse för den 28 innevarande augusti N:o 3448 förordnat, att ifrågavarande bandel och hamnbana skola från och med den 1 instundande september upplåtas för provisorisk trafik med iakttagande av följande:

Aavasaksa—Kauliranta bandel och Röyttä hamnbana hänföras i administrativt och statistiskt avseende till Oulu banan, hörande till

- 3:dje kassörsdistriktet,
 - 6:te trafiksektionen,
 - 14:nde bansektionen,
 - Oulu verkstad,
 - 3:dje depotssektionen,
 - 6:te förrädssektionen, och
 - 9:nde telegrafteknikerdistriktet.
- Angående läkarvården meddelas särskilt.

Trafikplatserna å Aavasaksa—Kauliranta bandel och Röyttä hamnbana samt dessas avstånd från Helsingfors och varandra även

ynnä niiden lennätinhuudot, nimilyhennykset ja liikennöimistapa ovat seuraavat:

som telegrafuppropen, namnförkortningarna och trafikeringssättet för dem äro följande:

Liikennepaikka. Trafikplats.	Helsingistä km. Från Helsingfors km.	Edelliseltä liikennepaikalta km. Från föregående trafikplats km.	Lennätinhuuto. Telegrafupprop.	Nimilyhennys. Namnförkortning.	Liikennöimistapa. Trafikeringsätt.
<i>Aavasaksa—Kauliranta.</i>					
Aavasaksa { pysäkki hällplats	953	7	Avs	—	—
Rahtula { laituri plattform	956	3	—	—	H & Tp
Kauliranta { pysäkki hällplats	960	4	Klr	—	—
<i>Tornio—Röyttä.</i>					
Tornio { II lk. asema kl. station	885	—	Tor	—	—
Röyttä { vaihde växel	894	9	—	Röy	Tt tarpeen vaatiessa. — Tt vid behov.

Rahtulan laituri on Aavasaksan pysäkin ja Röytän vaihde Tornion aseman alainen.

Mainitun pysäkin alle kuuluu edelleen „Aavasaksan satamaraide” ja Kaulirannan pysäkin alle „Marjosaaren satamaraide” niminen epäitsenäinen liikennepaikka, jotka avataan tavaraliikenteelle täysin vaununlastein (Tt) noudattamalla rahdinlaskuohjetta IV ja tariffivälimatkan ollessa edelliseen nähden 3 sekä jälkimäiseen nähden 2 kilometriä.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, elokuun 30 päivänä 1928.

Rahtula plattform underlyder Aavasaksa hällplats och Röyttä växel Tornio station.

Under nämnda hällplats hör ytterligare „Aavasaksan satamaraide” och under Kauliranta hällplats „Marjosaaren satamaraide” benämnda osjälvständiga trafikplats, vilka öppnas för godstrafik i hela vagnslaster (Tt) enligt fraktberäkningsregel IV och för vilka tariffavståndet utgör, för den förra 3 samt för den senare 2 kilometer.

Det alle dem, som vederbör, till kännedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 30 augusti 1928.

Jalmar Castrén.

Tuure Blässar.

Kiertokirje

N:o 27/2591

elokuun 30 päivältä 1928

eräiden valtionrautateiden virkailijain oikeudesta toimittaa kieltolain 24 §:ssä tarkoitettu etsintö.

Kesäkuun 1 päivänä 1922 annetun kielto-lain 24 §:ssä, sellaisena kuin se on laissa toukokuun 4 päivältä 1928, säädetään m. m., että, jos epäillään jonkun luvottomasti kul-jettavan alkoholipitoista ainetta taikka sitä olevan jossakin kätkettynä, rikoksentekijän selvillesaamiseksi tai alkoholipitoisen aineen takavarikoimista varten on, milloin se tar-peelliseksi katsotaan, toimitettava etsintö, joka voi kohdistua sellaiseen rakennukseen, varasto- tai säilytyspaikkaan taikka kulje-tusneuvoihin tai -välineisiin, joissa epäil-lään olevan kätkettynä alkoholipitoista ainetta, ollen m. m. valtionrautateiden vir-kailijat oikeutetut toimittamaan tällaisia etsintöjä valtioneuvoston lähempien mää-räysten mukaan. Sen ohessa on viitatussa lainpaikassa määrätty, että, jos etsintö pi-detään ilman laillista syytä, sen toimittaja rangaistakoon niinkuin rikoslaissa on sää-detty.

Edelläolevaan nojautuen on valtioneu-vosto kesäkuun 18 päivänä 1928 määrännyt, että virantoimituksessa oleva valtionrauta-teiden asemapäällikkö, tavaratoimiston pääl-likkö ja junanlähettäjä sekä pysäkinhoitaja ovat oikeutetut virka-alueellaan, niin myös konduktööri matkalla olevassa matkustaja-junassa toimittamaan kyseellisen tapaisen etsinnön, ollen rautatiehallituksen asiana

antaa tarvittavat ohjeet näiden etsintöjen toimittamisesta.

Tämän johdosta on rautatiehallitus mää-rännyt, että kerrotunlainen etsintö on toi-mitettava todistajan ja tavaran omistajan läsnä ollessa. Ellei omistaja ole saapuvilla, voidaan etsintö kuitenkin toimittaa. Omis-tajan ollessa läsnä on häntä kehoitettava avaamaan epäilty kolli. Jos hän kieltäytyy siitä tai ei ole läsnä, saa etsinnön toimittaja tehdä sen, kuitenkin noudattamalla tarpeel-lista varovaisuutta. Toimituksesta on laa-dittava pöytäkirja. Etsinnössä asemalla tai pysäkillä tavatut alkoholipitoiset aineet jätetään pöytäkirjan kera paikkakunnan poliisiviranomaisille kuittia vastaan, joka liitetään pöytäkirjasta otettavaan jäljen-nökseen ja lähetetään sen ohella asianomai-sen jaksonesimiehen kautta rautatiehallituk-selle. Junassa tavatut aineet jälleen jätet-tään sopivan läheisen aseman päällystölle sen huolenpidosta poliisiviranomaisille sa-malla tavoin toimitettaviksi. Voimassa ole-van liikenneohjesäännön 61 §:n määräyksiä rahdituksesta y. m. on myös soveltuviissa kohdin noudatettava.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsin-gissä, rautatiehallituksessa, elokuun 30 päi-vänä 1928.

Jalmar Castrén.

Tuure Blässar.

Kiertokirje

28/
N:o 2573

elokuun 23 päivältä 1928

ilmajarrun kytkinhanojen muuttamisesta

Ilmajarrujen kytkinhanat on määrätty ennen vuoden 1929 loppua vaihdettaviksi uudenmallisiin hanoihin, joiden tärkein erotus vanhamallisiin nähden on siinä, että uusimallinen hana on näkyvässä puskinparun ulkopuolella ja että kahvan liike tapahtuu vaakasuorasta asennosta pystyyn ylöspäin, ollen hana auki, kun sen kahva on vaakasuorassa asennossa, ja suljettu, kun kahva on pystysuorassa. Kun samassa vaunuvälissä on vastakkain toisessa vaunussa vanhan ja toisessa vaunussa uudenmallinen hana, on niistä jarrutuksen välttämiseksi vanhamallinen hana ensin suljettava. Jos vaunuvälissä molemmat hanat ovat uusimallisia, ovat ne samasta syystä suljettavat yht'aikaa.

Tämän johdosta on Rautatiehallitus määrännyt, että Paineilmajarrun selityksen ja käyttöohjeitten 8:n luvun viimeiseen kohtaan sekä paineilmajarrun selityksen ja käyttöohjeitten lyhennysosotteen 1:sen luvun viimeiseen kohtaan on tehtävä sellainen lisäys kuin sanotaan myötäliitetyssä lisälehdessä, ollen tämä lisälehti kiinnitettävä vastaavaan paikkaan mainituissa suomenkielissä selityksessä ja käyttöohjeissa. Ruotsinkielisen selityksen ja käyttöohjeitten lisäys on parhaillaan tekeillä ja tulee se sisältämään myöskin nyt tehdyn täydennyksen; joka kaikkien asianomaisten tiedoksi ja

Cirkulär

28/
N:o 2573

av den 23 augusti 1928

angående ändring av luftbromsens kopplingskranar.

Luftbromsarnas kopplingskranar skola före utgången av år 1929 utbytas mot kranar av ny modell, vilkas viktigaste avvikelse från kranar av gammal modell är den, att kranen av ny modell är synlig på yttre sidan av buffertbjälken och att handtagets rörelse sker från vågrätt läge rätt uppåt, och är kranen öppen, då dess handtag är i vågrätt läge, samt avstängd, då handtaget är lodrätt. Då två vagnar äro mot varandra, vilkas kopplingskranar äro den ena av gammal och den andra av ny modell, bör för undvikande av bromsning kranen av gammal modell först stängas. Om båda kranarna äro av ny modell, böra de av samma orsak stängas samtidigt.

Med anledning härav har Järnvägsstyrelsen förordnat, att till sista momentet i kap. 8 av den finskspråkiga beskrivningen över tryckluftbromsen samt regler för dess användning ävensom sista mom. i 1:sta kap. i det finskspråkiga sammandraget från denna beskrivning och dessa regler bör sådant tillägg göras, som i närslutna tillägsblad är angivet, börande detta tillägsblad fästas å motsvarande plats i nämnda finskspråkiga beskrivning och regler. Ett svenskspråkigt tillägg till denna beskrivning och dessa regler är som bäst under utarbetning och kommer detta tillägg att innehålla jäm-

noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, Rautatiehallituksessa, elokuun 23 päivänä 1928.

väl den nu gjorda kompletteringen; vilket alla dem, som vederbör, till kännedom och efterrättelse härigenom meddelas. Helsingfors, å Järnvägsstyrelsen, den 23 augusti 1928.

Jalmar Castrén.

Wäinö V. Airas.

Paineilmajarrun selitys ja käyttöohjeet, sekä sen lyhennysote.

Lisäys paineilmajarrun selityksen 8:n luvun neljänteen kohtaan (Kytkinhanat ja letkukytkimet), sekä lyhennysotteen 1:n luvun neljänteen kohtaan (Kytkinhanat ja letkukytkimet).

Vaunun molemmissa päissä on jarrujohdossa puskinpalkin alla kytkinhana 25. Se on kiinni, kun hanan kahva on vaakasuorassa asennossa, ja auki, kun kahva on pystysuorassa asennossa.

Käytäntöön tulee kuitenkin otettavaksi uusimallinen kytkinhana, joka asetetaan puskinpalkin ulkopuolelle näkyviin, ja jonka kahva kääntyy vaakasuorasta asennosta ylöspäin. Tämä hana on kiinni, kun hanan kahva on pystysuorassa asennossa, ja auki, kun kahva on vaakasuorassa asennossa. Jos ainoastaan toinen kahden vaunun välillä olevista uusimallisista hanoista suljetaan, pääsee letkun puoleinen osa koko jarrujohdosta tyhjenemään paineilmasta, joten sen osan yhteydessä olevat junan jarrut rupeavat toimimaan. Molemmat kytkinhanat samassa vaunuvälissä ovat suljettavat yhtäaikaan, ettei syntyisi jarrutusta. Jos kahden vaunun välillä on toinen kytkinhana uusimallinen ja toinen vanhamallinen, on jarrutuksen välttämiseksi vanhamallinen hana ensin suljettava.

Uusimallinen
kytkinhana.

Kiertokirje

N:o 29/3001

lokakuun 20 päivältä 1928

Viipurin—Pölläkkälän rataosan liikennöimisestä.

Sittenkun Viipurin—Pölläkkälän rakenteella oleva rataosa on toimitetussa tarkastuksessa todettu olevan liikennekelpoisessa kunnossa, on rautatiehallitus kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmän nojalla kuluva lokakuun 16 päivältä N:o 3950 määrännyt, että puheenalainen rataosa on tulevan marraskuun 1 päivästä lukien avattava liikenteelle ja samalla liitettävä valtion valmiisiin, liikenteenalaisiin ratoihin huomioonottamalla seuraavaa:

Viipurin—Pölläkkälän rataosa luetaan hallinnollisessa ja tilastollisessa suhteessa Helsingin—Hämeenlinnan—Rajajoen rataan, kuuluen

2:seen kassanhoitopiiriin,

2:seen liikennejaksoon,

5:nteen ratajaksoon,

Viipurin konepajaan,

2:seen varikkojaksoon,

4:nteen varastojaksoon, ja

14:nteen lennätinteknikkopiiriin.

Lääkärinhoidosta ilmoitetaan erikseen.

Viipurin—Pölläkkälän rataosan liikennepaikat sekä niiden etäisyydet Helsingistä ja toisistaan ynnä niiden lennätinhuudot, nimi-lyhennykset ja liikennöimistapa ovat seuraavat:

Cirkulär

N:o 29/3001

av den 20 oktober 1928

angående trafikering av Viipuri — Pölläkkälä bandel.

Enär Viipuri—Pölläkkälä under byggnad varande bandel vid verkställd avsyning befunnits vara i trafikdugligt skick, har järnvägsstyrelsen i stöd av ministeriets för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena skrivelse för den 16 innevarande oktober N:o 3950 förordnat, att ifrågavarande bandel skall från och med den 1 instundande november öppnas för trafik och tillika förenas med statens färdiga, för trafik upplättna banor med iakttagande av följande:

Viipuri—Pölläkkälä bandel hänföres i administrativt och statistiskt avseende till Helsingfors—Hämeenlinna—Rajajoki banan, hörande till

2:dra kassörsdistriktet,

2:dra trafiksektionen,

5:te bansektionen,

Viipuri verkstad,

2:dra depotsektionen,

4:de förrädssektionen, och

14:de telegrafteknikerdistriktet.

Angående läkarvården meddelas särskilt.

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

Liikennepaikka. Trafikplats.	Helsingistä km. Från Helsing- fors km.	Edelliseltä lii- kennepaikalta km. Från föregå- ende trafik- plats km.	Lennätin- huuto. Telegraf- approp.	Nimi- lyhennys. Namn- förkortning.	Liikennöimis- tapa. Trafike- ringssätt.
Viipuri { I lk. asema kl. station	313	—	Wpi	—	—
Liimatta { pysäkki hällplats	318	5	Lim	—	—
Karhusuo { laiturivaihde plattformväxel	322	4	—	Khs	H & Tt
Pero { pysäkki hällplats	326	4	Pe	—	—
Pilppula { laiturivaihde plattformväxel	333	7	—	Plp	Hp & T
Heinjoki { V lk. asema kl. station	339	6	Hjk	—	—
Ristseppälä { pysäkki hällplats	347	8	Rts	—	—
Kaukila { laiturivaihde plattformväxel	353	6	—	Kauk	Hp & T
Kyläpaak- kola { laiturivaihde plattformväxel	356	3	—	Kyp	Hp & T
Äyräpää { V lk. asema kl. station	362	6	Äp	—	—
Äyräpää— Itäinen { vaihde växel	364	2	—	—	Tt

Edellämainituista laiturivaihteista on Karhusuo Peron pysäkin, Pilppula Heinjoen aseman, Kaukila Ristseppälän pysäkin sekä Kyläpaakkola ja Äyräpää—Itäisen vaihde Äyräpään aseman alainen.

Viimemainitun aseman alle kuuluu edelleen „Äyräpään satamaraide” niminen epäitsenäinen liikennepaikka, joka avataan tavaraliikenteelle täysin vaunulastein (Tt) noudattamalla rahdinlaskuohjetta IV ja tariffivälimatkan ollessa Äyräpää—Itäisen vaihteelta 2 kilometriä.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, lokakuun 20 päivänä 1928.

Av förenämnda plattformväxlar underlyder Karhusuo Pero hällplats, Pilppula Heinjoki station, Kaukila Ristseppälä hällplats samt Kyläpaakkola och Äyräpää—Itäinen växel Äyräpää station.

Under nästnämnda station hör ytterligare „Äyräpään satamaraide” benämnda osjälvtändiga trafikplats, som öppnas för godstrafik i hela vagnslaster (Tt) enligt fraktberäkningsregel IV och för vilken tariffavståndet från Äyräpää—Itäinen växel utgör 2 kilometer.

Det alle dem, som vederbör, till kändedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 20 oktober 1928.

Vilhelm Jansson.

A. M. Mäkiö.

Kiertokirje

N:o 30/3197

marraskuun 16 päivältä 1928

Muhoksen—Utajärven rataosan liikennöimisestä.

Sittenkun Oulun—Kiehimän rakenteella olevan rautatien Muhoksen—Utajärven välinen rataosa on toimitetussa tarkastuksessa todettu olevan väliaikaisesti liikennöitävässä kunnossa, on rautatiehallitus kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmän nojalla kuluvan marraskuun 10 päivältä N:o 4 213 määrännyt, että puheenalainen rataosa on tulevan joulukuun 1 päivästä alkaen luovutettava väliaikaiselle liikenteelle huomioonottamalla seuraavaa:

Muhoksen—Utajärven rataosa luetaan hallinnollisessa ja tilastollisessa suhteessa Oulun rataan, kuului

- 3:nteen kassanhoitopiiriin,
- 6:nteen liikennejaksoon,
- 13:nteen ratajaksoon,
- Oulun konepajaan,
- 3:nteen varikkojaksoon,
- 6:nteen varastojaksoon, ja
- 9:nteen lennätinteknikkopiiriin.

Lääkärihoidosta ilmoitetaan erikseen.

Muhoksen—Utajärven rataosan liikennepaikat sekä niiden etäisyydet Helsingistä ja toisistaan ynnä niiden lennätinhuudot, nimilyhennykset ja liikennöimistapa ovat seuraavat:

Cirkulär

N:o 30/3197

av den 16 november 1928

angående trafikering av Muhos—Utajärvi bandel.

Enär Muhos—Utajärvi bandel av Oulu—Kiehimä under byggnad varande järnväg vid verkställd avsyning befunnits vara färdig att öppnas för provisorisk trafik, har järnvägsstyrelsen i stöd av ministeriets för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena skrivelse för den 10 innevarande november N:o 4 213 förordnat, att ifrågavarande bandel skall från och med den 1 instundande december upplätas för provisorisk trafik med iakttagande av följande:

Muhos—Utajärvi bandel hänföres i administrativt och statistiskt avseende till Oulu banan, hörande till

- 3:dje kassörsdistriktet,
- 6:te trafiksektionen,
- 12:te bansektionen,
- Oulu verkstad,
- 3:dje depotsektionen,
- 6:te förrädssektionen, och
- 9:nde telegrafteknikerdistriktet.

Angående läkarvården meddelas särskilt.

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

Liikennepaikka. Trafikplats.	Helsingistä km. Från Helsing- fors km.	Edelliseltä lii- kennepaikalta km. Från föregå- ende trafik- plats km.	Lennätin- huuto. Telegraf- upprop.	Nimi- lyhennys. Namn- förkortning.	Liikennöimis- tapa. Trafike- ringssätt.
Muhos { V lk. asema kl. station	789	—	Mh	—	—
Hyrkäs { laiturivaihde plattformväxel	797	8	—	Hyr	H & T1
Sotka { pysäkki hållplats	803	6	Sok	—	—
Utajärvi { V lk. asema kl. station	811	8	Utj	—	—

Hyrkkään laiturivaihde on Sotkan pysäkin alainen.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, marraskuun 16 päivänä 1928.

Hyrkäs plattformväxel underlyder Sotka hållplats.

Det alle dem, som vederbör, till kännedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 16 november 1928.

Vilhelm Jansson.

Tuure Blässar.

Kiertokirje

N:o 31/564

junaturvallisuudesta.

Annettu marraskuun 23 päivänä 1928.

Koska on sattunut, ettei voimassaolevia asema- ja junapalvelusta koskevia määräyksiä ole noudatettu, joten junaturvallisuus on joutunut vaaraan, on rautatiehallitus katsonut tarpeelliseksi muistuttaa asianomaisia tarkoin noudattamaan sanottuja määräyksiä.

Jotta viranomaiset, joiden tehtäviin kuuluu määräysten valvominen, voisivat ryhtyä asian vaatimiin toimenpiteisiin parannusten aikaansaamiseksi, tulee junaa johtavien konduktöörin, veturinkuljettajien, asemapäällikköjen y. m. aina tehdä säädetty kirjallinen ilmoitus (raportti) esimiehilleen määräyksistä poikkeamisista, vaikkei menettely olisi aiheuttanut suoranaista vahinkoa.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, marraskuun 23 päivänä 1928.

Cirkulär

N:o 31/564

angående tågsäkerheten.

Utfärdat den 23 november 1928.

Emedan det inträffat, att gällande bestämmelser rörande stations- och tågtjänsten icke blivit följda, varigenom tågsäkerheten blivit äventyrad, har järnvägsstyrelsen ansett nödigt uppmana vederbörande att noggrant följa sagda bestämmelser.

På det att de myndigheter, å vilka det ankommer att övervaka föreskrifters efterlevnad, må kunna vidtaga nödiga åtgärder för åstadkommande av förbättringar, böra tågförande konduktörer, lokomotivförare, stationsinspektorer m. fl. alltid göra föreskriven skriftlig anmälan (rapport) till sina förmän angående avvikelser från föreskrifter, ehuru förfarandet icke skulle förorsakat direkt skada.

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

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 23 november 1928.

Jalmar Castrén.

Ossian Hellman.

Kiertokirje

N:o 32/3403

Tammikuun 1 päivästä 1929 alkaen otetaan suojeluskuntain luottokuljetuksissa nykyisten piletintilauksaavakkeiden O. N:o 949 ja tavarankuljetustilauksaavakkeiden O. N:o 950 asemasta käytäntöön saman malliset ilmoitussetelit kuin sotilaskuljetuksisakin. Toistaiseksi kuitenkin tulevat käytäntöön vain litterat A, B ja C (valkoiset väritään).

Näiden ilmoitussetelien yläkulmaan on painettu:

Suojeluskuntajärjestö

Skyddskårsorganisationen

sekä näiden sanojen alle kirjoitettu tai leimattu yliesikunnan, „Lotta Svärd” yhdistyksen keskusjohtokunnan tai jonkun piirisikunnan nimi. Sitäpaitsi on ilmoitussetelin yläosaan laskuttamista varten painettu:

Kuljetus tapahtuu piirin

..... sk:n laskuun

Transporten sker på distrikts

..... sk:s bekostnad.

Ilmoitusseteliä, josta puuttuu leima tai allekirjoitus tahi joka on yhtä kuukautta vanhempi, kirjoituspäivää siihen kuitenkaan lukematta, ei saa hyväksyä kuljetustodisteeksi ennenkuin se on täydennetty tai korjattu sotaväenkuljetusohjesäännön määrämällä tavalla. Ilmoitussetelin varmennus ei ole välttämätön.

Kun ilmoitusseteli on hyväksytty kuljetustodisteeksi, tulee asemavirkailijan täyttää ilmoitussetelin lähtöasemalla täytettäväksi tarkoitetut sarakkeet, allekirjoittaa ja leimata se aseman päiväleimalla, sekä tar-

kistaa, että ilmoitusseteliin merkityt tiedot ovat yhtäpitävät todellisuuden kanssa. Jos tällöin havaitaan lähetys suuremmaksi kuin mitä ilmoitusseteliin on merkitty, vaadittakoon ilmoitusseteli korjattavaksi.

Kun ilmoitusseteli litt. A jätetään asemalle, kirjoitetaan lähetykselle kuljetuskirja samasta shekkikirjasta B. N:o 181 a kuin sotilaskuljetuksillekin, jolloin kuljetuskirjan otsikko „Sotilaskuljetuskirja” muutetaan otsikoksi „Suojeluskuntakuljetuskirja”.

Kun ilmoitusseteli litt. B jätetään asemalle, kirjoitetaan piletti yksinomaan suojeluskuntakuljetuksia varten tarkoitettusta shekkikirjasta B. N:o 181 b.

Kun ilmoitusseteli litt. C jätetään asemalle, kirjoitetaan lähetykselle kuljetuskirja samasta shekkikirjasta B. N:o 197 a Lko. kuin sotilaskuljetuksillekin, jolloin otsikko „Kuljetuskirja rautatien omalle tavaralle” muutetaan otsikoksi „Kuljetuskirja suojeluskuntain tavaralle”. Kuljetuskirjan osista jää litt. B ja C lähtöasemalle, josta viimeksimainittu vastaavan laskun ohella lähetetään luottokuljetusjaostolle. Litt. E ja D annetaan junan konduktöörille ja seuraavat lähetystä määräasemalle. Litt. E, johon vastaanottaja kuittaa lähetysten vastaanotetuksi, säilytetään määräasemalla. Litt. D lähetetään tilityskauden päätyttyä luottokuljetusjaostolle.

Muussa suhteessa menetellään ilmoitussetelien ja kuljetuskirjojen suhteen kuten sotaväenkuljetusohjesäännössä niistä määrätään.

Kuljetusmaksut suojeluskuntain luottokuljetuksista lasketaan sotilastariffin mukaan.

Ilmoitussetelit ryhmitetään laskuttamista varten siten, että yliesikunnan, „Lotta Svärd” yhdistyksen keskusjohtokunnan ja kunkin eri piiriesikunnan laskuun tapahtuneet kuljetukset ryhmitetään eri tilitysryhmiksi. Ryhmityksen ohjeeksi otetaan ilmoitussetelin yläosaan tehty merkintä siitä, kenen laskuun kuljetus tapahtuu, tai milloin tämä merkintä puuttuu, ilmoitussetelin vasemmassa yläkulmassa oleva leima. Kustakin eri tilitysryhmästä kirjoitetaan eri lasku kaksin kappalein kaksi kuukautta käsitteäviltä tilityskausilta jollekin kaavakasarjaan B. N:o 182 kuuluvista kaavakkeista.

Ilmoitussetelit merkitään laskukaavakkeille samalla tavalla kuin sotalaitoksen ilmoitussetelit. Kaikki samaan tilitysryhmään kuuluvat ilmoitussetelit litt. A, B ja C merkitään samaan laskuun.

Laskut, ilmoitussetelit, shekkikirjat y. m. kuljetustodisteet lähetetään tilityskautta lähinnä seuraavan kuukauden 8 p:nä luottokuljetusjaostolle, siis tammi—helmikuun kuljetuksista maaliskuun 8 p:nä, maaliskuun—huhtikuun kuljetuksista toukokuun 8 p:nä j. n. e.

Kaikki aikaisemmin annetut suojeluskuntain luottokuljetusta koskevat määräykset kumotaan täten.

Helsingissä, Rautatiehallituksessa, joulukuun 7 p:nä 1928.

Vilhelm Jansson.

Br. Suviranta.

Kiertokirje

N:o 33/3515

joulukuun 18 päivästä 1928

Lohjan satamaradan liikennöimisestä.

Sittenkun Lohjan rakenteilla oleva satamarata on toimitetussa tarkastuksessa todettu olevan liikennöitävässä kunnossa, on rautatiehallitus kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmän nojalla kuluvan joulukuun 13 päivästä N:o 4573 määrännyt, että puheenalainen satamarata on joulukuun 21 päivästä 1928 alkaen luovutettava tavaraliikenteelle huomioonottamalla seuraavaa:

Lohjan satamarata luetaan hallinnollisessa ja tilastollisessa suhteessa Hangon rataan, kuuluen

- 1:seen kassanhoitopiiriin,
- 1:seen liikennejaksoon,
- 1 b:seen ratajaksoon,
- Helsingin konepajaan,
- 1:seen varikkojaksoon,
- 2:seen varastojaksoon,
- 3:nteen lennätinteknikkopiiriin, ja
- 17:nteen lääkäripiiriin.

Lohjan satamaradan liikennepaikat sekä niiden etäisyydet toisistaan ynnä niiden lennätinhuudot, nimilyhennykset ja liikennöimistapa ovat seuraavat:

Liikennepaikka. Trafikplats.	Edelliseltä liikennepaikalta km. Från föregående trafikplats km.	Lennätinhuuto. Telegrafupprop.	Nimilyhennys. Namnförkortning.	Liikennöimistapa. Trafikeringsätt.
Lohja { III lk. asema kl. station	—	Lo	—	—
Lohjan kauppala { pysäkki hällplats	4	Lok	—	T I
Lohjan satama.....	2	—	Los	Tt I

Cirkulär

N:o 33/3515

av den 18 december 1928

angående trafikering av Lohja hamnbana.

Enär Lohja under byggnad varande hamnbana vid verkställd avsyning befunnits vara färdig att öppnas för trafik, har järnvägsstyrelsen i stöd av ministeriets för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena skrivelse för den 13 innevarande december N:o 4573 förordnat, att ifrågavarande hamnbana skall från och med den 21 december 1928 öppnas för godstrafik med iakttagande följande:

Lohja hamnbana hänföres i administrativt och statistiskt avseende till Hangö banan, hörande till

- 1:sta kassörsdistriktet,
- 1:sta trafiksektionen,
- 1 b:sta bansektionen,
- Helsingfors verkstad,
- 1:sta depotsektionen,
- 2:dra förrädssektionen,
- 3:dje telegrafteknikerdistriktet, och
- 17:nde läkardistriktet.

Trafikplatserna å Lohja hamnbana samt dessas avstånd från varandra ävensom telegrafuppropen, namnförkortningarna och trafikeringssättet för dem äro följande:

Lohjan satama on Lohjan kauppalan pyssäkin alainen.

Mainitun sataman alle kuuluu „A. B. Fanér O. Y:n raide”, „Lohjanvesistön Metsä O. Y:n raide” ja „Lohjan sataman laituriraide” nimiset epäitsenäiset liikennepaikat, jotka avataan tavaraliikenteelle täysin vaunulastein (Tt) noudattamalla tariffisäännön 62 §:n määräyksiä ja välimatkan satamasta ollessa 1 kilometri.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, joulukuun 18 päivänä 1928.

Lohjan satama underlyder Lohjan kaupala hållplats.

Under nämnda hamn håra „A. B. Fanér O. Y:n raide”, „Lohjanvesistön Metsä O. Y:n raide” och „Lohjan sataman laituriraide” benämnda osjålvständiga trafikplatser, vilka öppnas för godstrafik i hela vagnslaster (Tt) med iakttagande av bestämmelserna i 62 § i tariffstadgan, och utgör avståndet från hamnen 1 kilometer.

Det alle dem, som vederbör, till kånedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors å järnvågsstyrelsen, den 18 december 1928.

Vilhelm Jansson.

Tuure Blåssar.

Kiertokirje

N:o 34/3583

joulukuun 28 päivältä 1928

Vilppulan—Mäntän rataosan liikennöimisestä.

Sittenkun Vilppulan—Mäntän rakenteella oleva rataosa on toimitetussa tarkastuksessa todettu olevan liikennöitävässä kunnossa, on rautatiehallitus kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmän nojalla kuluvaan joulukuun 22 päivältä N:o 4698 määrännyt, että puheenalainen rataosa on tammikuun 1 päivästä 1929 alkaen luovutettava tavaraliikenteelle huomioonottamalla seuraavaa:

Vilppulan—Mäntän rataosa luetaan hallinnollisessa ja tilastollisessa suhteessa Vaasan rataan, kuuluen

- 1:seen kassanhoitopiiriin,
- 4:nteen liikennejaksoon,
- 4:nteen ratajaksoon,
- Turun konepajaan,
- 1:seen varikkojaksoon,
- 3:nteen varastojaksoon,
- 6:nteen lennätinteknikkopiiriin, ja
- 34:nteen lääkäripiiriin.

Vilppulan—Mäntän rataosan liikennepaikat sekä niiden etäisyydet Helsingistä ja toisistaan ynnä niiden lennätinhuudot ja liikennöimistapa ovat seuraavat:

Cirkulär

N:o 34/3583

av. den 28 december 1928

Angående trafikering av Vilppula—Mänttä bandel.

Enär Vilppula—Mänttä under byggnad varande bandel vid verkställd avsyning befunnits vara färdig att öppnas för trafik, har järnvägsstyrelsen i stöd av ministeriets för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena skrivelse för den 22 innevarande december N:o 4698 förordnat, att ifrågavarande bandel skall från och med den 1 januari 1929 öppnas för godstrafik med iakttagande av följande:

Vilppula—Mänttä bandel hänföres i administrativt och statistiskt avseende till Vasa banan, hörande till

- 1:sta kassörsdistriktet,
- 4:de trafiksektionen,
- 4:de bansektionen,
- Åbo verkstad,
- 1:sta depotsektionen,
- 3:dje förrädssektionen,
- 6:te telegrafteknikerdistriktet, och
- 34:de läkardistriktet.

Trafikplatserna å Vilppula—Mänttä bandel samt dessas avstånd från Helsingfors och varandra ävensom telegrafuppropen och trafikeringssättet för dem äro följande:

Liikennepaikka. Trafikplats.	Helsingistä km. Från Helsingfors km.	Edelliseltä liikennepaikalta km. Från föregående trafikplats km.	Lennätinhuuto. Telegrafupprop.	Liikennöimistapa. Trafikeringsätt.
Vilppula { lk. asema III kl. station	276	—	Wp	—
Joenniemi { vaihde växel	281	5	—	Tt1
Mänttä { pysäkki hällplats	285	4	Män	T

Joenniemen vaihde on Mäntän pysäkin alainen.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, joulukuun 28 päivänä 1928.

Joenniemi växel underlyder Mänttä hållplats.

Det alle dem, som vederbör, till kännedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 28 december 1928.

Vilhelm Jansson.

A. M. Mäkiö.

Kiertokirje

N:o 35/3591

joulukuun 28 päivältä 1928

kiinteistä signaaleista Tikkurilan, Hyvinkään, Otalammen ja Kosken asemilla.

I. **Tikkurilan aseman** vaihde- ja signaaliturvalaitos on ratapihalaajennustöiden yhteydessä täydennetty ja kuuluvat siihen nyt seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Kaksisiipinen tulosemafoori* ($A^{1/2}$) vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Malmin puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 300 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (englantilaisesta) vaihteesta ja etusignaali 300 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) toiselle laituriraiteelle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) laituriraiteelle IV sekä sivuraiteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kaksisiipinen tulosemafoori* ($B^{1/2}$) vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen Korsosta tuleville junille. Semafoori sijaitsee 200 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 500 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) ensimmäiselle laituriraiteelle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) laituriraiteelle IV sekä sivuraiteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Semafoorin ($B^{1/2}$) valoetusignaali näyttää päivällä samoin kuin yöllä vastaavasti

Cirkulär

N:o 35/3591

av den 28 december 1928

angående fasta signaler å Dickursby, Hyvinkää, Otalampi och Koski stationer.

I. Å **Dickursby station** har växel och signalsäkerhetsanläggningen i samband med verkställd bangårdsutvidgning kompletterats och höra till densamma numera följande fasta signaler:

1) *En tvåvingad infartssemafor* ($A^{1/2}$) jämte tillhörande med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Malm. Semaforen är belägen på 300 meters avstånd från infartens första (engelska) växel och försignalen 300 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till andra plattformspåret och med två vingar (två gröna sken) till plattformspåret IV och sidospåren inkommande tåg.

2) *En tvåvingad infartssemafor* ($B^{1/2}$) jämte tillhörande med blinkljus försedd ljusförsignal för från Korso ankommande tåg. Semaforen är belägen på 200 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 500 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till första plattformspåret och med två vingar (två gröna sken) till plattformspåret IV och sidospåren inkommande tåg.

Semaforens ($B^{1/2}$) ljusförsignal visar om dagen på samma sätt som om natten resp.

vihreätä ja väritöntä vilkkuvaloa (ilman takavaloa).

3) *Yksisiipinen lähtösemafoori* (C) toiselta laituriraiteelta Korsoon lähteville tai ohikulkeville junille. Semafoori sijaitsee 55 metrin etäisyydellä mainitun toisen laituriraiteen pohjoispäässä olevasta raideristeuksesta.

4) *Yksisiipinen tulosemafoori* (D) Tikkurilan sorakuopalta tuleville junille. Semafoori sijaitsee 235 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta. Semafoori A^{1/2}, B^{1/2} ja C saadaan signaaliyhjessäännön 12 §:n muistutuksen mukaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua” ennenkuin juna on antanut vastaavasti tulo- tai lähtösignaalin. Tikkurilan vaihde- ja signaaliturvalaitos on täten täydennettynä otettu käytäntöön viime kesäkuun 16 päivästä lukien, jolloin semafooreja B^{1/2} ja D vastanneet vanhat puusemafoorit samalla poistettiin.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirjeet N:o 34/3272, 9/11—22, N:o 27/1957, 10/6—21 ja N:o 117/5373, 21/11—16 sikäli kuin ne koskevat Tikkurilan aseman kiinteitä signaaleja.

II. **Hyvinkään aseman Jokelan puoleiselle** tulosuunnalle on pystytetty vaihdelukituksesta riippuva *kaksisiipinen tulosemafoori* (A^{1/2}), joka sijaitsee 350 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) emäradan toiselle laituriraiteelle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) sivuraiteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille. Semafoori saadaan signaaliyhjessäännön 12 §:n muistutuksen mukaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua” ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Uusi semafoori otettiin käytäntöön viime heinäkuun 25 päivänä, jolloin samalla vanha puusemafoori poistettiin. Tätten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 109/4875,

grönt och ofärgat blinkande sken (utan bakåtsken).

3) *En envingad utfartssemafor* (C) för från andra plattformspåret till Korso avgående eller genomgående tåg. Semaforen är belägen på 55 meters avstånd från spårkorsningen i norra ändan av nämnda plattformspår.

4) *En envingad infartssemafor* (D) för från Dickursby grustäkt ankommande tåg. Semaforen är belägen på 235 meters avstånd från infartens första (med-) växel. Semaforerna A^{1/2}, B^{1/2} och C få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart” förrän tåget givit ankomst- resp. avgångssignal. Dickursby växel- och signalsäkerhetsanläggning ibruktofs sålunda kompletterad den 16 sistlidna juni, varvid de mot semaforerna B^{1/2} och D svarande gamla träsemaforerna samtidigt slopades.

Härmed upphävas järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 34/3272, 9/11—22, N:o 27/1957, 10/6—21 samt N:o 117/5373, 21/11—16, för så vitt de beröra fasta signaler å Dickursby station.

II. Å **Hyvinkää station** har vid infarten från Jokela uppställts en av växelförreglingar beroende *tvåvingad infartssemafor* (A^{1/2}), belägen på 350 meters avstånd från infartens första (med-) växel. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till stambanans andra plattformspår och med två vingar (två gröna sken) till sidospåren inkommande tåg. Semaforen får enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart” förrän tåget givit ankomstsignal.

Den nya semaforen ibruktofs den 25 sistlidna juli, varvid samtidigt den gamla träsemaforen slopades. Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 109/4875,

27/10—16 sikäli kuin se koskee Hyvinkään aseman Jokelan puoleista semafooria.

III. **Otalammen asemalle** on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, johon kuuluvat seuraavat kiinteät signaalit.

1) *Kaksisiipinen tulo semafoori* ($A^{1/2}$) Røykän puoleisella tulosuunnalla 265 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kaksisiipinen tulo semafoori* ($B^{1/2}$) Ojakkalan puoleisella tulosuunnalla 430 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Semafoorit saadaan signaaliyhjessäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua” ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Uudet semafoorit otettiin käyttöön viime elokuun 15 päivänä, jolloin vanhat puusemafoorit samalla poistettiin.

IV. **Kosken aseman** Perniön puoleiselle tulosuunnalle on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, johon kuuluu *kaksisiipinen tulo semafoori* ($A^{1/2}$) vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen. Semafoori sijaitsee 450 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 550 metrin päässä, semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteelle II mainitulta tulosuunnalta tuleville junille ja saadaan se

27/10—16, för så vitt det berör semaforen i Jokela ändan av Hyvinkää station.

III. Å **Otalampi station** har utbyggt en växel- och signalsäkerhetsanläggning, till vilken höra följande fasta signaler:

1) *En tvåvingad infartssemafor* ($A^{1/2}$) vid infarten från Røykkä på 265 meters avstånd från infartens första (mot-) växel. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformsspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren II och 3 inkommande tåg.

2) *En tvåvingad infartssemafor* ($B^{1/2}$) vid infarten från Ojakkala på 430 meters avstånd från infartens första (mot-) växel. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformsspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren II och 3 inkommande tåg.

Semaforerna få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på fri fart förrän tåget givit ankomstsignal.

De nya semaforerna ibruktagos den 15 sistlidna augusti, varvid de gamla träsemaforerna samtidigt slopades.

IV. Å **Koski station** har vid infarten från Perniö utbyggt en växel- och signalsäkerhetsanläggning, till vilken hör en *tvåvingad infartssemafor* ($A^{1/2}$) jämte med blinkljus försedd ljusförsignal. Semaforen är belägen på 450 meters avstånd från infartens första (mot-)växel samt försignalen 550 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformsspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåret II inkommande tåg och får densamma enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet

signaalihjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua” ennenkuin juna on antanut tulosignaalin. Semafoorin (A^{1/2}) valoetusignaali näyttää päivällä samoinkuin yöllä vastavasti vihreätä ja väritöntä vilkkuvaloa (ilman takavaloa).

Semafoori otettiin käytäntöön viime lokakuun 12 päivänä.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, joulukuun 28 päivänä 1928.

ställas på „fri fart” förrän tåget givit ankomstsignal. Semaforens (A^{1/2}) ljusför-signal visar om dagen på samma sätt som om natten resp. grönt och ofärgat blinkande sken (utan bakåtsken).

Semaforen ibruktogs den 12 sistlidna oktober.

Ovanstående meddelas härmed vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 28 december 1928.

Vilhelm Jansson.

A. Grunér.

Kiertokirje

N:o 36/3592

joulukuun 28 päivältä 1928

kiinteistä signaaleista Simon sillalla sekä Oulun, Kokkolan, Vaasan, Kristiinankaupungin, Korkeakosken ja Porin asemilla.

I. **Simon aseman** lähelle, Kuivaniemen puoleiselle tulosuunnalle, 277 metriä eteläänpäin yhdistetystä rautatie- ja maantiesillasta on pystytetty ja viime kesäkuun 1 päivänä otettu käyttöön *yksisiipinen semafoori*. Semafoori on tarkoitettu turvaamaan maantieliikennettä mainitulla sillalla etelästäpäin tuleviin juniin nähden eikä ole siis tarkoitettu käytettäväksi Simon aseman tulosemafoorina.

II. **Oulun aseman** etelätulosuunnilla on viime kesän kuluessa tehty raidemuutoksia ja vaihteita on siirretty vähän kauemmaksi niin, että sikäläiset tulosemafoorit pysyen entisillä paikoillaan ovat senjälkeen lähempänä tulovaihteita, nimittäin Kempeleen puoleinen tulosemafoori 260 metrin ja Muhoksen puoleinen 330 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-)vaihteesta.

Täten täydenmetään rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 8/945, 9/3—28 yllämainittuja semafooreja koskeva kohta I.

III. **Kokkolan aseman** Kruununkylän puoleiselle tulosuunnalle on pystytetty ja viime toukokuun 11 päivänä otettu käyttöön *yksisiipinen vilkkuvalolla varustettu tulosemafoori (A)* 300 metrin etäisyydelle

Cirkulär

N:o 36/3592

av den 28 december 1928

angående fasta signaler å Simo bro samt å Oulu, Gamlakarleby, Vasa, Kristinestads, Korkeakoski och Pori stationer.

I. I närheten av **Simo station** och 277 meter söderom den vid infarten från Kuivaniemi belägna gemensamma järnvägs- och landsvägsbron har uppställts samt den 1 sistlidna juni ibruktagns *en envingad semafor*. Semaforen är avsedd att säkerställa landsvägstrafiken å bron för söderifrån ankommande tåg och är sålunda icke avsedd att utgöra infartssemafor för Simo station.

II. Å **Oulu station** ha under senaste sommar invid södra infarterna utförts spårförändringar samt växlarna förskjutits något utåt sålunda att de på sina förra platser bibehållna infartssemaforerna numera stå närmare infartsväxlarna, nämligen den vid infarten från Kempele belägna på 260 meters och den vid infarten från Muhos belägna på 330 meters avstånd från infartens första (med-)växel.

Härmed kompletteras ovannämnda semaforer berörande punkt I i järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 8/945, 9/3—28.

III. Å **Gamlakarleby station** har vid infarten från Kronoby uppställts och den 11 sistlidne maj ibruktagns *en envingad med blinkljus försedd infartssemafor (A)* på 300 meters avstånd från infartens första (mot-)

tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-)vaihteesta. Samalla poistettiin vanha puinen tulosemafoori.

Täten täydennetään rautatiehallituksen kiertokirje N:o 43/1642, 4/4—19, mikäli se koskee Kokkolan aseman eteläistä semafooria.

IV. **Vaasan aseman** Mustasaaren puoleiselle tulosuunnalle on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, johon kuuluu *kaksisiipinen tulosemafoori* ($A^{1/2}$) vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen. Semafoori sijaitsee 450 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä raideristeyksestä ja etusignaali 400 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) pääraidetta henkilöasemalle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) tavara- ratapihan sivuraiteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille. Semafoori saadaan signaaliyhjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua” ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Uusi semafoori otettiin etusignaaleineen käytäntöön viime marraskuun 3 päivänä, jolloin samalla vanha puinen tulosemafoori poistettiin.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 73/2775, 23/7—15.

V. **Kristiinankaupungin** aseman tulosemafoori poistettiin etusignaaleineen tarpeettomana viime toukokuun 15 päivänä.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 49/1680, 16/4—20, mikäli se koskee Kristiinankaupungin tulosemafooria.

VI. **Korkeakosken aseman** Hirsilän puoleiselle tulosuunnalle on pystytetty ja viime toukokuun 26 päivänä otettu käytäntöön *yksisiipinen tulosemafoori*, joka sijaitsee 390 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-)vaihteesta. Vanha puinen

växel. Samtidigt slopades den gamla infartssemaforen av trä.

Härmed kompletteras järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 43/1642, 4/4—19, för så vitt det berör den södra semaforen å Gamla karleby station.

IV. Å **Vasa station** har vid infarten från Korsholm utbyggt en växel- och signal-säkerhetsanläggning, vartill hör en *tvåvingad infartssemafor* ($A^{1/2}$) jämte med blinkljus försedd skivförsignal. Semaforen är belägen på 450 meters avstånd från infartens första spårkorsning och försignalen 400 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart längs huvudspåret till personstationen och med två vingar (två gröna sken) till godsbangårdens sidospår inkommande tåg. Semaforen får enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart” förrän tåget givit ankomsignal.

Den nya semaforen ibruktogs jämte tillhörande försignaler den 3 sistlidna november, varvid den gamla infartssemaforen av trä samtidigt slopades.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 73/2775, 23/7—15.

V. Å **Kristinestads station** har infartssemaforen jämte försignal såsom obehövlige slopats den 15 sistlidna maj.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 49/1680, 16/4—20, för så vitt det berör infartssemaforen å Kristinestads station.

VI. Å **Korkeakoski station** har vid infarten från Hirsilä uppställt och den 26 sistlidna maj ibruktagits en *envingad infartssemafor*, belägen på 390 meters avstånd från infartens första (mot-)växel. Den gamla infartssemaforen har på grund av

tulosemafoori poistettiin raidemuutoksen johdosta jo aikaisemmin.

Täten täydennetään rautatiehallituksen kiertokirje N:o 43/1642, 4/4—19, mikäli se koskee Korkeakosken Hirsilän puoleista semafooria.

VII. **Porin aseman** Mäntyluodon puoleinen tulosemafoori on viime heinäkuun 10 päivänä siirretty vähän kauemmaksi ja sijaitsee nykyään 345 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-)vaihteesta.

Täten täydennetään rautatiehallituksen kiertokirje N:o 34/3272, 9/11—22, mikäli se koskee yllämainittua Porin tulosemafooria.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, joulukuun 28 päivänä 1928.

utförda spårförändringar redan tidigare slopats.

Härmed kompletteras järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 43/1642, 4/4—19, för så vitt det berör Korkeakoski vid infarten från Hirsilä belägna semafor.

VII. Å **Pori station** har den vid infarten från Mäntyluoto belägna infartssemaforen den 10 sistlidna juli förskjutits något längre bort och är numera belägen på 345 meters avstånd från infartens första (med-)växel.

Härmed kompletteras järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 34/3272, 9/11—22, för så vitt det berör ovan nämnda infartssemafor å Pori station.

Ovanstående meddelas härmed vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 28 december 1928.

Vilhelm Jansson.

A. Grunér

Kiertokirje

N:o 37/3593

joulukuun 28 päivältä 1928

kiinteistä signaaleista Joensuun asemalla (ynnä Pielisjoen kääntösillalla ja Outokummun radan erkanemisvaihteilla) sekä Inkilän ja Kämärän asemilla.

I. Joensuun aseman pohjoistulosuunnalle on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos turvaamaan ratapihan pohjoispäätä, Pielisjoen kääntösillaa ja Outokummun radan erkanemisvaihteita käsittäen seuraavat kiinteät signaalit:

1. *Yksisüpinen tulosemafoori* (B) vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen Kontiolahden puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 125 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä myötävaihteesta (Outokummun radan erkanemisvaihteesta) ja etusignaali 540 metrin päässä semafoorista. Semafoori on tarkoitettu mainitulta tulosuunnalta erkanemisvaihteiden ja kääntösillan kautta Joensuun ratapihalle tuleville junille.

2. *Yksisüpinen tulosemafoori* (C) vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen Viinijärven puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee semafoorin B kohdalla 60 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä vastavaihteesta (Outokummun radan erkanemispaikan turvavaihteesta) ja etusignaali 540 metrin päässä semafoorista. Semafoori on tarkoitettu mainitulta tulosuunnalta erkanemisvaihteiden ja kääntösillan kautta Joensuun ratapihalle tuleville junille.

Cirkulär

N:o 37/3593

av den 28 december 1928

angående fasta signaler å Joensuu (jämte Pielisjoki svängbro och Outokumpubanans förgreningsväxlar), Inkilä och Kämärä stationer.

I. Å Joensuu station har vid norra infarten utbyggt en växel- och signalsäkerhetsanläggning, avsedd att säkerställa norra ändan av bangården, Pielisjoki svängbro och Outokumpubanans förgreningsväxlar samt omfattande följande fasta signaler:

1. En *envingad infartssemafor* (B) jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Kontiolahdi. Semaforen är belägen på 125 meters avstånd från infartens första medväxel (Outokumpubanans förgreningsväxel) och försignalen 540 meter från semaforen. Semaforen är avsedd för från nämnda infart via förgreningsväxlarna och svängbron till Joensuu bangård inkommande tåg.

2. En *envingad infartssemafor* (C) jämte tillhörande med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Viinijärvi. Semaforen är belägen jämsides med semaforen B på 60 meters avstånd från infartens första motväxel (skyddsväxeln vid Outokumpubanans förgreningspunkt) och försignalen 540 meter från semaforen. Semaforen är avsedd för från nämnda infart via förgreningsväxlarna och svängbron till Joensuu bangård inkommande tåg.

Semafoorien B ja C valoetusignaalit näyttävät sekä päivällä että yöllä etusignaaleille kuuluvia signaalivaloja (ilman takavaloa).

3. *Kaksisiipistä semafooria vastaava vilkkuvalolla varustettu lähtövalosignaali* ($D^{1/2}$) 65 metrin etäisyydellä ratapihan pohjoisvaihteesta ja 350 metrin päässä kääntösillasta. Valosignaaliilla näytetään „vapaata kulkua” (sekä päivällä että yöllä) yhdellä vihreällä vilkkuvalolla Kontiolahteen ja kahdella vihreällä kiintovalolla Viinijärvelle lähteville junille. Valosignaaliilla ei ole takavaloja.

Semafoorit B ja C otettiin etusignaaleineen käytäntöön joulukuun 1 päivänä 1927 ja lähtövalosignaali $D^{1/2}$ toukokuun 15 päivänä 1928, jona viimeksimainittuna päivänä poistettiin samalla vanhat kääntösiltasemafoorit. Uudet signaalit saadaan signaali-ohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua” ennenkuin juna on antanut tulo- tai lähtösignaalin.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 63/2415, 8/10—20 sikäli kuin se koskee Pielisjoen kääntösillan signaaleja.

II. **Inkilän asemalle** on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, johon kuuluu:

1. *Kaksisiipinen tulosemafoori* ($A^{1/2}$) Sairalan puoleisella tulosuunnalla 360 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-)vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2. *Kaksisiipinen tulosemafoori* ($B^{1/2}$) vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaalineen Ojajärven puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 300 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä vastavaihteesta ja etusignaali 430 metrin päässä

Semafoorenas B och C ljusförsignaler visa om dagen på samma sätt som om natten för försignaler fastställda signalsken (utan bakåtsken).

3. *En med blinkljus försedd, mot tvåvingad semafor svarande utfartsljussignal* ($D^{1/2}$) på 65 meters avstånd från bangårdens norra växel och på 350 meters avstånd från svängbron. Med ljussignalen visas „fri fart” (såväl om dagen som om natten) med ett blinkande grönt sken för till Kontiolahti och med två fasta gröna sken för till Viinijärvi avgående tåg. Ljussignalen har icke bakåtsken.

Semafoorena B och C inbruktogs jämte försignaler den 1 december 1927 samt utfartsljussignalen $D^{1/2}$ den 15 maj 1928, vilken sistnämnda dag de gamla svängbrosemafoorena slopades. De nya signalerna få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart” förrän tåget givit ankomst- resp. avgångssignal.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 63/2415, 8/10—20, för så vitt det berör Pielisjoki svängbros signaler.

II. **Å Inkilä station** har utbyggt en växel- och signalsäkerhetsanläggning, till vilken höra:

1. *En tvåvingad infartssemafor* ($A^{1/2}$) vid infarten från Sairala på 360 meters avstånd från infartens första (mot-) växel. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren II och 3 inkommande tåg.

2. *En tvåvingad infartssemafor* ($B^{1/2}$) jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Ojajärvi. Semaforen är belägen på 300 meters avstånd från infartens första motväxel och försignalen 430 meter från semaforen. Med semaforen

semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle 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 takavaloa).

Uudet signaalit otettiin käytäntöön kuluvan vuoden marraskuun 10 päivänä, jolloin samalla vanhat puusemafoorit poistettiin.

Uudet semafoorit saadaan signaali-ohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua” ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

III. **Kämärän aseman** Säiniön puoleinen tulosemafoori poistetaan tarpeettomana ensi helmikuun 15 päivästä lukien.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 44/1986, 25/5—17, mikäli se koskee Kämärän semafooreja.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisen tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, joulukuun 28 päivänä 1928.

visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren II och 3 inkommande tåg. Ljusförsignalen visar om dagen på samma sätt som om natten för försignaler fastställda signalsken (utan bakåtsken).

De nya signalerna ibruktoas den 10 november innevarande år, varvid samtidigt de gamla träsemaforerna slopades.

De nya semaforerna få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart” förrän tåget givit ankomstsignal.

III. Å **Kämärä station** slopas såsom obehövlig den vid infarten från Säiniö belägna infartssemaforen f. o. m. den 15 instundande februari.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 44/1986, 25/5—17, för så vitt det berör semaforerna å Kämärä.

Ovanstående meddelas härmed vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 28 december 1928.

Vilhelm Jansson.

A. Grunér.

Kaikille ratainsinööreille, rakennus- ja työpäälliköille sekä rakennus- ja ratamestareille.

Kiertokirje

n:o 320

tammikuun 27 päivältä 1928

järjestysohjeista huonerakennustyötä varten.

Asianomaisten tiedoksi saa rautatiehallitus täten toimittaa alempana olevan valtioneuvoston päätöksen sekä rautatiehallituksen asiasta antaman ilmoituksen:

Valtioneuvoston päätös,

joka sisältää järjestysohjeet huonerakennustyötä varten.

Annettu Helsingissä 15 päivänä marraskuuta 1927.

Nojautuen ammattivaaralta suojelemisesta 4 päivänä huhtikuuta 1914 annetun asetuksen 17 §:ään on valtioneuvosto, sosialiministeriön esittelystä, huonerakennustyötä varten vahvistanut seuraavat järjestysohjeet:

Yleisiä määräyksiä.

1 §.

Huonerakennustöissä on ryhdyttävä tehokkaiisiin toimenpiteisiin tapaturmien estämiseksi.

Kaikki huonerakennustyössä käytettävä kalusto, koneet, nostolaitteet, kuljetusvälineet, telineet ja käsityökalut on pidettävä sellaisessa kunnossa ja varustettava sellaisilla turvallisuus- ja suojalaitteilla, että tapaturmavaara niiden käyttämisessä vältetään. Koneet ja rakennuksessa tarpeelliset nostolaitteet ja telineet on aina ennen niiden uudelleen käyttämistä tarkastettava, että ne ovat asianmukaisessa kunnossa.

2 §.

Rakennustyöpaikalla on rakennusainekset ja työvälineet pidettävä hyvässä järjestyksessä sekä tarpeelliset käytävät ja kuljetustiet vapaina niillä liikkumista estävistä esineistä.

Pimeän aikana työskenneltäessä tulee työskentelypaikan, käytävien ja kuljetusteiden olla riittävästi valaistut. Työntekijäin liikkuminen valaisemattomilla rakennuksen osilla on kiellettävä.

Sähköjohdot on rakennustyöpaikalla asetettava niin ja pidettävä sellaisessa kunnossa, etteivät työntekijät asiattomasti pääse niiden kosketuksiin ja ettei niistä muutenkaan koidu vaaraa työntekijöille.

3 §.

Rakennustoissa käytettävistä hisseistä ja muista nostolaitteista, höyrykattiloista ja -astioista, rakennuksilla esiintyvistä kivenlouhinta- ja hakkuutyöstä sekä räjähdysaineiden käytöstä on voimassa, mitä niistä erikseen säädetään.

4 §.

Rakennustyöpaikalla tai sen lähetyvillä on pidettävä työntekijöitä varten raitista juomavettä saatavana ja on se, ellei vesijohtoa ole olemassa, säilytettävä suljetussa, hanalla varustetussa astiassa.

5 §.

Työntekijäin vaatteita varten tulee olla eri huone, joka on pidettävä vähintään +15° C lämpöisenä.

Työntekijöitä varten, jotka ruokailuajaksi voivat poistua työstä, tulee olla ruokailuhuone, johon on järjestetty mukana tuodun ruoan lämmityslaite.

Ruokailu- ja pukuhuoneessa tulee olla hyvä ilmanvaihto ja on niiden puhdistaminen toimitettava huolellisesti joka päivä. Lattiat on pestävä vähintään kerran viikossa. Suursiivous on toimitettava vähintään kerran kuukaudessa.

Ammattientarkastajalla on oikeus harkintansa mukaan myöntää tämän pykälän 1 ja 2 momentin määräyksistä poikkeuksia.

6 §.

Työntekijöille on järjestettävä työpaikalle käymälöitä, jotka tulee pitää puhtaina ja kunnossa. Missä työntekijöinä on kumpaistakin sukupuolta, on käymälöitä laitettava erikseen naispuolisille työntekijöille.

7 §.

Näiden järjestysohjeiden alaisella työpaikalla tulee olla sidetarpeet, parit ja muut tapaturman ensihoitoon tarpeelliset välineet sekä ensihoitoon sopiva sidehuone.

Ellei työpaikan lähetyvillä asu lääkäriä, tulee siellä olla saatavissa joku ensiavun antoon kykenevä henkilö. Ammattientarkastajalla on oikeus harkintansa mukaan myöntää tämän pykälän määräyksistä poikkeuksia.

Perustushautojen kaivamistyö.

8 §.

Perustushautojen kaivaminen on suoritettava niin, että vältetään tapaturmat, joita maanviereminen tai putoavat kivet ja muut esineet saattavat aiheuttaa.

Perustushautaa kaivettaessa on maa, mahdollisen vieremisen estämiseksi, joko kaivettava kaltevaksi taikka tukiseinällä tai muuten maan laadun mukaisesti tuettava. Tukemiseen käytettävä puuaineesä saa olla lahoa eikä muuten viallista. Tukiseinien rakentamiseen käytettävään riittävän vahvoja lankkuja ja tuettakoon nämä seinät asianmukaisesti ottaen huomioon maanpaine. Tukiseinien tukia ja vahvikkeitä älköön ilman vastaavaa lisävahvistusta käytettävä kulkusiltojen ja nostolavojen kannattimina.

9 §.

Ennenkun toisen, vieressä olevan rakennuksen perustuksen alla tai aivan sen vieressä aloitetaan kaivaustyöt on rakennussovelialla tavalla estettävä sortumasta.

Roudan sulamisen tai sateiden aikana on ryhdyttävä erikoisiin toimenpiteisiin seinämien sortumisen estämiseksi, kuten tukien vahvistamiseen ja veden poistamiseen perustushaudasta.

10 §.

Rakennustyössä käytettäviä kaivaus-, ruoppaus- ja muita koneita hoitakoot ainoastaan siihen tottuneet henkilöt. Koneet on, kaatumisen ja luisumisen estämiseksi, asetettava ja kiinnitettävä lujalle alustalle.

11 §.

Kulkusillat on rakennettava lujiksi, huomioonottaen niiden oma paino ja niille asetettava suurin kuormitus.

Kaivo- ja tunnelityöt.

12 §.

Ennenkun työskentely kaivossa, tunnelissa, katujohtoon yhdistävässä kanavassa tai muussa sellaisessa alkaa, on tutkittava, ettei niissä ole myrkyllisiä kaasuja ja ettei raitista ilmaa niistä puutu. Tarpeellisen ilmanvaihdon aikaansaamiseksi on ryhdyttävä tehokkaisiin toimenpiteisiin.

Perustuksen rakentaminen.

13 §.

Perustuksen rakentamistyöt on järjestettävä ja suoritettava niin, että perustushaudoissa maanvieremiset vältetään.

Perustustyöissä käytettävät paalutus-koneet on jatkuvasti tarkastettava. Ne on asetettava kestäville alustoille ja tuettava kaatumisen ja luisumisen estämiseksi.

Paalutuskoneiden liikkuvat osat ja voimansiirtolaitteet on asianmukaisesti suojustettava.

Paalujen kuljettamisessa paalutuskoneille, niiden asettamisessa ja suuntaamisessa tulee ryhtyä tarpeellisiin toimenpiteisiin tapaturmain varalta. Paalutustyön johto ja paalutuskoneiden hoitaminen on uskottava ainoastaan ammattitaitoisille henkilöille.

Kivenmurskaus.

14 §.

Pölyn leviämisen estämiseksi on kivenmurskauskoneessa, mikäli mahdollista, johdettava vesisuihku syöttöaukkoon tai on leviäminen muulla sopivalla tavalla ehkäistävä.

Betonityö.

15 §.

Betoniholvien, -palkkien, -kaarien ja muiden betonirakenteiden rakentamisen valvonta ja johto annettakoon ainoastaan todistettavasti ammattitaitoiselle henkilölle.

Betonitöissä tarvittavat muotit ja telineet on tehtävä aineksista, joissa ei saa olla niiden kestävyyttä vähentäviä laho- taikka muita vikoja.

Muotit ja telineet on rakennettava riittävän vahvoiksi kestämaan niitä kuormituksen vaihteluita, jotka saattavat betonityötä suoritettaessa syntyä. Betonin valamisen aikana on telineitä tarkastettava, että ne eivät siinä määrin laskeudu tai muuten siirry paikaltaan, että siitä aiheutuisi sortumisen vaaraa. Betonitöissä käytettävistä telineistä olkoon soveltuvissa kohdissa muutoin voimassa, mitä alempana näissä järjestysohjeissa telineistä yleensä määrätään.

16 §.

Betoni on sitomisaikana, valamisen jälkeen, varjeltava haitalliselta kuivumiselta, jäätymiseltä, tärinältä ja kuormitukselta. Etenkin kylmänä vuodenaikana on betonitöitä suoritettaessa huolehdittava, että betoni ei jäädy.

Muotteja ja telineitä älköön poistettako betonirakenteista liian aikaiseen, ja on kussakin tapauksessa erikseen määrättävä, huomioonottaen rakenteelliset ja kuormituseikat, milloin ja missä järjestyksessä poistaminen voidaan sallia.

Rakennustelineet.

17 §.

Telineitä rakennettaessa ja purettaessa on noudatettava suurinta varovaisuutta. Sellaisen työn johtoa älköön annettako muulle kuin siitä vastuunalaiselle, tottuneelle henkilölle.

Telineille sallittu suurin kuormitus on soveliaalla tavalla ilmoitettava työntekijöille. Vahvistamatta telineitä älköön niitä kuormitettako yli sallitun määrän.

Telineiden kestävyyttä tulee työn aikana ajoittain tarkastaa.

Telineiden rakennusaineet ja kuormitus.

18 §.

Telineiden rakennusaineiden tulee olla tarkoitukseen soveliaat ja tulee niitä olla työpaikalla riittävä määrä. Puuaine ei saa olla niin viallista, että telineiden kestävyys siitä vähenisi. Telineisiin käytetty rauta-aine ei saa olla säröistä, ruosteen-syömää eikä muuten viallista.

Naulat, pultit, ruuvit, kiskot, liitos- ja ankkuroimisraudat sekä vannehtimis- ja sideraudat eivät saa olla aikaisemmasta käytöstä vioittuneita, ja on ne valittava huomioonottaen kulloinkin niihin kohdistuvat kuormitukset.

Telineitä rakennettaessa on huomioon-otettava telinepuun oma paino, 700 kg/m³ mukaan, ja vielä lisäksi se paino, joka tulee telineillä työskentelevistä työntekijöistä, työkaluista, työkoneista, rakennus-aineista ja muusta telineillä liikutettavasta kuormasta. Edelleen otettakoon huomioon tuulen ja lumen, hissien, vintturien y. m. nostokoneiden aiheuttama kuormitus.

Telinejärjestelmät ja niiden pääosat.

19 §.

Huonerakennustelineet rakennetaan joko yksirivisiksi tai kaksirivisiksi.

Yksiriviset telineet käsittävät sellaisen järjestelmän, jossa telinekuormaa kannattaa paitsi rakennuksen seinä, myös määrätylle etäisyydelle seinästä asetettu seinän kanssa yhdensuuntainen pystypiiruri.

Kaksiriviset telineet käsittävät sellaisen järjestelmän, joissa seinän osuus telinekuorman kannattamiseksi korvataan toisella pystypiirurivillä.

Puisilla huonerakennuksilla esiintyy lisäksi yksirivinen telinejärjestelmä, jossa pystypiirut sivulle liikkumisen varalta tuetaan vinoilla jokilla.

Yksirivisessä järjestelmässä on piirurivin etäisyys seinästä oleva vähintään 1.4 tai 1.7 metriä, joista edellinen tarkoittaa puisia huonerakennuksia. Kaksirivisessä järjestelmässä on piirurivien etäisyys oleva vähintään 2.0 metriä.

Kummassakaan järjestelmässä ei pystypiirujen rakennuksen suuntainen etäisyys saa olla suurempi kuin 2.5 metriä.

Telinesillan eli lavan leveyden muuraus-, rappaus-, kivi- ja muissa sellaisissa töissä tulee olla vähintään 1.5 metriä. Puisilla huonerakennuksilla tulee telinelavan leveyden olla vähintään 1.25 metriä.

Saumaus- ja puhdistustöissä tulee telinesillan olla ainakin 0.8 metriä leveä. Maalaus- ja muissa sellaisissa töissä tulee telinesillan olla ainakin 0.6 metriä leveä.

Yksirivisen telinejärjestelmän pääosat ovat:

Pystypiirut, näitä vaakasuorasti yhdistävät niskat eli jokkalankut, siniin ja jokkalankkuihin poikittaisesti nojaavat telinesiltojen kannattimet eli jokat, telinekuormia kannattavat telinesillat, telineitä pituus- ja poikkisuunnassa jäykistävät vino- ja ristisiteet sekä seinäankkuriraudat. Lisäksi esiintyy telinejärjestelmässä jokkalankkua kannattava tukikorvus eli naappi.

Kaksirivisessä telinejärjestelmässä tulee edellisen lisäksi pääosiin kuulumaan toinen piirurivi ja sitä sitova jokkalankku.

Telineiden mitoitus.

20 §.

Telinerakennukseen käytettävien pystypiirujen tulee olla niin vahvoiksi mitoitettut, että ne kestävät telineen oman painon ja kaiken niille tulevan kuormituksen.

Pystypiirujen mitoituksen, niin yksi- kuin kaksirivisessä järjestelmässä, tulee

riippua piirujen keskinäisestä etäisyydestä sekä telineiden korkeudesta ja kuormituksesta. Seuraavia rajamittoja ei kuitenkaan saa alittaa.

Kun ylin telinesilta on noin 5 metrin korkeudella maasta, tulee pystypiirujen veistetyt tyvimittat olla vähintään 10×10 sm.; sillan ollessa yli 5 metriä maasta on piirujen veistetty tyvimittat oleva vähintään 12.5×12.5 sm.

Jokkalankkujen vahvuus sekä yksi- että kaksirivisessä järjestelmässä on määrättävä pystypiirujen etäisyyttä rakennuksen pituussuunnassa ja telinesilloilta johtuvia kuormituksia silmälläpitäen.

Kun pystypiirujen etäisyys rakennuksen pituussuunnassa on korkeintaan 2.5 metriä, on jokkalankkujen mitta oleva 5×15 à 20 sm. riippuen pystypiirujen etäisyydestä. Jos pystypiirujen etäisyys on suurempi kuin 2.5 m., on jokkalankut vastaavasti vahvistettava. Kun pystypiirujen etäisyys on niin suuri, että jokkalankku on vaikea kylliksi vahvistaa, tuetaan jokkalankun keskikohta vino- tai riippusiteillä.

Jokkalankkujen tukemiseen käytetyt naapit eli tukikorvukset on tehtävä vähintään $5 \times 12.5 \times 35$ sm. suuruisiksi.

Jokkalankun jatkoksen kohdalla on tukikorvus oleva niin paksu, että se tukee molemmat jatkoksen lankut.

Puisilla huonerakennuksilla esiintyvässä telinejärjestelmässä, jossa varsinaista jokkalankku ei käytetä, korvataan jokkalankku 2.5×12.5 sm. vahvuuisella vaakasuoralla siteellä.

Jokkien mitoitus on määrättävä ottamalla huomioon jokkien keskinäinen etäisyys, telineille tuleva kuorma ja yksirivisissä telineissä jokkalankun etäisyys seinästä sekä kaksirivisissä jokkalankkujen keskinäinen etäisyys.

Vierekkäisten jokkien etäisyys telinesillan keskiviivan kohdalla saa olla enintään 1.5 metriä.

Jokkien veistetty vahvuus on oleva vä-

hintään 12.5×12.5 sm. Tätä vahvuutta saa käyttää sekä yksi- että kaksirivisessä järjestelmässä, jollei jokkien tukikohtien väli ole suurempi kuin 2.4 metriä. Jos telineiden leveys on tätä suurempi, on käytettävä vastaavasti vankempia jokia.

Erittäin raskaita kuormia telineillä käytettäessä, on jokat tehtävä kaksinkertaisiksi eli siis yksi jokka kummallekin puolen piirua.

Yksirivisessä telinejärjestelmässä puisia huonerakennuksia varten käytetään jokkina vähintään 2 kpl. 5×10 sm. lankkuja tai vastaavan vahvuisia muita puita.

Telineissä käytettyjen siltalankkujen pitää olla vähintään 4.6 sm., puisten rakennusten telineissä vähintään 3.2 sm. paksuja. Telineiden asema, joiden paksuus on laskettu määrätulle kuormitukselle, ei saa käyttää kaksinkertaisia puolipaksuja lautoja.

Vino- ja ristisiteiden pienimpien mittojen tulee olla: puristetuissa siteissä (ponsi eli vitaposki) 5×12.5 sm.; vedetyissä siteissä 2.5×10 sm.

Telineiden rakentaminen.

21 §.

Pystypiirujen asettamisessa tulee huolehtia siitä, että jokaisen piirun alusta kannattaa piirulle tulevan painon. Jos kuormitus on niin suuri, että piirun alusta ei sitä kestä, on joko alustaa vahvistettava tai kuormitus asianmukaisella tavalla johdettava laajemmalle alalle.

Jos piirut asetetaan suoraan maanpinnalle, on niiden alipää joko kaivettava maahan tai muuten estettävä sivulle liikumasta.

Ulomman piirurivin tulee, mikäli mahdollista, kallistua hiukan seinään päin.

Jos tuulen painosta tai muusta syystä pystypiirut pyrkivät kohoamaan paikaltaan, ovat ne ankkuroitavat alustaansa.

Telineiden pystypiirujen tulee, mikäli mahdollista, olla telineissä yhtämittaisina.

Kun piirut on jatkettava, on jatkokset asetettava helposti nähtäviin kohtiin ja tehtävä huolellisesti.

Jos jatkosliitokset tehdään niin, että piirujen päät asetetaan vastakkain toistensa päälle, tulee liitospintojen sopia toisiinsa. Liitokset sidotaan tällöin joko sidepuilla tai raudoilla, jotka kiinnitetään piiruihin nauloilla, pulteilla, rautavanteilla t. m. s.

Jos jatkosliitokset tehdään niin, että piirujen päät menevät limiin toistensa ohi, täytyy jatkosliitos liikkumisen estämiseksi pituussuunnassa ja nurjahduksen välttämiseksi sitoa joko piirujen läpi ulottuvilla pulteilla tai vanneraradoituksella sekä lyödä ylemmän piirun pään alle luja tukikorvus. Liitoksen pituuden tulee olla vähintään 1 metri.

Jokkalankut on kiinnitettävä suoraan pystypiiruihin, ulommaisessa piirussa sisä- sivulle ja kaksirivisen järjestelmän seinä- viereisessä piirussa ulkosivulle.

Jokkalankun liitos on järjestettävä pysty- piirun kohdalle. Tällöin on huomioon- otettava, että ensin naulataan toinen jatkos- liitoksen muodostavista lankuista lujasti pystypiirun, ja vasta senjälkeen ulom- mainen lankku jo kiinnitettyyn lankkuun niin pitkällä nauloilla, että naulat ulottuvat piirun kohdalla pystypiirun sisään ainakin 5 sm. ja lankun kohdalla naulojen päät voidaan kunnollisesti kääntää.

Kun jokkalankku on kiinnitetty pysty- piirun, asetetaan sen tueksi, ennenkun telinesiltaa kuormitetaan, lujasti naulattu tukikorvus eli naappi.

Jokkien asettamisessa on huomioonotet- tava, että yksirivisessä järjestelmässä johan pää on upotettava vähintään 15 sm. seinä- muurin sisään. Jokak eivät saa nojata tiili- tai muihin sellaisiin kasoihin.

Puisilla huonerakennuksilla tulee jokkien päät kiinnittää seinähirsiin ja tukea alta ja ulkopuolelta tukikorvuksilla.

Jokkien ulkopäät kiinnitetään joko suo- rastaan pystypiiruihin tahti jokkalankkui- hin. Edellinen tapaus tarkoittaa puu- rakennuksia. Jälkimmäisessä tapauksessa- kin on joka toisen pystypiirun kohdalle asetettava jokka kiinnitettävä pysty- piirun. Kiinnityksen on oltava niin teho- kas, että jokkien liukuminen estetään.

Puisilla huonerakennuksilla, joiden teli- neissä jokkalankkuja ja niitä tukevia tuki- korvuksia ei käytetä, kiinnitetään jokat pystypiiruihin paitsi tehokkaalla naulauk- sella myös tukikorvuksilla.

Telinesiltaa rakennettaessa on teline- lankut asetettava ja kiinnitettävä niin, etteivät ne kuormituksista irtaannu ja että ainakin telinesillan ulommaisin lankku on naulattava kiinni. Lankut on asetettava niin, että niiden päät hyvin ulottuvat jok- kien yli. Vioittuneet ja kuluneet silta- lankut on vaihdettava uusiin.

Jos telineiden osat ovat naulauksesta tai ruuveilla tai pulteilla yhdistämisestä sär- kyneet, on ne vaihdettava uusiin. Ruuvit ja mutterit, milloin pulttiliitoksia käyte- tään, on riittävästi kierrettävä ja jälestä- päin tarpeen mukaan kiristettävä.

Telinerakenteissa käytettävät vannerau- dat on naulaamalla, kiilaamalla tai muuten estettävä liukumasta.

Jos telineosissa, joissa on liitoksia, huo- mataan liukumista tai siirtymistä, on tämä estettävä korjaamalla tai uusimalla lii- tokset.

Telineiden jäykistäminen.

22 §.

Telineiden pönkittämiseen ja vahvista- miseen käytettävät pönkät ja vahvistus- lankut on tarkasti sovitettava rakenteeseen, jotta telineosien laskeutumiset ja väänty- miset estetään.

Jos telinerakennuksessa on välttämä- töntä käyttää vino- ja ristisiteitä ja nämä telineiden poikkisuunnassa haittaavat työn-

tekoa, voidaan niiden sijasta piirut pönkit-
tää tai myös ankkuroida seinään. Tarpeen
mukaan annettakoon muutamien siteiden
ulottua maasta koko telineen korkeudelle.
Telineiden jäykistämisestä purkaussiltojen
ja hissien kohdalla otettakoon huomioon,
mitä 31 §:ssä sanotaan.

Rakennustelineet on ankkuroitava raken-
nuksen seiniin tai pönkitettävä, jos telineitä
ei ole ajottu vapaina riippuviksi.

Telineet sidotaan seiniin kaksinkertai-
silla, kiristettävillä pyörörauta-ankkureilla
joko läpi rakennuksen seinän tai muuhun
rakennuksen kiinteään osaan. Ankkurien
ulkopäät sidotaan pystypiirun ja johan
kiinteiden nurkkausten kohdalle teline-
lavan alapuolelle.

Jos ankkuroimiseen käytetään puulank-
kua, on sen toinen pää kiinnitettävä pysty-
piiruun ja toinen pää lattiapalkkiin tai
muuhun rakennuksen kiinteään osaan.

Telineiden puuliitoksissa tulee kiinnitys-
pulttien kannat ja mutterit varustaa alus-
levyillä.

Kiveen tai kallioon kiinnitettäköön ank-
kurisiteet kiilapulteilla tai muulla tehok-
kaalla tavalla.

Siteenä käytetty teräsköysi on kiinnitet-
tävä tukipulttiin köysilukolla.

Kannatuspukit.

23 §.

Telineitä, joissa telinesilta on asetettu
kannatuspukeille ja joissa se on 5 metriä
korkeammalla maasta, älköön ilman am-
mattientarkastajan lupaa käytettävä.

Milloin rakennustyössä pukkitelineitä
käytetään, tulee heilumisen estämiseksi
pukit asettaa tukeville alustoille, pukkien
jalat jäykittää luhistumista vastaan sekä
pukit sitoa toisiinsa ristisiteillä, milloin
telineiden korkeus maasta on yli 3 metriä.

Jos rakennuksen telinesilloille asetetaan
pukkeja, joille sitten laitetaan toiset työs-
kentelysillat, ei pukkien korkeus saa olla
yli 1.75 metriä.

Erikoistelineitä.

24 §.

Tikapuu-, riippu- ja mastotelineitä saa
käyttää 5 metriä korkeammalla maasta
ainoastaan saumalaastinta-, vesihierintä-,
maalau-, levysepän- tai muussa sellaisessa
sekä tilapäisessä rappaus- ja korjaustyössä.

Tikapuutelineet, joissa tikapuiden puola-
puille on asetettu telinesillat, varustetta-
koon kaatumisen estämiseksi siteillä, pön-
killa tai kiinnitettäköön ne seinään.

Riipputelineet, joissa telinesilta on köy-
sien varassa, tulee ripustaa niin, että köy-
sien kuluminen teräviä reunoja vastaan
vältetään. Köydet kiinnitetään suoraan
kattoparruihin, kiinteisiin palkkeihin tai
muihin rakennusrungon kiinteisiin osiin.
Köysiä ei saa kiinnittää ruuvattuihin eikä
naulattuihin hakoihin.

Ulkotelineissä, joissa telinesiltaa kannat-
tavat ulospistävät niskapuomit, tulee näi-
den toisen pään olla ankkuroitu vasta-
päiseen seinään tai muuhun kiinteään ra-
kennuksen osaan ja puomien ulkopäät tu-
kea muuriin nojaavilla vitaposkilla. Sellai-
nen tuki ei saa nojata listaan eikä reunaan,
vaan on sen nojattava muurissa olevaan
syvennykseen tai pitkin muuria lujasti
kiinnitettyyn tukilankkuun.

Jos ulkotelineille asetetaan toinen irto-
teline, ei viimeksimainitun korkeus saa nousta
yli 3.5 metriä.

Ulkotelineitä saa käyttää ammattien-
tarkastajan luvalla muuraustelineinä.

Tikapuut.

25 §.

Tikapuut tulee tehdä virheettömistä ai-
neksista ja niinhyvin askel- kuin sivu-
puiden mitat on laskettava huomioonottaen
tikapuuainesten laatu ja ajottu kuormitus.
Melkein pystysuorassa asennossa käytet-
täviin tikapuihin käytettäköön askelpuiksi
puolapuita, jotka tulee kiinnittää joko läpi-

kairaten tai upottamalla sivupuihin. Rikki-
maulatut, kuluneet tai muuten vialliset
puolapuut on vaihdettava uusiin. Askel-
pituus on tikapuissa tehtävä lyhyeksi, jos
miitä myöten kannetaan kuormaa.

Loivissa tikapuissa eli tikaportaissa, tu-
lee askelpuiden olla vähintään 15 sm. le-
vyiset ja on tikapuut varustettava ainakin
yhdellä kaiteella, jonka tulee ulottua vä-
hintään yhtä metriä ylemmäksi sitä ylä-
tasoa, jolle tikapuut johtavat.

Jos tikaportaita myöten kannetaan kuor-
mia, on ne alapuolelta varustettava pohja-
laudoituksella.

Tikapuut tulee pystyttää ainoastaan
kiinteälle ja tiiviille alustalle sekä niin,
että ne eivät luisu eivätkä kaadu. Jyrkät
tikapuut on varustettava niin, etteivät ne
kaadu taaksepäin eivätkä liu'u sivulle.
Telinesillalle asetettujen työskentelytika-
puiden korkeus ei saa olla yli 3.0 metriä.

Telinepörraat ja kulkusillat.

26 §.

Kulkua varten aiotut telinepörraat ja
kulkusillat on tehtävä siten, että niihin
käytetyt lankut sidotaan toisiinsa joko ala-
puolelle asetetuilla pienoilla tai muulla
sopivalla tavalla, jotta ne eivät aiheuta
putoamisia lankkujen erilailla notkuessa.
Soveltevissa kohdin on niihin nähden nou-
datettava samoja määräyksiä, kuin teline-
silloista on annettu.

Kulkusillan, jota käytetään tavaran kul-
jetuksessa tai kulkutienä telineillä tai avo-
maisien palkistojen päällä, täytyy olla aina-
kin yhden metrin levyisen, paitsi alempana
viimeisessä momentissa mainituissa ta-
pauksissa.

Kulkusilta, jota käytetään tilapäisessä
työssä, on tehtävä ainakin kolmesta rin-
nakkaisesta lankusta ja vähintään 0.5 met-
rin levyiseksi.

Muuraustelineille johtavien kulku- eli
ylöskäytäväsillojen tulee olla neljästä

lankusta tehtyjä ja ainakin 0.5 metriä
leveitä.

Turvalliset telineiltä putoamisen estämiseksi.

27 §.

Jos työ suoritetaan rakennuksen sisällä
olevilla telineillä, jotka on rakennettu nis-
kapalkeille, tulee telineiden kohdalla ja
ainakin 2 metrin alalle telineiden vapaitten
sivujen ulkopuolelle asettaa niskapalkeille
kunnollisia telinelankkuja. Samalla tavoin
on työskentely turvattava ikkunoita ja nii-
den kehyksiä paikalleen asetettaessa.

Porras- ja hissikuilut ja muut aukot ja
syvennykset ja muut sellaiset, joihin työn-
tekijät voivat pudota, on aidattava tai pei-
tettävä asianmukaisilla kansilla.

Telinesillat, välisillat ja kuljetussillat,
joilla työskennellään ja jotka ovat yli 5
metriä maanpinnan tai muun kiinteän poh-
jan yläpuolella, on varustettava suojakai-
teilla, jotka asetetaan pitkin siltojen vapaita
sivuja. Sellaiseen suojakaiteeseen on rinta-
suojan lisäksi tehtävä myös jalkalista.

Kulkusillat ja niiden välisillat, tikapor-
taat ja pörraat tulee varustaa vapailta si-
vuiltaan suojakaiteilla.

Lankkujen osilla, jotka ulottuvat ulko-
puolelle telinesiltojen jokia, ei saa työskennellä.

Liukastumisen välttämiseksi on teline-
sillat ja työpaikat yleensä pidettävä puh-
taina lumesta ja jäästä sekä tarpeen mu-
kaan hiekoitettava.

Suojelu alasputoavilta esineiltä.

28 §.

Sellaista työtä, missä voi sattua alaspu-
toilevien esineiden aiheuttamia tapatur-
mia, älköön ilman asianmukaista suojalai-
tetta suoritettako sellaisen paikan yläpuo-
lella, jossa työntekijöitä kulkee tai on
työssä.

Telineportaiden, kulkusiltojen ja teline-siltojen lankkujen välille älköön jätettäväksi niin suuria rakoja, että niiden läpi esineitä mahtuu putoilemaan tai että niihin voidaan vahingossa astua.

Sellaisten paikkojen telineillä, joihin tiilejä kaadetaan, tulee olla tiiviitä ja vahvasti rakennettuja.

Sellaisiin sulkemattomiin porttikäytäviin ja muihin paikkoihin, joissa työntekijöitä kulkee tai työskentelee, tulee laittaa ylhäältä putoilevien esineiden varalta tiiviitä, tarpeeksi leveitä ja vahvoja suojakatoksia.

Kattotyöt.

29 §.

Ennen katon rakentamistöiden alkamista tulee ylimmän välilattian niskapalkit peittää telinelankuilla, ellei itse lattia sitä ennen ole valmiina.

Ulkopuoliset telineet on pidettävä purkamattomina, kunnes katon rakennustyöt on lopetettu.

Tarpeen mukaan on telineille, räystään korkeudelle, rakennettava suojakatos työntekijäin ja esineiden putoamisen ehkäisemiseksi. Suojakatos tehtäväksi vähintään puolen metrin levyiseksi ja varustettakoon ainakin 60 sm korkealla esteseinällä. Jos tavallisia ulkotelineitä ei ole olemassa, voidaan sen sijaan suojakatos rakentaa ulkovalle telineelle.

Milloin kattotuolit ja muut suuremmat kattorakenteet rakennetaan valmiiksi maassa, on ne nostettava paikoilleen kaikkea varovaisuutta noudattaen.

Katon laudoittamistyössä on työskentelevä varten järjestettävä asianmukaiset ja tukevat jalkanojat.

Savupiiput tulee varustaa tikapuilla, joita ei saa käyttää tukiköysien kiinnityskohtana.

Suuremmissa rakennuksissa on pitkin katon harjaa pihan puolelle rakennettava kulkusilta, joka varustettakoon vahvoilla kai-teilla.

Katon korjaustöissä on käytettävä tika-puita. Nämä tulee asettaa tarkasti kattoon kiinni sekä kiinnittää soveliaalla tavalla katon harjaan eikä räystäsränniin.

Työntekijöille, jotka työskentelevät kattolla, on työnantajan toimitettava luja varmuusköysi väineen, ja tulee ennen käyttämistä huolellisesti tarkastaa, että se on kunnossa.

Nostolaitteet.

30 §.

Nosturit ja vinssit tulee asettaa lujalle perustalle ja ankkuroida tai tukea niin, etteivät ne kuormitettuina käytettäessä heilahtele eivätkä liiku perustuksistaan. Nostolaitteessa tulee olla hyvin toimiva pysäytys- ja jarrutuslaite. Jos nostolaitteessa on vaihte eri nopeuksia varten, tulee hammasvaihdon itsestään siirtyminen olla estettävissä varmallalla sulkulaitteella.

Nosturien ja vintturien käsikammen tulee olla vakavasti kiinnitetty akseliin.

Jos nosturia käytetään konevoimalla, tulee koneenkäyttäjän voida paikaltaan suoraan tai välillisesti seurata kuorman kulkua koko siirtämisaajan. Sähkövoimalla käytettävissä nostureissa on ryhdyttävä varokeinoihin, ettei työntekijä joudu sähköjännityksen alaisten osien kanssa kosketuksiin.

Korkeammalla olevien nosturinosien voitelemista varten laitettakoon soveliaat ja turvalliset voitelulaitteet. Liikkuva nosturi on varustettava merkintalaitteella, jota tulee aina käyttää, ennenkuin nosturi pannaan käyntiin.

Nosturissa olevan kuorman alla ei saa työskennellä eikä kulkea. Henkilöiden kulkuttaminen nosturilla olkoon kielletty tauluilmoituksella, joka on asetettava työpäikälle nosturin läheisyyteen.

Nostokoneiden hammas- ja hankauspyörät, hihnat ja hihnapyörät sekä muut näi-

den koneiden ja voimansiirtolaitteiden vaaralliset osat tulee varustaa asianmukaisilla suojuksilla.

Nostokoneet tulee asianmukaisesti tarkastaa, ennenkuin ne ensikertaa pannaan käyntiin työpaikalla. Tarkastus on uusittava, jos nostolaitetta huomattavasti muutetaan rakenteeltaan tai jos se on siirrettiessä saanut sellaisia vaurioita, jotka vaikuttavat sen käyttövarmuuteen.

Hissit.

31 §.

Estääkseen hissiradan läpikulkua, tulee pääsyn hissien alimmalle pysähdyssillalle eli kuormaussillalle olla suljettu silloin, kun hissikori ei ole mainitulla sillalla. Korihisseissä voidaan läpikulku estää porteilla tai puomeilla, jotka itsestään nousevat ylös ja laskeutuvat alas, kun hissikori laskeutuu alas tai nousee ylös. Ylimmän lastaussillan kohdalle on myös asetettava soveliaat esteet läpikulun estämiseksi.

Kun hissiä käytetään vain kuormaus- ja purkamissilltojen kohdalla, tulee kaikkien niiden välillä olevain pysähdyssilltojen olla suljettuja.

Ainakin 4 metrin korkeudelle maasta tulee hissiradan avonaisten sivujen ympäri rakentaa suojakatos. Tämän katoksen ja maan välinen osa hissiradasta on, lastausaukkoja lukuunottamatta, rakennettava täydelleen umpinaiseksi.

Kaikkien pysähdyssilltojen ympärille on, missä se voi käydä päinsä, hissiradan niille sivuille, joissa ei ole lastausaukkoja, rakennettava vähintään 2 metrin korkuinen aita. Kaikkien pysähdyssilltojen vapaat, ävoimet sivut on, mikäli mahdollista, varustettava kaiteilla ja jalkalautoilla. Hissikorin ja pysähdyssillan välillä tulee olla vähintään 10 sm. vapaata varatilaa korin liikkumisen helpottamiseksi.

Hissin käyttövoima on voitava nopeasti katkaista ja hissien koneiston tulee olla sel-

lainen, että se käyttövoiman katkaisemisen jälkeen heti pysähtyy.

Jokaisella käytännössä olevalla lastaussillalla tulee olla merkinantolaitos, joka johtaa hissien koneiston käyttäjän luo.

Hissiiä älköön käytettäkö henkilökuljetukseen, ellei tarkastusviranomainen ole siihen antanut lupaa.

N. s. pitkän tavaran hissiiä rakennettaessa betonirautojen ja puutavaran nostamista varten telinejärjestelmän välittömään yhteyteen huomioonotettakoon, että nostohissien kohdalla ainakin 5 metrin levyisellä alalla rakennustelineet koko korkeudeltaan varustetaan laudoista tehdyillä suojaosinilla, joiden ulkopuolelle jokkien päät tai muut telineosat eivät saa pistää. Milloin pitkän tavaran nostoon käytetään nostopuomia, on se tehtävä raudasta tai riittävän vahvasta puusta rautatakein vahvistettuna. Jos nostopuomi kiinnitetään telineiden pystypiiruun, on tämä vastaavasti vahvistettava ja ankkuroitava kiinteään kohtaan rakennuksessa.

Pitkää tavaraa nostettaessa hissillä telineille on kuormaa erikoisilla ohjauksosilla ohjattava ja estettävä tarttumasta telineisiin. Nostoalueen kohdalla on työläisten kulku kiellettävä.

Milloin tiilen, laastin ja betonin nosto tapahtuu puomihissillä, noudatettakoon pystypiirun vahvistamisen suhteen, mitä edellä pitkätavaran nostopuomista ja sen kiinnittämisestä pystypiiruun ja pystypiirun vahvistamisesta on sanottu.

Purkaussillat telineillä ja niitä kannattavat jokat ja jokkalankut on tehtävä vastaavasti vankemmiksi. Telinejärjestelmä on purkaussillan kohdalla jäykistettävä vinoja ristisiteillä rakennuksen pituus- ja poikisuuntaan.

Jokaisella pysähdyssillalla tulee olla paitsi tarkastusviranomaisen antamia määräyksiä suurimmasta sallitusta kuormituksesta, joko kielto käyttää hissiiä henkilökuljetukseen tai tieto siitä, millä ehdoilla henkilökuljetus on sallittu.

Erlaisia huonerakennustöitä.

32 §.

Maalaus-, stuko-, paperoimis- ja muita sellaisia sisätöitä tehtäessä tulee käyttää vakavia telineitä tai tikapuita. Yksinkertaisia tikapuita älköön käytettävä 5 metriä korkeammalla suoritettavissa töissä ja on ne varustettava estelaitteilla liukumisen varalta. Mieluummin käytettävään kaksoistikapuita, joissa on porrasaskeleet.

Kuumennettaessa asfalttia, tervaa tai muita helposti syttyviä aineita tulee kuumennusastiaan sopiva kansi sekä hiekkaa olla saatavissa.

Huoneiden purkamistyöt.

33 §.

Purkamistyöt tulee suorittaa sellaisiin töihin tottuneen henkilön välittömän valvonnan ja johdon alaisena ja on töissä ryhdyttävä erikoisiin varokeinoin työntekijäin putoamisen estämiseksi ja putoavien esineiden aiheuttaman vaaran välttämiseksi. Purkamistyöt tulee suorittaa sellaisessa järjestyksessä, että rakennuksen luhistuminen vältetään.

Porraskäytävien ja hissikuilujen tai muiden aukkojen kaiteita älköön poistettako ennen niiden rakennusosien purkamista, missä kaiteet ovat.

Palkit, tiilet ja kivet sekä muut purettaessa irtautuvat kappaleet ovat sopivalla tavalla kuljetettavat maahan.

Palkkeja, parvekkeita tai muita ulkonevia rakennuksen osia kannattavia seiniä tai tukia älköön purettako ennenkun mainitut osat on ensin poistettu.

Holvit on ennen purkamista asianmukaisesti pönkitettävä ennenaikaisen luhistumisen estämiseksi.

34 §.

Työntekijäin tulee tarkoin noudattaa niitä määräyksiä, joita heille annetaan tapaturmien ehkäisemiseksi. Työntekijän tulee pitää käyttämänsä työkalut sellaisessa kunnossa ja käyttää niitä sillä tavoin, että vaaraa ei synny hänelle itselleen eikä työtovereille.

Erinäisiä määräyksiä.

35 §.

Lasten ja nuorten henkilöiden sekä naisten käyttämisestä huonerakennustöihin on voimassa, mitä siitä on erikseen säädetty.

36 §.

Nämä järjestysohjeet asetetaan työntekijäin nähtäväksi työpaikan ruokailuhuoneeseen, missä sellainen on, mutta muuten pidetään ne nähtävänä työpaikalla tai työtä johtavan henkilön luona paikassa, missä se tankoituksenmukaisimmin on järjestettävissä.

37 §.

Jokaista, joka rikkoo näitä järjestysohjeita, rangaistakoon niinkuin ammatinvaaralta suojelemisesta 4 päivänä huhtikuuta 1914 annetun asetuksen 20 §:ssä säädetään.

38 §.

Nämä järjestysohjeet tulevat voimaan 1 päivänä helmikuuta 1928.

Rautatiehallitus ilmoittaa täten, että edelläolevan päätöksen 36 §:ssä mainitut, työpaikan ruokailuhuoneeseen pantavat sekä työpaikalla ja työtä johtavan henkilön luona nähtävänä pidettävä kappaleet sanottua päätöstä saadaan tilata rautatiehallituksen painatustöiden konttorista.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, tammikuun 27 päivänä 1928.

Jalmar Castrén.

Ossian Hellman.

Rautatiehallituksen kirjasto