

Kb 320

Aakkosellinen asialuettelo

Rautatiehallituksen kiertokirjeistä vuonna 1931.

Sisältää kiertokirjeet N:o 1—26 ja 201—206.

		Kiertokirjeiden	
		Päivämäärä	N:o
A			
<i>Aero O. Y:n ja Rh:n välinen sopimus matkustajain ja matkatavarain kuljetuksesta</i>		Marrask.	19 24/2471
<i>Akselipaino</i>		Helmik.	19 7/585
<i>Autoyhdyksiä</i>		Toukok.	7 12/1394
J			
<i>Johtosääntö, kts. Ohjesääntö</i>			
K			
<i>Kansainvälinen tavarayhdyksiä</i>		Tammik.	29 5/343
<i>Kansainvälisten virkalähetysten kuljetussäännöt</i>		»	29 5/343
<i>Kiertokirje: kiertokirjeen</i>	N:o 8/H. 139 v. 1921 kumoaminen	»	16 2/H. 162
»	» N:o 60/7592 v. 1909 kumoaminen	»	30 3/347
»	» N:o 33/2454 v. 1925 kumoaminen	Maalisk.	14 8/799
»	» N:o 38/1502 v. 1920 kumoaminen	»	13 9/835
»	» N:o 105/3759 v. 1916 kumoaminen	Huhtik.	9 10/1139
»	» N:o 6/571 v. 1929 kumoaminen	Heinäk.	9 15/363
»	» N:o 49/H. 1244 v. 1923 kumoaminen	»	31 16/H. 783
»	kiertokirjeiden N:o 14/1751 v. 1929 ja N:o 10/1483 v. 1930 kumoaminen	Toukok.	7 12/1394
»	kiertokirjeen N:o 26/1052 v. 1930 muuttaminen	Tammik.	22 4/265
»	» N:o 10/108 v. 1921 muuttaminen	Huhtik.	29 11/1336
»	» N:o 35/1755 v. 1926 osittainen muuttaminen	Kesäk.	5 14/H. 669
»	» N:o 5/581 v. 1924 täydentäminen	Syysk.	25 18/2741
<i>Konepajoissa suoritettujen töiden hinnoittelu</i>		Marrask.	13 22/2741
<i>Kuljetus: sotilaskuljetusohjesääntö</i>		Maalisk.	13 9/835
<i>Kuormattujen varmuuden osoittaminen</i>		Tammik.	2 1/1309
<i>Kustannusten laskeminen konepajoissa suoritetuista töistä</i>		Huhtik.	9 10/1139
L			
<i>Lentokuljetus</i>		Marrask.	19 24/2471
<i>Lentoliikenne, kts. Lentokuljetus</i>		—	—

	Kiertokirjeiden		
	Päivämäärä	N:o	
<i>Liikennöiminen: Hanhisuon pysäkin</i>	Marrask.	12	20/3105
» Lahden—Heinolan radan Lahden—Ränninmäen rata- osan	Jouluk.	11	25/3417
M			
<i>Matkustajain laskeminen junissa</i>	Maalisk.	14	8/799
<i>Matkustussääntö</i>	Heinäk.	31	16/H. 783
<i>Merkinantopylväät eli viheltämismerkki</i>	Marrask.	6	23/3067
<i>Momenttitaulu</i>	Jouluk.	18	26/3498
<i>Moottorivaunujen ja moottoriveturien varustaminen etupäämerkeillä</i>	Toukok.	15	13/1602
O			
<i>Ohjesääntö: asemapäällikön, asemapäällikönapulaisen ja pysäkinhoitajan että liikenneosaston linjahallinnossa palvelevan kirjurin, lipunmyyjän, sähköttäjän ja harjoittelijan uusi johtosääntö</i>	Syysk.	24	19/2754
» junamiehistön virantekorahaohjesääntö	Kesäk.	5	14/H. 669
» kontrollitoimiston uusi ohjesääntö	Marrask.	13	21/3114
» uusi sotilaskuljetusohjesääntö ja sotilastariffi	Tammik.	2	1/1309
» valtionrautateiden eläkelaitoksen	»	30	6/422
P			
<i>Polttoaineiden käyttö ja myynti</i>	Tammik.	16	2/H. 162
<i>Päiväraha</i>	Heinäk.	31	16/H. 783
S			
<i>Signaali-ohjesääntö: moottorivaunujen ja moottoriveturien varustaminen erikoisilla etupäämerkeillä</i>	Toukok.	15	13/1602
<i>Sotilaskuljetusohjesääntö</i>	Tammik.	2	1/1309
<i>Sotilastariffi</i>	»	2	1/1309
T			
<i>Tariffit: sotilastariffi</i>	Tammik.	2	1/1309
<i>Tavarain säilyttäminen asemilla</i>	Huhtik.	29	11/1336
<i>Tavaratilasto</i>	{ Syysk.	25	18/2741
	{ Marrask.	13	22/2741
<i>Tilastotietoja valtionrautateiden omaksi tarpeeksi kuljetetuista tavaroista</i>	Tammik.	30	3/347

	Kiertokirjeiden	
	Päivämäärä	N:o
V		
<i>Valtionrautateiden eläkelaitoksen ohjesääntö</i>	Tammik.	30 6/422
<i>Varotusmerkit: merkinantopylväät eli viheltämismarkit</i>	Marrask.	6 23/3067
<i>Vaunuluettelo</i>	Syysk.	4 17/1787
<i>Vaunut: kuormattujen vaunujen osoittaminen</i>	Huhtik.	9 10/1139
<i>Viheltämismarkit</i>	Marrask.	6 23/3067
<i>Virantekorahat, junamiehistön</i>	Kesäk.	5 14/H. 669
<i>Virkamatka</i>	Heinäk.	31 16/H. 783
<i>Välimatkakartta</i>	Tammik.	22 4/265
<i>Välimatkataulu</i>	»	22 4/265
<i>Varastotavaroiden hinnoittelu</i>	Maalisk.	13 9/835
Y		
<i>Yhdysliikenne: Kansainvälinen tavarayhdysliikenne</i>	Tammik.	29 5/343
» Pohjoismaiden henkilö- ja matkatavaraliikenne	Heinäk.	9 15/363
» V. R.:den ja erinäisten linja-autoliikennöitsijäin välillä	Toukok.	7 12/1394
» Rh:n ja Aero O. Y:n välillä	Marrask.	19 24/2471
<i>Yleiskaava</i>	Helmik.	19 7/585
 Asianomaisille rata-, kone- ja liikenneosaston virkailijoille on jaettu:		
<i>Semafoorit ja signaalit: kiinteät signaalit Oulun asemalla (3:ssa varikkojaksossa)</i>	Toukok.	15 201/1576
» » » kiinteät signaalit Viipurin, Hovinmaan, Kanneljärven ja Värttilän asemilla sekä Kaitjärven pysäkillä (2:ssa varikkojaksossa)	»	15 202/1577
» » » kiinteät signaalit Uudenkylän, Kausalan, Leppäkosken ja Kangasalan asemilla sekä Mankalan, Siitaman ja Hirsilän pysäkillä (1:ssä varikkojaksossa)	»	15 203/1578
» » » kiinteät signaalit Karjaan asemalla ja sen itäpuolelle asetetut vihellysmarkit	»	29 204/1699
» » » kiinteät signaalit Kouvolan, Jyväskylän ja Inkeröisten asemilla (4:ssä varikkojaksossa)	Kesäk.	26 205/1990
» » » kiinteät signaalit Helsingin satamaradalla Ruoholahdessa ja Pasilan asemalla (1:ssä varikkojaksossa)	Heinäk.	3 206/2090

Kiertokirje

N:o 1/1309

uudesta sotilaskuljetusohjesäännöstä ja sotilastariffista.

Annettu tammikuun 2 päivänä 1931.

Vuoden 1931 alusta tulee voimaan uusi sotilaskuljetusohjesääntö ja sotilastariffi. Vanhanmallisia ilmoituseteleitä otetaan kuitenkin asemilla vastaan kuluvan tammi-kuun loppuun.

Sotilas- y. m. kuljetuksia uuden ohjesäännön mukaan suoritettaessa jätetään asemalle *sotilaskuljetustodistus* litt. A joukkoja, yksinäisiä henkilöitä, joukko-osastojen tavaraa ja puolustuslaitoksen omaa liikkuvaa kalustoa kuljettaessa (ohjesäännön 27 §), litt. C puolustusministeriön ja sen alaisten varikkojen hankintatavaraa kuljettaessa (ohjesäännön 28 §), litt. D tavaraa käteismaksua vastaan puolustuslaitoksen laskuun kuljettaessa (ohjesäännön 29 §) ja litt. L alennetusta maksusta lomalle matkustavia henkilöitä kuljettaessa (ohjesäännön 30 §) sekä *sotilaskuljetuslippu* litt. E palvelukseen astuvia ja kotiutettuja sekä asevelvollisuuslain nojalla lomalle laskettuja asevelvollisia kuljettaessa (ohjesäännön 31 §) ja litt. R reserviin kuuluvia henkilöitä harjoituskokoukseen ja sieltä takaisin kuljettaessa (ohjesäännön 32 §).

Sotilaskuljetustodistusta tai -lippua vastaanottaessaan aseman tulee tarkastaa, että se täyttää sotilaskuljetusohjesäännön 424 kohdassa mainitut ehdot. *Sotilaskuljetustodistus tai lippu, joka on vanhentunut tai josta puuttuu allekirjoitus, varmennus tai*

leima, on kelpaamaton (413-kohta). Sotilaskuljetuspäällikön tai asemakomendantin antamia sotilaskuljetustodistuksia ja -lippuja ei kuitenkaan tarvitse varmentaa (412-kohta).

Kun sotilaskuljetustodistusta litt. A käytetään henkilökuljetuksissa, asema leimaa todistuksen II osaan nimileimansa tarkoitusta varten varatulle paikalle ja antaa tämän osan matkustajalle takaisin. III osa jää asemalle.

Kun sotilaskuljetuslippu litt. E ja R esitetään, leimaa asema nimileimansa tarkoitusta varten varatulle paikalle lipun II osaan antaen sen takaisin matkustajalle. Lippuun liittyvän III osan (Palvelukseenastumismääräys) samoin kuin kontrollikupongin irroittaa konduktööri matkan alkaessa lipusta, antaen palvelukseenastumismääräyksen (III osan) matkustajalle.

Sotilaskuljetustodistuksen litt. L:n nojalla matkalippua upseereille j. n. e. 50 %:n alennuksella myytessä annetaan matkustajalle tavallinen matkalippu (ei puolilippua, kuten tähän asti), johon leimataan sana „sotilas”. Sotilaskuljetustodistus liitetään todisteena tiliin B. N:o 126 a.

Matkan päättyessä on sotilaskuljetusliput kerättävä ja lähetettävä asianmukaisessa järjestyksessä kontrollitoimistoon.

Kun matkatavaraa jätetään kuljetettavaksi, merkitään matkatavarakirjan kan-

taan sekä matkatavaratodistukseen ja -seteliin matkatavaran paino ja sotilaskuljetusetelin tai -lipun littera ja numero sekä henkilöiden lukumäärä. Maksua ei lasketa. Kannat lähetetään tilien ohella kontrollitoimistoon.

Jos sotilaskuljetustodistusta litt. A esitettäessä matkatavaran paino on suurempi kuin todistukseen on merkitty, tai jos sotilaskuljetuslippua litt. L tai R esitettäessä matkatavaran paino on yli 15 kiloa, kannetaan ylipainosta täysi maksu käteisellä, (ohjesäännön 445—448 kohdat, sotilastariffin 3 §).

Polkupyörät katsotaan matkatavaraksi, jota kuljetetaan maksutta 15 kiloa henkilöä kohden.

Esitettäessä sotilaskuljetustodistusta litt. D kirjoitetaan lähetykselle tavalliset rahtikirjat. Maksut lasketaan sotilastariffin mukaan. Tilit laaditaan kuten yksityisistä tavarakuljetuksista yleensä.

Rahtikirjoista ja rahtikirjajäljennöksistä veloitetaan tariffisäännön 66 §:n j-lisämääräyksessä mainitut maksut.

Sotilaskuljetuksia koskevia määräyksiä sovelletaan myös suojeluskunnan ja sisäasiainministeriön alaisen rajavartioston kuljetuksiin.

Lotta-Svärd yhdistyksen kuljetuksiin ei näitä määräyksiä toistaiseksi sovelleta.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, tammi-kuun 2 päivänä 1931.

Vilhelm Jansson.

Vilho Annala.

Kiertokirje

N:o 2/H.162

16 päivältä tammikuuta 1931,

koskeva polttoaineiden käyttöä valtionrautateiden virka- ja asuinhuoneissa sekä myyntiä rautatieläisille.

Kumoten kiertokirjeensä N:o 8/H 139 helmikuun 2 päivältä 1921 on rautatiehallitus, nojautuen kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjelmään N:o 112 saman vuoden tammikuun 12 päivältä, määrännyt polttoaineiden käytöstä valtionrautateiden virkahuoneissa ja asemapäälliköiden hallinnassa olevissa asuinhuoneissa sekä niiden myymisestä rautatieläisille seuraavaa:

1) Valtionrautatiet jaetaan polttopuiden antamiseen nähden kolmeen alueeseen, joista

ensimmäinen alue käsittää maan pohjoisosassa olevat rataosat Elisenvaaraan, Pieksämäelle ja Kannukseen saakka, nämä asemat sekä rataosa Elisenvaara—Pieksämäki mukaanluettuina,

toinen alue käsittää muut rataosat kuin ensimmäiseen ja

kolmanteen alueeseen kuuluvat, joka viimemainittu alue käsittää maan lounaisosassa olevat rataosat, rajana Mäntyluoto—Tampere—Riihimäki—Porvoo—Sörnäinen—Helsinki, mainitut asemat ja niiden välillä olevat rataosat mukaanluettuina;

Cirkulär

N:o 2/H.162

av den 16 januari 1931,

angående förbrukning av bränsle i statsjärnvägarnas tjänste- och boningsrum samt försäljning till järnvägspersonal.

Med upphävande av sitt cirkulär N:o 8/H 139 av den 2 februari 1921 har järnvägsstyrelsen, i stöd av ministeriets för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena skrivelse av den 12 januari samma år, förordnat om förbrukning av bränsle i statsjärnvägarnas tjänsterum och till stationsinspektorer överlätna boningsrum samt försäljning åt järnvägspersonal följande:

1) Statsjärnvägarna indelas med hänsyn till vedutgivningen i tre områden, av vilka:

första området omfattar de i norra delen av landet befintliga bandelarna ända till Elisenvaara, Pieksämäki och Kannus dessa stationer och bandelen Elisenvaara—Pieksämäki medräknade,

andra området omfattar andra bandelar förutom de till första och

tredje området hörande, vilket sistnämnda område omfattar de i sydvästra delen av landet befintliga bandelarna, gräns Mäntyluoto—Tampere—Riihimäki—Borgå—Sörnäs—Helsingfors, dessa stationer och mellanliggande bandelar medräknade;

2) Polttopuumenekki saa huonetta kohti kalenterivuonna nousta enintään seuraaviin määriin:

	I alue m ³	II alue m ³	III alue m ³	
Asuinhuoneissa ...	6	5	4	koivuhalkoja
Suuremmissa liikenne- ja kontt.huon. ...	12	10	8	„
Pienemmissä s:n s:n	8	7	6	„ ja
Keittiöissä	16	16	16	havuhalkoja.

Jos liikenne- ja konttorihuoneita varten näin myönnetty polttopuumäärät jollakin paikkakunnalla osoittautuvat riittämättömiksi, on varasto-osaston johtajalta, jaksonesimiehen välityksellä, hankittava perustellulla anomuksella lupa lisähalkojen saamiseen;

3) Jos havuhalkoja annetaan koivuhalkojen asemesta, saadaan niitä antaa 20 % enemmän kuin koivuhalkoja ja jos koivuhalkoja luovutetaan havuhalkojen tilalle, on niitä annettava 20 % vähemmän kuin havuhalkoja;

4) Jos havuhalkojen asemesta käytetään saharimoja tai radasta murrettuja vanhoja ratapölkkyjä, saadaan kuutiometrimäärää korottaa 50 %:lla. Vanhoja ratapölkkyjä lasketaan menevän yhteen kuutiometriin 12 kappaletta;

5) Jos poikkeustapauksessa annetaan höyryhiiliä tai koksia halkojen asemesta, niin lasketaan yhden tonnin höyryhiiliä vastaavan 5 m³ ja yhden tonnin koksia 6 m³ koivuhalkoja;

6) Halot luovutetaan aina tasaisin kuutiometrein. Jos prosenttiylennyksen tai alennuksen kautta syntyisi murtolukuja, lasketaan 1/2 kuutiometriä tai enemmän kokonaiseksi kuutiometriksi, vähempää kuin 1/2 kuutiometriä ei oteta lukuun;

7) Oulusta pohjoiseen olevilla rataosilla saadaan valtionrautateiden asunnoissa asuville virkailijoille, jotka ovat oikeutetut vapaisiin polttopuihin, yllämainittujen halkomäärien lisäksi antaa 30 kappaletta vanhoja ratapölkkyjä jokaista huonetta kohti ja sama määrä jokaista keittiötä kohti;

2) Vedförbrukningen per rum får under ett kalenderår högst stiga till följande belopp:

	I området m ³	II området m ³	III området m ³	
I bostadsrum	6	5	4	björkved
I större trafik- och kontorsrum	12	10	8	„
I mindre d:o d:o.	8	7	6	„ och
I kök	16	16	16	barrved.

Om för trafik- och kontorsrum beviljade vedmängder å någon ort visa sig otillräckliga, skall hos förrädsdirektören, genom sektionsföreståndaren, medels motiverad anhållan sökas tillstånd att få tilläggsved;

3) Om barrved utgives i stället för björkved, får sådan utlämnas 20 % mera än björkved och om björkved utlämnas i stället för barrved, skall sådan givas 20 % mindre än barrved;

4) Om i stället för barrved användes ribbved eller ur banan utbrutna gamla sliprar, höjes kubikmängden med 50 %. 12 gamla sliprar beräknas härvid motsvara en kubikmeter;

5) Om i undantagsfall utgives ångkol eller koks i stället för ved, så beräknas en ton ångkol motsvara 5 m³ och en ton koks 6 m³ björkved;

6) Ved utgives alltid i hela kubikmeter. Om till följd av den procentuella förhöjningen eller minskningen bråktal uppstå, räknas 1/2 kubikmeter eller mera såsom hel kubikmeter, mindre än 1/2 kubikmeter tagas ej i betraktande;

7) Å bandelarna norr om Oulu får åt befattningshavare, som bebo statens bostäder och vilka äro berättigade till fri brännved, förutom ovannämnda vedmängder utgivas 30 stycken gamla sliprar för varje rum och lika mycket för varje kök;

8) Liikenne- ja konttorihuoneita samoin kuin asuinhuoneistojakin varten tulee jokaisen tyytyä niihin polttoaineisiin, joita kulloinkin voidaan luovuttaa;

9) Saunan, pesu- ja leivintuvan, eteisten ja lämmitettävien kellarien lämmitykseen ei anneta eri polttopuita;

10) Jos valtionrautatiet maksavat keittiössä kulutetun kaasun, on kaasun hinta huomattava kultakin kuluneelta vuosineljännekseltä siten, että se muutetaan halkojen varastohinnan mukaan halkokuutiometrien hinnaksi ja siten saatu halkokuutiometrien määrä otetaan huomioon huoneistoa varten tulevaa korkeinta halkomäärää laskettaessa;

11) Asemapäällikkö, joka asuu valtionrautateiden huoneistossa, saa polttopuita hallussaan olevan huoneiston suuruuden mukaan, mutta ei missään tapauksessa enempää;

12) Sellaisiin taloihin, joissa on keskuslämmitys, saadaan polttoaineita samojen perusteiden mukaan kuin uuneilla lämmitettäviinkin taloihin;

13) Polttopuut luovutetaan yhden metrin pituisina;

14) Halkoja ei saa valita, ja on halkojen ulosantaja vastuussa siitä, että halot otetaan halkopinoista järjestyksessä;

15) Polttoaineita tilattaessa virkahuoneita ja asemapäällikköjen huoneistoja varten on käytettävä eri tilauskirjaa (kaava D. N:o 493), jonka lehdet on numeroitava ja tilausta tehtäessä huolellisesti täytettävä;

16) Asemapäällikkö ei ole oikeutettu huoneistosta muuttaessaan viemään mukanaan käyttämättä olevaa, valtionrautateiltä saamaansa halkomäärää, ja on asianomainen liikennejakson esimies sentähden velvollinen valvomaan, että asunnosta pois muuttava asemapäällikkö ennen muuttoaan tekee tilin polttamistaan haloista, ollen tilinteossa saatu tulos merkittävä huoneiston tilauskirjaan (kaava D. N:o 493). Jos muutto tapahtuu kesken kalenterivuoden,

8) För trafik- och kontorsrum ävensom för bostadslokaler bör envar nöja sig med det bränsle, som för tillfället kan utgivas;

9) Till eldning av bad-, tvätt- och bakstuga, tambur och uppvärmbur kallare giv es ej särskild ved;

10) Om statsjärnvägarna betala den gas, som förbrukas i kök, bör priset för gasen kvartalsvis observeras sålunda, att detta pris enligt vedens förrådspris förvandlas till vedkubikmeterpris och det sålunda erhållna kubikmeterantalet ved tages i betraktande vid beräkningen av det högsta vedbelopp, som tillkommer bostadslägenheten;

11) Stationsinspektör, som bor i statsjärnvägarna tillhörig bostad, erhåller ved efter storleken av den lägenhet han innehar, men i intet fall mera;

12) Till gårdar med centralvärmeledning utfås ved enligt samma beräkningsgrund som till gårdar med ugnsvärmning;

13) Veden utgives i en meters längder;

14) Ved får ej bortväljas, och är utgivare av ved ansvarig för att all ved tages från trav i ordningsföljd;

15) Vid rekvisition av bränsle till tjänsterum och stationsinspektörernas lokaler bör särskild rekvisitionsbok (form. D. N:o 493) användas, vars blad skola numereras och vid rekvisering noggrant ifyllas;

16) Stationsinspektör är vid bortflyttning från bostadslägenhet icke berättigad att medföra oanvänd, från statsjärnvägarna erhållen ved, och är vederbörande trafiksektionsföreståndare därför skyldig att övervaka, att från lägenheten bortflyttande stationsinspektör före avflyttningen redovisar den ved, som av honom blivit använd, börande det vid redovisningstillfället erhållna resultatet antecknas i lokalens rekvisitionsbok (form. D. N:o 493).

on tuloksesta annettava asunnosta muuttavalle todistus, jonka perusteella lasketaan, miten paljon hänen uutta asuntoaan varten järellä olevan kalenterivuoden kuluessa saadaan halkoja luovuttaa;

17) Halkoraportin pitäjän on ehdottomasti huomattava kaikki valtionrautateiden varastopaikoista huoneistojen vajoihin tahi erikoisvarastopaikoille viedyt polttopuut kulutetuiksi samana tilityskuukautena, jolloin ne on tilattu ja ulosannettu;

18) Luettelot, jotka sisältävät asemäpäällikköiden hallinnassa olevien huoneistojen huoneiden sekä valtionrautateille kuuluvien erilaisten liikenne- ja konttorihuoneiden lukumäärät ja korkeimmat halkomäärät, mitkä kutakin huoneistoa tai huonetta varten saadaan luovuttaa, sekä vuoden kuluessa niitä varten luovutetut polttopuumäärät, ovat kultakin kalenterivuodelta lähetettävät tarkastettaviksi jaksojen esimiehille saman vuoden joulukuun 23 päiväksi.

Polttopuiden myymisestä rautatieläisille on rautatiehallitus määrännyt, että edellä olevia määräyksiä on tässäkin suhteessa soveltuviissa kohdin seurattava sekä että sen lisäksi on noudatettava seuraavaa:

19) Valtionrautateiden palveluksessa olevat henkilöt, jotka eivät ole oikeutetut vapaisiin polttopuihin ja joilla on oma talous, saavat rautateiltä ostaa polttopuunsa, sikäli kuin niitä voidaan myydä, heille laskettavaan asuntojen huonelukuun nähden enintään ylempänä määrätty määrät huonetta kohti, ja lasketaan huoneiden lukumäärä pääjohtajalle, ylijohdajalle ja johtajille heidän hallinnassaan olevan huone-luvun mukaan sekä muille seuraavan huone-luvun mukaan:

a) 5 huonetta ja keittiö VI—VIII peruspalkkausluokkiin kuuluville sekä rautatieläikäreille,

Om flyttningen sker under kalenderåret, skall åt den bortflyttande utfärdas intyg på grund varav uträknas, huru mycket ved får utgivas för hans nya bostad under den återstående delen av kalenderåret;

17) Den person, som för bränslerapporten, åligger ovillkorligen att samma månad, som ved rekvirerats och överförts från statsjärnvägarnas upplag till bostadslägenheternas lider eller särskilda upplagsplatser, annotera densamma såsom konsumerad;

18) Förteckningar innehållande antalet rum i till stationsinspektorer överlätna bostadslägenheter ävensom antalet statsjärnvägarna tillhörande trafik- och kontorsrum samt högsta vedmängden, som för varje lägenhet får utgivas, ävensom den under årets lopp för dem utgivna vedmängden, skola för varje kalenderår översändas till sektionsföreståndarna till den 23 december samma år.

Om försäljning av ved till järnvägsfunktionärer har järnvägsstyrelsen förordnat, att ovan givna bestämmelser skola även i detta avseende i tillämpliga delar lända till efterrättelse samt att dessutom följande skall iakttagas:

19) Personer i statsjärnvägarnas tjänst, vilka icke äro berättigade till fri ved och vilka ha eget hushåll, få köpa ved hos statsjärnvägarna i den mån försäljning är möjlig, för det antal rum, till vilket deras lägenheter beräknas, ävensom till högst de belopp ved per rum, som ovan bestämts, och beräknas antalet rum för generaldirektören, överdirektören och direktörerna efter det rumantal de inneha och för andra enligt följande rumantal:

a) 5 rum och kök till VI—VIII grundavlöningsklass hörande samt järnvägs-lä-karna,

b) 4 huonetta ja keittiö IX—XII peruspalkkausluokkiin kuuluville,

e) 3 huonetta ja keittiö XIII—XV peruspalkkausluokkiin kuuluville,

d) 2 huonetta ja keittiö XVI—XX peruspalkkausluokkiin kuuluville ja

e) 1 huone ja keittiö muihin peruspalkkausluokkiin kuuluville työläisille;

20) Ylimääräinen virkailija saa ostaa polttopuita samojen perusteiden mukaan kuin hänen palkkaansa vastaavaa peruspalkkaa nauttiva vakinainen viran tai toimen haltija;

21) Rautatieläinen, joka asuu pienemässä huoneistossa kuin mitä varten hän olisi oikeutettu ostamaan polttopuita, on oikeutettu saamaan halkoja ainoastaan huoneistonsa suuruuden mukaan;

22) Vuoden kuluessa nimitetylle viran tai toimen haltijalle sekä palvelukseen otetulle ylimääräiselle virkailijalle ja työläiselle saadaan myydä halkoja ylläolevien perusteiden mukaan laskettuna tasaisilta kuukausilta nimitystä seuraavan kuukauden alusta;

23) Rautatieläinen, joka asuu jonkun luona täysihoidossa, samoin kuin sekin, joka asuu vanhempiensa tai miehensä luona, ei ole oikeutta ostamaan halkoja valtionrautateiltä, ellei hän todistettavasti ole kodin ainoa elättäjä;

24) Sen, joka haluaa ostaa polttopuita valtionrautateiden varastoista, on siitä ilmoitettava päälliköllensä kirjallisella tilauksella (kaava D. N:o 493), ollen mainittu päällikkö velvollinen tarkastamaan, ettei asianomaiselle anneta suurempaa määrää halkoja kuin mihin hän on oikeutettu. Päällikkö todistaa samalla tilauksen;

25) Tilattujen polttopuiden hinta samoin kuin kaikki muutkin niistä mahdollisesti suoritettavat maksut ovat asianomaiselle kassöörille suoritettavat, ennenkuin halot saadaan ostajalle luovuttaa, ja on ostajan itsensä kustannettava puiden kuljetus rauta-

b) 4 rum och kök till IX—XII grundavlöningsklass hörande,

e) 3 rum och kök till XIII—XV grundavlöningsklass hörande,

d) 2 rum och kök till XVI—XX grundavlöningsklass hörande,

e) 1 rum och kök till övriga grundavlöningsklasser hörande och åt arbetare;

20) Extra befattningshavare får köpa ved enligt samma grunder som ordinarie innehavare av tjänst eller befattning med grundlön motsvarande dennes avlöning;

21) Järnvägsman, som bebor en mindre bostadslägenhet än den, vartill han vore berättigad att köpa ved, tillkommer ved endast enligt storleken av den lägenhet han innehar;

22) Till under året utnämnd innehavare av tjänst eller befattning samt till i tjänst antagen extra befattningshavare och arbetare får ved säljas enligt ovannämnda grunder beräknat i jämna månader från början av månaden efter utnämningen;

23) Järnvägsman, som bor hos annan i helinackordering liksom även den, som bor hos sina föräldrar eller sin man, är icke berättigad att köpa ved hos statsjärnvägarna, såvida han inte bevisligen är hemmets enda försörjare;

24) Den som önskar köpa ved från statsjärnvägarnas förråd, bör därom anmäla hos sin chef medels skriftlig rekvisition (form. D. N:o 493), och åligger det sagda förman att granska, det åt vederbörande icke gives större kvantitet ved än den, vartill han är berättigad. Chefen attesterar samtidigt rekvisitionen;

25) Den rekvirerade vedens pris liksom även alla andra avgifter, som därför möjligen skola erläggas, skall till vederbörande kassör inbetalas, förrän veden får utgivas åt köparen, och åligger det köparen att själv bekosta transporten av veden

tien varastopaikalta ostajan asunnon säilytyspaikkaan;

26) Polttopuiden hinnat määrää rautatiehallitus ja on muutetuista hinnoista varasto-osaston toimesta kirjallisesti ilmoitettava jaksonesimiehille;

27) Jos joku metrin pituisten halkojen asemesta haluaa lyhempiä halkoja, ja näitä vaikeuksista voidaan luovuttaa, annettakoon tällaisia halkoja ehdolla, että huoneiston haltija asianomaiseen piiri- tai asemakassaan suorittaa rautatiehallituksen vahvistaman hinnankorotuksen;

28) Kun ostaja suorittaa haloista menevät maksut piirikasöörille tai asemakassanhoitajalle, merkitsee tämä tilatun määrän, yksikköhinnan ja loppusumman kaavakkeelle B N:o 146. Kaavakkeen litt. C:tä, kuittia, vastaan saa tilaaja polttoaineet varastosta.

Nämä kuitit on lähetettävä päävarastoille kuukausitilityksen ohella.

Piirikamreerin tulee laatia varastoja varten asemittain yhdistelmät kuukauden aikana myydyistä halkomääristä hintoi-
neen;

29) Polttopuita saadaan tilata ja niiden hinta suorittaa asianomaiselle kassanhoitajalle ainoastaan kunkin kuukauden 3 ja 20 päivän välisenä aikana, ja on ne ajettava pois varastopaikalta saman kuukauden kuluessa.

Suuremmissa kulutuskeskuksissa, joissa polttopuita ehkä ei voida aina heti luovuttaa, on ostajan tehtävä tilauksensa heti kuukauden 3 päivän jälkeen.

Jos ostaja ei kuljetuta ostamiaan polttopuita varastopaikalta pois edellämäinitun ajan kuluessa, on hän velvollinen suorittamaan 5 markan hinnankorotuksen kuukautta kohti kuutiometriltä, ellei kuljetuksen viivästyminen johdu siitä, ettei varasto ole voinut luovuttaa halkoja määrääjassa;

30) Rautatieläiselle, joka on oikeutettu ostamaan polttopuita ja joka siirtyy toiseen rautatietoimeen, missä hänellä on sa-

från järnvägens upplagsplats till förvaringsrummet i köparens bostad;

26) Priset för veden bestämmes av järnvägsstyrelsen, och skola prisförändringarna genom förrådsavdelningens försorg skriftligen delgivas sektionens föreståndarna;

27) Om någon i stället för en meters ved önskar kortare ved, och dylik utan svårighet kan utgivas, må sådant ske på villkor, att bostadsinnehavaren till vederbörande distrikts- eller stationskassa inbetalar den av järnvägsstyrelsen fastställda prisskillnaden;

28) Då köparen erlägger priset för veden till distriktskassör eller stationskassaförvaltare, skall denne anteckna den rekvirerade vedmängden, enhetspriset och slutsumman å blankett B. N:o 146. Mot litt. C. (kvitto) av denna blankett utfår rekvirenten bränslet från förrådet.

Dessa kvitton skola insändas till huvudförråden jämte månadsredovisningen.

Distriktskamreraren bör för förråden göra sammandrag stationsvis över under månaden försälda vedmängder med prisuppgift;

29) Ved får rekvireras och dess pris erläggas till vederbörande kassör endast mellan den 3 och 20 i varje månad, och skall veden borttransporteras från upplagsplatsen under samma månad.

Å större konsumtionscentra, där ved kanske icke alltid genast kan utgivas, bör köparen rekvirera sin ved genast efter den 3 i månaden.

Om köpare icke inom ovansagda tid bortför från upplagsplatsen den ved han köpt, åligger det honom att betala en prisförhöjning av 5 mark per kubikmeter och månad, därest icke dröjsmålet, med borttransporten berott därpå, att förrådet icke kunnat leverera veden i tid;

30) Till järnvägsman, som är berättigad att köpa ved, och som övergår till en annan befattning vid statsjärnvägarna, där

manlainen oikeus, on hänen lähimmän esimiehensä pyydettyessä annettava todistus siitä, minkä verran halkoja hän kuluvana kalenterivuonna on rautateiltä ostanut, ja on tällainen todistus ehdottomasti vaadittava, ennenkuin täten siirtyneelle saadaan polttopuita uudessa toimessa luovuttaa;

31) Sitä, joka myy tahi luovuttaa valtionrautateiltä saamiaan tahi ostamiaan polttopuita muille, rangaistaan asianhaarojen mukaan ja voi syyllinen sitäpaitsi menettää oikeutensa halkojen ostoon;

32) Tämän kiertokirjeen määräykset eivät koske polttoaineiden käyttöä konepaajoissa, pumppukonehuoneissa, öljyvaatepeitteiden kuivaushuoneissa, vaihdekojuissa y. m. s. eikä myöskään sahajättepuiden käyttöä Roikonkosken sahalla työläisille luovutetuissa asunnoissa, joissa polttoaineiden käytön valvonta kuuluu asianomaisille jaksonesimiehille, konepajanesimiehille ja puutavarakonttorille.

Tämän kiertokirjeen määräykset tulevat voimaan tulevan helmikuun 20 päivästä lukien, mikä sekä että 18:ssa kohdassa mainitusta määräajan muutoksesta on tehtävä merkinnät määräyskokoelman I osan 12 kirjoituksen asianomaisiin paikkoihin, kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, 16 päivänä tammikuuta 1931.

Jalmar Castrén.

han även äger dylik rätt, bör hans närmaste förman på begäran giva intyg över den mängd ved han under det löpande kalenderåret köpt hos järnvägen, och bör ett sådant intyg ovillkorligen fordras, förrän ved får utgivas till den transporterade i hans nya befattning;

31) Den, som till annan säljer eller utlämnar ved, som han erhållit eller köpt hos järnvägarna, straffas efter omständigheterna och kan den skyldige dessutom gå miste om sin rätt att köpa ved;

32) Bestämmelserna i detta cirkulär gälla icke användningen av bränsle i verkstäder, pumphus, torkrum för presennigar, växelbutkor m. m. d., icke heller användningen av sågavfallsved å Roikonkoski såg i åt arbetarna överlätna bostäder. I dessa åligger uppsikten av användningen av bränsle vederbörande sektionsföreståndare, verkstadsföreståndare och trävarukontoret.

Bestämmelserna i detta cirkulär träda i kraft räknat från den 20 inkommande februari, vilket samt att om den i mom. 18 nämnda ändringen av terminen anteckning skall göras å vederbörande ställen i 12 skrivelserna av bestämmelsesamlingens I del, alle dem som vederbör till kännedom och efterrättelse härmed meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 16 januari 1931.

Gideon Ahlgren.

Kiertokirje

N:o 3/347

tammikuun 30 päivältä 1931

tilastotietojen antamisesta valtionrautateiden omaksi tarpeeksi kuljetetuista tavaroista.

Kumoamalla kesäkuun 11 päivänä 1909 annetun kiertokirjeen N:o 60/7592, joka koskee tilastotietojen antamista valtionrautateiden omaksi tarpeeksi kuljetetuista tavaroista, on rautatiehallitus tänään tapahuneessa esittelyssä määrännyt seuraavaa:

Kaikesta valtionrautateiden omaksi tarpeeksi kuljetetusta tavarasta tulee lähettäjään kuten hankintatoimiston, puutavarakonttorin, metsänhoitajan, Roikonkosken sahan hoitajan, konepajan, varaston, varikon, ratainsinöörin, rautatierakennuksen rakennus- ja työpäällikön sekä liikennepaikkojen päällystön rautatiehallituksen tilastokonttorille lähettää ilmoitukset kaavakkeella B.N:o 197, josta tulee ilmetä kuukausi, jolloin tavara lähetettiin, tavarana laatu ja paino sekä lähetys- ja vastaanotto-liikennepaikkojen nimet.

Nämä ilmoitukset on lähetettävä kalenterikuukaudelta seuraavan kuukauden 18 päiväksi, kuitenkin siten, että asemapäällystön tulee lähettää ilmoituksensa yhtäaikaan kuin tavaratilastolliset ilmoitukset lähetyksestä yksityistavarasta.

Sitä varten tulee rakennus- ja ratamestarien asianomaisille ratainsinööreille, varastokirjanpitäjien ja -kirjurien, jotka lähettävät tavaroita muualta kuin päävarastosta, asianomaiselle päävarastolle, kyllästyslaitosten puutavarakonttorille sekä rau-

tatierakennusten rakennus- ja ratamestarien rakennus- tai työpäällikölle kunkin kuukauden 12 päiväksi lähettää asiaan kuuluvat ilmoitukset edelliseltä kuukaudelta, huomioonottamalla:

1) että ilmoitus on tehtävä niinhyvin täysistä vaunukuormista kuin kappaletavara-

2) että, jos tavara lähetetään tuloasemalta edelleen, sekin lähetys on katsottava eri lähetykseksi ja

3) että liikennepaikan päällystön on omiin tällaisen tavarana tilastosupistelmiinsa merkittävä myöskin yksityisiltä lähetettäväksi vastaanottamansa valtionrautateiden omaksi tarpeeksi tuleva tavara sekä

4) että rautatierakennusten on ilmoitettava ainoastaan niiltä valmiille radoille menneet rautatien omat lähetykset (ei siis itse rakennuksilla tapahtuneita kuljetuksia eikä niille saapuneita tavaroita).

Tilastokonttorin tulee rautatiehallituksen vuosikertomusta varten koota näin saadut ainekset konttorille annettujen määräyksien mukaan sekä laskea rahti erilaisille valtionrautateiden omille tavaroille koko vuoden keskikuljetusmatkan ja yleisen tariffin mukaan 50 % alennuksella.

Samalla huomautetaan rautatiehallituksen syyskuun 19 päivänä 1916 antaman kiertokirjeen N:o 95/3952 määräyksestä,

että jokaista valtionrautateiden oman tavaran lähetystä tulee seurata säädetty kuljetuskirja, jonka kanta on pidettävä tilastotietojen ilmoituksen perusteena.

Kaavakkeen B. N:o 197 otsikko on muutettava kuulumaan: „Ilmoitus valtionrautateiden omaksi tarpeeksi kuljetetuista tavaroista, jotka osasto on

lähettänyt kuussa vuonna 19...”

Ylläoleva, sekä että tämä kiertokirje tulee voimaan heti, joten tilastotiedot on annettava kuluvan vuoden alusta lukien, ilmoitetaan täten kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, tammi-kuun 30 päivänä 1931.

Jalmar Castrén.

K. A. Wahlstedt.

Kiertokirje

N:o 4/265

välimatkakartasta ja välimatkojen muutoksista.

Annettu tammikuun 22 päivänä 1931.

Rautatiehallitus on tänään vahvistanut välimatkakartan, joka painatustöiden konttorin toimesta jaetaan kaikille asemille ja pysäkeille.

Jokaista aakkosellisessa luettelossa mainittua liikennepaikkaa varten lähetetään yksi välimatkakartta, johon asianomaisen liikennepaikan lyhimpien välimatkojen rajat ratakulmioilla on valmiiksi merkitty. Luettelon Km-sarekkeeseen on asemien ja pysäkkien merkittävä välimatkat omalta liikennepaikalta sekä myös alaisiltaan liikennepaikoilta ja tarkistettava ne välimatkakartan avulla.

Samalla huomautetaan, että rautatietuksen kiertokirjeestä N:o 26/1052 marraskuun 6 p:ltä 1930 johtuvat seuraavat välimatkojen muutokset v. 1926 julkaistuihin välimatkataulukoihin:

a) Oulun asema siirtyy välimatkoihin nähden yhden kilometrin etelään, joten välimatkataulukoihin painetut välimatkat,

joissa Oulu on toisena pääteasemana, pitenevät pohjoiseen päin ja lyhenevät etelään päin yhdellä kilometrillä; nämä muutokset on välimatkakartassa otettu huomioon;

b) Kiehimän asema on siirretty kaksi kilometriä Ouluun päin ja Metelin laiturivaihte on entisellä Kiehimän paikalla;

c) välimatkan Juurikkalahti—Kontiomäki tulee olla 35 km, välimatkataulukoihin merkityn 36 km:n asemasta;

d) liikennepaikkojen Rova, Soso, Muhos, Hyrkäs, Utajärvi, Ahmas, Niska, Nuojua ja Vaala välimatkat Ouluun pitenevät yhdellä ja välimatka Sotka—Oulu kahdella kilometrillä;

e) uuden ratakulmion N:o 8 aiheuttamat lyhimpien kuljetusteiden muutokset on huomattava.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, tammikuun 22 päivänä 1931.

Vilhelm Jansson.

Vilho Annala.

Kiertokirje

N:o 5/343

tammikuun 29 päivältä 1931.

KANSAINVÄLINEN TAVARAYHDYSLIIKENNE.

A. Jälkivaatimusten asettaminen ja käsittely. (K. S. T:n 19 art.).

1. Lähettäjä ei ole oikeutettu panemaan tavaralle sen arvoa suurempaa jälkivaatimusta.

Lähetysaseman tulee jokaisesta jälkivaatimusmäärästä kirjoittaa vahvistetun kaavan (ON:o 1025) mukainen rahtikirjaan kiinnitettävä jälkivaatimuskirja, jonka numero on merkittävä tavaralistaan. On erittäin tärkeätä, että jälkivaatimusmäärä merkitään sitä varten tarkoitettuihin rahtikirjan sarakkeihin.

2. Rautatie on lähettäjäälle vastuussa jälkivaatimusten oikeasta perimisestä; sentähden määräasema ei saa antaa rahtikirjaa eikä tavaraa vastaanottajalle, ennenkuin tämä on maksanut jälkivaatimuksen. Vastausen jälkeen kuin rahtikirja on lunastettu, saa määräaseman virkailija jälkivaatimuskirjassa, sen otsakkeiden mukaisesti, nimikirjoituksellaan ja aseman päiväleimalla todistaa, että jälkivaatimus on maksettu. Jälkivaatimusmäärä on merkittävä lähetysmaan rahassa. Jälkivaatimuskirja on viipymättä palautettava lähetysasemalle virkälähteyksenä, jonka kuoreen tehdään merkintä „Jälkivaatimuskirja” („Nachnahmebegleitschein” — „Avis d'encasement de remboursement”). Kun kysymyksessä on

vähemmän tunnettuja asemia tai asemia, joiden nimet ovat samat tai samanlaiset, on kirjekuoreen merkittävä määrärautatien tai hallintoalueen nimi sekä tieohjeena tärkeimmät siirtoasemat ynnä tarkka asema-merkintä, jos kyseessä on paikkakuntia, joissa on useita asemia.

3. Lähetysasema ei saa maksaa jälkivaatimusta lähettäjäälle, ennenkuin asianmukaisesti täytetty jälkivaatimuskirja on määräasemalta saapunut. Jos palautuneesta jälkivaatimuskirjasta puuttuu allekirjoitus tai määräaseman päiväleima, on lähetysaseman palautettava se määräaseman täytettäväksi. Tällöin jälkivaatimusta ei saa suorittaa, ennenkuin jälkivaatimuskirja täydennettynä on palautunut.

Jälkivaatimuksen suorittamismenetelmään, lähettäjän kuittaukseen, jälkivaatimuskirjan säilyttämiseen y. m. nähden on sovellettava lähetysrautatien määräyksiä. Koska kuitenkin jälkivaatimuskirjan kaavakkeessa on varattu paikka lähettäjän tai hänen asiamiehensä kuittausta varten, ei tarvitse antaa eri jälkivaatimusosoitusta.

4. Lähetysaseman tulee valvoa, että jälkivaatimuskirjat täsmällisesti palautuvat. Ellei jälkivaatimuskirja palaudu kohtuullisen ajan kuluttua ja viimeistään neljän viikon kuluessa siitä kun lähetys on otettu kuljetettavaksi, on lähetysaseman — jos lä-

hetyksen tavaralista on uudelleen laadittu jollakin väliasemalla (nykyään Tornio), tämän välityksellä — muistutettava määrä-
asemaa palauttamisesta.

5. Jos jälkivaatimuskirja on kadonnut, on määrääsaman, jälkivaatimuksen tultua suoritetuksi, laadittava uusi jälkivaatimuskirja, johon merkitään sana „Kaksoiskappale” („Duplikat” — „Duplicata”) ja jota käsitellään alkuperäistä jälkivaatimuskirjaa koskevien määräysten mukaan.

6. Jos lähetys, jolle on pantu jälkivaatimus, myydään, hävitetään tai jätetään kolmannen miehen haltuun säilytettäväksi, on jälkivaatimusmäärä takaisinsirrettävä lähetyksensä laskuun; tavaralistaan on tällöin liitettävä jälkivaatimuskirja, johon on merkitty asiaa koskeva muistutus, sekä virkakirjelmä tarpeellisine selityksineen.

7. Kansainvälisessä tavarayhdysliikenteessä Suomeen saapuneista lähetyksistä kannetut jälkivaatimusvarat tilitetään yhdessä rahti- y. m. maksujen kanssa, jota vastoin Suomesta lähetetyille lähetyksille asetetut jälkivaatimukset tilitetään kuten kotimaisetkin jälkivaatimukset, kuitenkin eri kaavakkeilla, joissa on selvä merkintä „kansainvälinen yhdysliikenne”.

B. Kansainvälisten virkalähetysten kuljetussäännöt.

1 artikla.

Määrittely.

Näitä sääntöjä sovelletaan ainoastaan lähetuksiin, jotka sisältävät rautatien toimintaa koskevia virkailmoituksia, asiakirjoja, painotuotteita, tilejä, piirustuksia y. m. ja joita vaihdetaan Kansainväliseen Rautatieliittoon (Union Internationale des Chemins de fer) liittyneiden rautateiden hallintolaitosten ja toimistojen kesken.

Liikenteessä Ranskan rautateiden kanssa lähetysten päällystään tulee ehdottomasti olla kulmista leikatut.

2 artikla.

Virkalähetysten eri lajit.

Virkalähetykset ovat kahta lajia:

1. Tavallisia virkalähetyksiä;
2. Kirjattuja virkalähetyksiä.

3 artikla.

Huomioonotettava ennen lähettämistä.

Jokaisessa virkalähetyksessä tulee olla:

1. Merkintä „Service” tai „Eisenbahndienstsache” tai „Servizio” ja sen edellä vastaava merkintä lähetysmaan kielellä;
2. lähetyshallinnon omakielinen osoite;
3. määrähallinnon osoite. Tarvittaessa tämä hallinto huolehtii muulla kuin osoitemaan kielellä merkityn osoitteen kääntämisestä raja-asemalla.

Sitäpaitsi tulee kirjattavissa lähetyksissä olla:

4. merkintä „Recommandé” tai „Eingeschrieben” tai „Ricomandato” ja sen edellä vastaava merkintä lähetysmaan kielellä;
5. kontrollinumero.

Merkinnät on tehtävä selvästi luettavilla latinaisilla kirjaimilla.

4 artikla.

Todistus vastaanotosta ja luovutuksesta.

Kirjatut virkalähetykset ovat kukin erikseen kontrollinumeroineen merkittävät luovutusluetteloihin tai -kirjoihin. Luovutus virkapaikasta toiseen tapahtuu kuittia vastaan siten että kunkin lähetysten kuljetettavaksi ottaminen ja jättäminen sekä sen siirto hallinnolta toiselle voidaan näyttää toteen.

Tavalliset virkalähetykset kuitataan ai-
noastaan niitä luovutettaessa hallinnolta toi-
selle, jolloin vain lähetysten lukumäärä
merkitään kuittiin.

5 artikla.

Kuljetustapa.

Virkalähetykset on kuljetettava sellaisissa
matkustaja- tai pikajunissa, joita käyttäen
lähetykset nopeimmin saapuvat perille.

Kirjatut virkalähetykset on kuljetettava
ensi sijassa pikajunissa tai sellaisten puut-
teessa muissa nopeakulkuisissa junissa.

Luovutusasemien on huolehdittava siitä
että lähetykset viipymättä lähetetään edel-
leen yhtyvissä junissa.

Muutenkin on kaikin tavoin pidettävä
huolta virkalähetysten mahdollisimman no-
peasta kuljetuksesta.

6 artikla.

*Hallintojen sisäisten määräysten
soveltaminen.*

Eri hallintojen sisäiset määräykset ovat
voimassa ja täydentävät ylläolevia sääntöjä
virkalähetysten käsittelyyn nähden näitä
kuljetettavaksi jätettäessä, kuljetettaessa ja
vastaanottajalle luovutettaessa, mikäli nämä
sisäiset määräykset eivät ole ristiriidassa
ylläolevien sääntöjen kanssa.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, tammi-
kuun 29 p:nä 1931.

Vilhelm Jansson.

Vilho Annala.

Kiertokirje

N:o 6/422

tammikuun 30 päivästä 1931

koskeva valtionrautateiden eläkelaitoksen ohjesäännön 10 §:n muuttamista.

Valtioneuvosto on kuluvan tammikuun 8 päivänä, Kulkulaitosten ja yleisten töiden Ministeriön esittelyssä, katsonut hyväksi määrätä, että valtionrautateiden eläkelaitokselle 17 päivänä maaliskuuta 1921 annetun ja 22 päivänä huhtikuuta 1926 muutetun ohjesäännön 10 § muutetaan näin kuuluvaksi:

10 §.

1. Virassa tai toimessa oleva miespuolinen osakas, joka ainoastaan kuolinpesänsä puolesta on osallisena eläkelaitoksessa, niin myös miespuolinen osakas, joka nauttii eläkettä laitoksesta tahi joka, saatuaan eron ilman eläkettä, on säilyttänyt osallisuuden kuolinpesänsä puolesta, on velvollinen, viimeainittu sen mukaan kuin alempana 3 kohdassa sanotaan, laitokseen vuosittain maksamaan kuusitoista prosenttia siitä eläkkeestä, joka siinä luokassa, mihin hän kuuluu, on kuolinpesälle tuleva. Naispuolinen osakas suorittaa näissä tapauksissa kahdeksan prosenttia samasta eläkkeestä. Sanottu maksu suoritetaan sitä lähinnä seuraavan kuukauden alusta alkaen, jolloin osakas on virkaan tai toimeen otettu, tahi siitä päivästä, jona hänen eläkkeen nauttimisensa laitoksesta on alkanut taikka jona hän on saanut eron virastaan tai toimestaan.

Cirkulär

N:o 6/422

av den 30 januari 1931

angående ändring av 10 § i reglementet för statsjärnvägarnas pensionsinrättning.

Statsrådet har den 8 innevarande januari, vid föredragning från Ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena, funnit gott förordna, att 10 § i reglementet för statsjärnvägarnas pensionsinrättning, givet den 17 mars 1921 och med ändringar av den 22 april 1926, skall erhålla följande förändrade lydelse:

10 §.

1. I tjänst eller befattning varande manlig delägare, som enbart för sterbhus är delaktig i pensionsinrättningen, så ock manlig delägare, som åtnjuter pension från inrättningen eller som efter erhållet avsked utan pension bibehållit delaktighet för sterbhus, åligger, den sistnämnda i enlighet med vad nedan i punkt 3 är sagt, att till inrättningen årligen inbetala sexton procent av den pension, som i den klass, vartill han hör, tillkommer sterbhuset. Kvinnlig delägare erlägger i dessa fall åtta procent av samma pension. Sagda avgift erlägges från och med månaden näst efter den, då delägare antagits i tjänst eller befattning eller från den dag han erhållit pension från inrättningen eller då han erhållit avsked från sin tjänst eller befattning.

2. Virassa tai toimessa oleva osakas, joka myöskin omasta puolestaan on osallisena eläkelaitoksessa, niin myös se, joka on eronnut virastaan tahi toimestaan ilman eläkettä eläkelaitoksesta, mutta edelleen myös omasta puolestaan pysyy osallisena eläkelaitoksessa, on velvollinen sekä henkilökoh-taisen että kuolinpesäeläkkeen saamista varten vuosittain laitokseen maksamaan kuusitoista prosenttia siitä eläkkeestä, joka on tuleva virasta tai toimesta eroaville siinä luokassa, johon maksaja kuuluu. Ellei vuosimaksu ole kuukautta kohden jaollinen täysin markoin, korotetaan maksu siihen määrään, että se on tasan jaollinen kahdellatoista. Sanottu maksu suoritetaan siihen päivään saakka, josta lukien osakkaalle myönnetään eläke.

3. Osakas, joka nauttii täyttä eläkettä eläkelaitoksesta, niin myös osakas, joka erotessaan valtionrautateiden palveluksesta on säilyttänyt osallisuutensa kuolinpesän puolesta, on, viimeainittu täytettyään viisikymmentäviisi vuotta ja jos hän saa hyväkseen lukea vähintään kolmenkymmenen vuoden osallisuusajan, vapautettu enempiä eläkemaksuja kuolinpesän puolesta suorittamasta.

Niinikään voidaan osakas, joka nauttii osaeläkettä eläkelaitoksesta, tai eron saanut, kuolinpesän puolesta eläkelaitokseen kuuluva osakas, joka ruumiinvian tahi vähentyneiden ruumiin tahi sielunvoimien takia on käynyt pysyväisesti työhön kykenemättömäksi, ennenkuin hän on tullut edellisessä kappaleessa mainittuun ikään ja saavuttanut oikeuden lukea hyväkseen siinä mainitun osallisuusajan, tehdystä hakemuksesta johtokunnan harkinnan mukaan vapauttaa suorittamasta eläkemaksuja kuolinpesän puolesta.

4. Eläkemaksu vähennetään virassa tai toimessa olevan osakkaan kuukausipalkkauksesta, vaikkakin tämä on sijaiselle menevä. Kuitenkin on vakinainen viran tai toimen haltija velvollinen sijaiselle korvaa-

2. I tjänst eller befattning varande delägare, som även för egen del är delaktig i pensionsinrättningen, så ock den, som avgått från sin tjänst eller befattning utan pension från pensionsinrättningen, men fortfarande även för egen del kvarstår såsom delägare i inrättningen, åligger att för erhållande av pension såväl för sig själv som sterbhus till inrättningen årligen inbetala sexton procent av den pension, som tillkommer avskedstagande i den klass, vartill den betalande hör. Kan årsavgiften icke per månad delas i jämna mark, höjes densamma till sådant belopp, att den kan jämnt divideras med tolv. Sagda avgift erlägges intill den dag, från och med vilken delägare tillerkännes pension.

3. Delägare, som åtnjuter full pension från pensionsinrättningen, så ock delägare, som efter erhållet avsked från statsjärnvägarnas tjänst bibehållit delaktighet för sterbhus, den sistnämnde efter det han fyllt femtiofem år och såvida han är berättigad att tillgodoräkna sig en delaktighetstid av minst trettio år, är befriad från att vidare erlägga pensionsavgifter för sterbhus.

Likaledes kan delägare, som åtnjuter del-pension från pensionsinrättningen, eller ur tjänsten avgången delägare, som bibehållit delaktighet i pensionsinrättningen för sterbhus och som i följd av kroppsslyte eller nedsatta kropps- eller själskrafter blivit till arbete varaktigt oförmögen, förrän han uppnått i föregående stycke nämnd ålder och erhållit rätt att tillgodoräkna sig däri omnämnd delaktighetstid, på gjord anhållan efter direktionens prövning befrias från att vidare erlägga pensionsavgifter för sterbhus.

4. Pensionsavgiften avdrages från i tjänst eller befattning varande delägarers månadsavlöning, även om denna tillfaller vikarie. Dock är ordinarie innehavare av tjänst eller befattning skyldig att ersätta

maan pidätetyn eläkemaksun. Viran tai toimen ollessa avoinna ei eläkemaksuja suoriteta.

5. Jos osakas nauttii eläkettä eläkelaitoksesta, pidätetään kuolinpesän puolesta suoritettava maksu eläkettä maksettaessa.

6. Muissa tapauksissa on säädetty eläkemaksu kuluvalta kalenterivuodelta eläkelaitokseen suoritettava ennen heinäkuun loppua.

7. Henkilökohtaiset eläkkeet suoritetaan seuraavan taulukon mukaan, kuitenkin lähinnä alemmin täysin markoin:

12 vuoden osallisuudesta	$\frac{6}{24}$	osaa eläkettä
13	$\frac{7}{24}$	" "
14	$\frac{8}{24}$	" "
15	$\frac{9}{24}$	" "
16	$\frac{10}{24}$	" "
17	$\frac{11}{24}$	" "
18	$\frac{12}{24}$	" "
19	$\frac{13}{24}$	" "
20	$\frac{14}{24}$	" "
21	$\frac{15}{24}$	" "
22	$\frac{16}{24}$	" "
23	$\frac{17}{24}$	" "
24	$\frac{18}{24}$	" "
25	$\frac{19}{24}$	" "
26	$\frac{20}{24}$	" "
27	$\frac{21}{24}$	" "
28	$\frac{22}{24}$	" "
29	$\frac{23}{24}$	" "
30	$\frac{24}{24}$	" "

Mikä, sekä että yllämainitun kiertokirjeen muuttamisesta on tehtävä merkintä valtionrautateiden määräyskokoelman II osan 11 luvun 10 §:ään sivulla III 21, kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, tammi-kuun 30 päivänä 1931.

vikarien för den avdragna pensionsavgiften. Är tjänsten eller befattningen vakant, erlägges ej pensionsavgift.

5. Åtnjuter delägare pension ur pensionsinrättningen, innehålles avgiften för hans sterbhus vid pensionens utbetalande.

6. I övriga fall bör den stadgade pensionsavgiften för det löpande kalenderåret till pensionsinrättningen inbetalas före juli månads utgång.

7. Personliga pensioner utbetalas enligt följande tabell, dock i närmast lägre hela marktal:

för 12 års delaktighet	$\frac{6}{24}$	av pensionen
13	$\frac{7}{24}$	" "
14	$\frac{8}{24}$	" "
15	$\frac{9}{24}$	" "
16	$\frac{10}{24}$	" "
17	$\frac{11}{24}$	" "
18	$\frac{12}{24}$	" "
19	$\frac{13}{24}$	" "
20	$\frac{14}{24}$	" "
21	$\frac{15}{24}$	" "
22	$\frac{16}{24}$	" "
23	$\frac{17}{24}$	" "
24	$\frac{18}{24}$	" "
25	$\frac{19}{24}$	" "
26	$\frac{20}{24}$	" "
27	$\frac{21}{24}$	" "
28	$\frac{22}{24}$	" "
29	$\frac{23}{24}$	" "
30	$\frac{24}{24}$	" "

Vilket, samt att anteckning om ändring av ovannämnda cirkulär bör göras i järnvägsstyrelsens ordersamling, del II sida III 21 11 kap. 10 §, alle dem, som vederbör, till kännedom och efterrättelse meddelas.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 30 januari 1931.

Jalmar Castrén.

K. A. Wahlstedt.

Kiertokirje

N:o 7/585

19 päivältä helmikuuta 1931,
koskeva asemien ja liikennepaikkojen
asemaa osoittavaa yleiskaavaa,
O. N:o 1131.

Rautatiehallitus on tänään tapahtuneessa esittelyssä vahvistanut asemien ja liikennepaikkojen asemaa osoittavan uuden yleiskaavan ja määrännyt sen otettavaksi käytäntöön maaliskuun 1 päivästä 1931 alkaen.

Tästä uudesta yleiskaavasta on jätetty pois suurimpia sallittuja akselipainoja osoittavat merkinnät, koska vaunut saadaan nyttemmin kuormata kaikille radoille täyteen kantavuuteensa.

Uutta yleiskaavaa, O. N:o 1131, saadaan tilata rautatiehallituksen painatustöiden konttorista.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, helmikuun 19 päivänä 1931.

Cirkulär

N:o 7/585

av den 19 februari 1931,
angående schemat över stationers och
trafikplatsers läge, O. N:o 1131.

Vid i dag skedd föredragning har järnvägsstyrelsen stadfäst nytt schema över stationers och trafikplatsers läge samt förordnat, att detsamma bör tagas i bruk från och med den 1 mars 1931.

Från det nya schemat hava bortlämnats alla förklaringar och anvisningar angående största tillåtna vagnsaxeltryck, emedan det numera är tillåtet att till alla banor lasta vagnarna till deras fulla bärighet.

Det nya schemat, O. N:o 1131, beställes från järnvägsstyrelsens kontor för tryckningsarbeten.

Detta alle dem som vederbör till kännedom och efterrättelse härmed meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 19 februari 1931.

Vilhelm Jansson.

Tuure Blässar.

Kiertokirje

N:o 8/799.

maaliskuun 14 päivänä 1931

matkustajain laskemisesta.

Kumoamalla kiertokirjeensä N:o 33/2454 syyskuun 5 päivältä 1925 rautatiehallitus on määrännyt, että matkustajain laskeminen junissa on toimitettava seuraavien ohjeiden mukaan:

Laskeminen toimitetaan kaikissa matkustajia kuljettavissa junissa helmi-, heinä- ja lokakuun 1—10 päivinä, jolloin yöjuniin nähden junan lähtöpäivä on määräävänä (Esim. junassa N:o 63 toimitetaan laskeminen 1—10 päivinä Helsingin ja Tampereen välillä, 2—11 päivinä Tampereen ja Tornion välillä).

Laskeminen toimitetaan sitä paitsi kaikissa paikallista laatua olevissa matkustajia kuljettavissa junissa maaliskuun 11—20, syyskuun 1—10 ja marraskuun 11—20 päivinä. Kuljetustoimisto tarpeen vaatiessa ratkaisee, mitä junia on katsottava paikallista laatua oleviksi.

Kuljetustoimisto on oikeutettu määräämään laskemisen toimitettavaksi muinakin aikoina erinäisissä junissa.

Makuupaikkaa käyttävien matkustajain lukumäärää ei lasketa, koska tilasto makuuvaunujen käyttämisestä tehdään makuuvaunukarttojen perusteella. Mutta jos makuuvaunua jollakin välimatkalla käytetään istumavaunumatkustajia varten, on näiden matkustajain lukumäärä laskettava.

Matkustajain lukumäärään lasketaan myös vapaalipuilla matkustavat.

Jos laskemisen aikana matkustajain lukumäärä on tavallista suurempi markkinoiden, näyttelyn tai muun syyn johdosta, on tästä huomautettava käytettävän lomakkeen muistutussarekkeessa.

Konduktöörit toimittavat laskemisen junien lähtiessä allamainituilta asemilta ja saapuessa niille.

Helsinki, Malmi, Kerava, Porvoo, Riihimäki, Lahti, Kouvola, Simola, Lappeenranta, Viipuri, Perkjärvi, Terijoki Rajajoki, Koivisto, Uuras, Kaislahti, Valkjärvi, Kauniainen, Kirkkonummi, Lohja, Karjaa, Hanko, Salo, Turku, Naantali, Uusikau-punki, Loimaa, Humppila, Hämeenlinna, Toijala, Tampere, Siuro, Tyrvää, Peipohja, Pori, Mäntyluoto, Orivesi, Vilppula, Haapamäki, Seinäjoki, Perälä, Kristiinankau-punki, Kaskinen, Tervajoki, Vaasa, Pän-näinen, Pietarsaari, Kokkola, Ylivieska, Haapajärvi, Lappi, Raahe, Oulu, Ii, Kemi, Rovaniemi, Tornio, Karunki, Kauliranta, Kotka, Hamina, Inkeroinen, Mäntyharju, Mikkeli, Savonlinna, Varkaus, Huutokoski, Suolahti, Jyväskylä, Hankasalmi, Pieksä-mäki, Suonnejoki, Kuopio, Alapitkä, Iisal-mi, Kajaani, Vaala, Kontiomäki, Vuokatti, Nurmee, Lieksa, Joensuu, Outokumpu, Naistenjärvi, Suojärvi, Läskelä, Jänisjärvi, Matkaselkä, Sortavala, Jaakkima, Elisen-vaara, Rautu, Käkisalmi, Hütola, Imatra, Antrea.

Lisäksi on lukumäärä laskettava läh-
tiessä sellaisilta pääte- ja yöpymisasemilta,
joita edellä ei ole mainittu, ja saapuessa
niille.

Kaukojunissa lasketaan lukumäärä vain
kursiivikirjaimilla merkityiltä asemilta läh-
tiessä ja niille saapuessa.

Konduktöörit merkitsevät laskemisen tu-
lokset lomakkeeseen B N:o 171 j. Tähän
lomakkeeseen merkitään henkilöjunien
kaikki vaunut siinä järjestyksessä, missä
ne veturista laskien olivat, kun junaan joh-
tava konduktööri otti junan vastaan; mat-
kalla lisää tulleet vaunut merkitään vii-
meisiksi. Seka- ja tavarajunien vaunuista
merkitään lomakkeisiin ainoastaan henkilö-
ja konduktöörivaunut sekä ne tavaravaun-
ut, jotka ehkä jollakin välimatkalla kul-
kevat edestakaisin matkatavaravaunuina.

Jokainen junaan johtava konduktööri
käyttää eri lomakkeita, joita siis junan
jättävä konduktööri ei anna junan vastaan-
ottavalle konduktöörille.

Konduktööri merkitsee menomatkalla ol-
leen junan lomakkeen toiselle, paluumat-
kalla olleen junan sen toiselle sivulle, jos
rivit riittävät. Muussa tapauksessa hän
käyttää eri lomaketta meno-, eri paluu-
matkaa varten.

Kutakin liikennejaksoa varten on eri
lomakkeita käytettävä (Esim.: Jos Tampe-
reen konduktööri kulkee junalla N:o 64
Helsinkiin ja palaa junalla 43, on hänen
käytettävä 2 lomaketta, toista Helsingin—
Riihimäen, toista Riihimäen—Tampereen
välimatkaa varten).

Konduktööri jättää lomakkeet asema-
paikkansa asemapäällikölle asianomaiselle
liikennejakson esimiehelle lähetettäväksi.

Liikennejakson esimiesten konttoreissa
valmistetaan lomakkeiden B N:o 171 j tie-
doista yhteenvedot kaav. B N:o 171 i.
Näissä ei tarvitse täyttää sarakkeita hen-
kilökm.-lukumäärää eikä paikkakm.-luku-
määrää varten. Viimeistään 15 päivää
laskemisajan päätyttyä tulee liikennejakso-
jen esimiesten lähettää yhteenvedot kaav.
B N:o 171 i kaikkine konduktöörin täyt-
tämine laskemislomakkeineen kuljetustoi-
mistolle. Samalla kertaa heidän tulee tehdä
ne ehdotukset aikataulujen muuttamiseen,
junien kokoonpanoon tai kokonaan lakkaut-
tamiseen y. m. nähden, jotka he ehkä kat-
sovat tarpeellisiksi.

Tämä ilmoitetaan kaikkien asianomaisten
tiedoksi ja noudatettavaksi: Helsingissä,
rautatiehallituksessa, maaliskuun 14 päi-
vänä 1931.

Wilhelm Jansson.

Axel Lindfors.

Kiertokirje

N:o 9/835

toisille valtionlaitoksille ja yksityisille myytävien varastotavaroiden ja konepajoissa suoritettujen töiden hinnoittelusta ja tilityksestä.

Annettu maaliskuun 13 päivänä 1931.

Kumoten kirjelmänsä N:o 2282/738 tammikuun 15 päivältä 1918, kiertokirjeensä N:o 38/1502 huhtikuun 10 päivältä 1920 ja kirjelmänsä N:o 2881/8377 marraskuun 3 päivältä 1927 hinnankorotuksista sekä kirjelmänsä N:o 1478/3750 kesäkuun 9 päivältä 1923 rimojen ja N:o 1833/5104 kesäkuun 3 päivältä 1927 valokaasun ja kamii-napuiden myynnistä samoin kuin myös kiertokirjeensä N:o 14/743 helmikuun 11 päivältä 1921 sivulla 2 mainitussa kirjelmässä olevat hinnoittelua koskevat määräykset on rautatiehallitus tänään tapahtuneessa esittelyssä määrännyt toisille valtionlaitoksille ja yksityisille valtionrautateiden varastoista myytävien tavaroiden sekä konepajoissa suoritettujen töiden hinnoitteluun ja tilitykseen nähden huomioon-otettavaksi seuraavaa:

1) Valtionrautateiden varastoista annettavien varastotavaroiden myyntihinnat on — alempana mainittuja poikkeuksia lukuunottamatta — laskettava siten, että perushinnaksi otetaan hankintahinta, jos se vastaa käypää hintaa tai on sitä korkeampi, mutta muussa tapauksessa käypä hinta. Tähän hintaan on lisättävä myydessä:

a) *yksityisille* 30 % valtionrautateiden omille ja 20 % vieraille valmisteille sekä

b) *toisille valtionlaitoksille* vastaavasti 20 % ja 10 %.

Näin saatuun hintaan on vielä lisättävä kuorma- ja rahti y. m. s. kustannukset.

2) Toisten valtionlaitosten tilatessa varastoista Kauppa- ja Teollisuusministeriön kirjelmän N:o 2389 marraskuun 24 päivältä 1921 edellyttämiä, varastoista liikeneviä varastotavaroita, halkoja, kivihiiliä, koksia, öljyjä ja puuvillajätteitä, myydään niitä varaston hankintahintaan lisätynä kuorma- y. m. s. kustannuksilla sekä varasto-osaston johtajan määräämällä korvauksella rahtikustannuksista hankintapaikalta varastopaikalle.

3) Kansainväliselle Makuuvaunuyhtiölle luovutetaan pilkottuja kamiinahalkoja varasto-osaston johtajan vahvistamaan varastojen kulutushintaan lisätynä edellisen vuoden keskimääräisen kuljetusmatkan mukaan lasketulla rautatierahdilla.

4) Postilaitokselle ja Kansainväliselle Makuuvaunuyhtiölle luovutettavan valokaasun myyntihinnan vahvistaa varasto-osaston johtaja vuosittain, laskien hinnan edellisen vuoden tilaston perusteella siten, että kunkin kaasutehtaan keskimääräiseen valmistushintaan lisätään yleiskustannusten peittämiseksi 20 %.

5) Konepajoissa suoritetuista korjaustöistä sekä sellaisista niiden valmistamista tavaroista, joita ei pidetä varastossa, on yleiset kustannukset laskettava kaksinkertaisiksi konepajan omiin yleisiin kustannuksiin verraten, vähintään kuitenkin 150 prosenttiseksi, ollen töihin käytettyjen varastotavaroiden hinnat laskettava samojen

Konepajoissa suoritettujen töiden hinnoittelu.

perusteiden mukaan kun kohdassa 1 on määrätty varastotavaroita myydessä.

Laskutus.

6) Edellisessä kohdassa mainituista töistä laskuttaa konepaja suoraan tilaajaa. Muita myyntejä koskevat laskut laatii asianomainen varasto taikka puutavarakonttori.

7) Edellämainitut määräykset myyntihinnoista eivät koske hyljättyjä tavaroita, vanhoja ratapölkkyjä ja näistä poltettuja syisiä, kaikenlaisia jätteitä eikä myöskään metsänhakkausten ja Roikonkosken sahan valmisteita, vaan myydään ne käypiin hintoihin.

8) Hinnankorotuksilla ja 7 kohdassa edellytettyjen tavaroiden myyntihinnan ja oman hinnan erolla hyvitetään sekalaisten tulojen tiliä sekä rahtikustannusten korvauksilla liikennetulojen tiliä.

Ylläolevat määräykset tulevat voimaan ensi tulevan huhtikuun 21 päivästä lukien, mikä asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, maaliskuun 13 päivänä 1931.

Jalmar Castrén.

Gideon Ahlgren.

Kiertokirje

N:o 10/1139

huhtikuun 9 päivältä 1931

kuormattujen vaunujen osottamisesta.

Yhdenmukaisuuden aikaansaamiseksi kuormattujen vaunujen osottamisessa määrätään „Henkilö- ja tavaraliikennettä koskevien virkamääräysten” 69 §:n 3 kohdassa olevien määräysten lisäksi seuraavaa:

Heinäkuun 1 päivänä 1931 otetaan käytäntöön uusimalliset osotelaput, O. N:o 998, joita tilataan painatustöiden konttorista, ja on jokainen kuormattu tavara-vaunu varustettava tämmöisillä osotelapuilla, jotka kiinnitetään niille varattuihin, rautalankaverkolla suojattuihin osotekehyksiin. (Ellei mainitunlaisista kehystä sattuisi olemaan, kiinnitetään osotelappu, kuten tähänkin saakka, vaunuun liima-aineella.)

Osoitelappuun tehtävät merkinnät on kirjoitettava selvästi mustalla tahti sinikynällä.

Purkauspaikka merkitään osoitelappuun aina, kun se on rahtikirjassa mainittu. Samaan kohtaan merkitään myös esim. laivan nimi, johon tavara on osotettu.

Riville „Lähetuksen laatu” tehdään sellaiset merkinnät kuin: „eläimiä”, „vuokrattu”, „kauttakulikutavaraa” (= transito), „siirtovaunu”, „suuntavaunu”, „pikatavaraa”, „vientitavaraa” j. n. e., joita merkintöjä varten ei siis tarvita eri lappuja.

Liikennöitsijät saavat edelleen, kuten tähänkin saakka, käyttää omia osotelappu-

Cirkulär

N:o 10/1139

av den 9 april 1931

angående lastade vagnars adressering.

I och för uppnående av enhetlighet i lastade vagnars adressering förordnas utöver vad som föreskrivits i 69 § moment 3 i „Henkilö- ja tavaraliikennettä koskevia virkamääräyksiä” följande:

Den 1 juli 1931 tagas adresslappar av ny mall, O. N:o 998, i bruk, vilka beställes från järnvägsstyrelsens kontor för tryckningsarbeten, och bör varje lastad gods-vagn förses med dylika adresslappar, vilka anbringas i för dessa avsedda, med järntrådsnät skyddade adressramar. (Därest dylik ram icke skulle förefinnas fästes adresslappen, såsom hittills, vid vagnen med limämne.)

Anteckningarna å adresslappen böra skrivas tydligt med svart eller blåpenna.

Lossningsplatsen antecknas alltid å adresslappen ifall densamma är å fraktsedelns angiven. Å samma ställe antecknas även namnet å det fartyg, till vilket godset är adresserat.

Å raden „Lähetuksen laatu” göras sådana anteckningar som „eläimiä”, „vuokrattu”, „kauttakulikutavaraa” (= transito), „siirtovaunu”, „suuntavaunu”, „pikatavaraa”, „vientitavaraa” o. s. v., för vilka anteckningar skilda lappar sålunda ej erfordras.

Trafikanterna få även framdeles, såsom härintills, använda egna adresslappar, där

jaan, jos haluavat, ja varustaa ne omalla tunnusmerkillään, kuten punaisella, sinisellä tahi mustalla raidalla t. m. s., sekä merkitä niihin vastaanottajan, lähettäjän, tavarain laadun y. m., kuitenkin ehdolla, että määräaseman nimi, purkauspaikka, lähettyksen laatu ja lähetysaseman nimi ovat *ylinnä samassa järjestyksessä* kuin rautatien osotelapuissa. Nämä yksityisten käytämät osotelaput, joiden tulee sopia vaunujen osotekehyksiin, eivät saa olla suurempia, kuin että korkeus on enintään 250 ja leveys 190 m/m. Varastossa olevat osotelappunsa liikennöitsijät saavat kuitenkin käyttää loppuum, vaikkakin ne poikkeavat yllämainituista, kunhan vain ovat niin selvät, etteivät aiheuta sekaanmusta, ja on asianomaisten asemapäällikköjen ilmoitettava tästä niille liikennöitsijöille, jotka ovat käyttäneet omia osotelappuja.

Osoitekehyksillä varustettujen vaunujen sivuihin ei saa nauloilla eikä liimalla kiinnittää osotelappuja eikä tehdä liidulla merkintöjä.

Tämä kiertoKirje kumoo rautatiehallituksen kiertoKirjeen N:o 105/3759 lokaKuun 10 päivästä 1916 ja liikenneosaston johtajan toukokuun 17 päivänä 1923 antaman käskykirjeen N:o 1/692 kohdan 20, ja on liikennejaksojen esimiesten sekä henkilökohtaisesti että linjavirkailijoiden avulla valvottava, että tämän kiertoKirjeen määräyksiä tarkoin noudatetaan, sillä liikenteen hoitamisessa on päästävä siihen, että vaunujen järjestely voidaan suorittaa osotelappujen perusteella; mikä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, huhtikuun 9 päivänä 1931.

de så önska, och förse dem med sina egna kännetecken såsom med röd, blå eller svart rand eller dyl. samt å dessa göra anteckningar beträffande mottagaren, avsändaren, godsets beskaffenhet m. m., dock på villkor, att bestämmelsestationens namn, lossningsplatsen, försändelsens beskaffenhet och avsändningsstationens namn befinna sig *överst i samma ordningsföljd* som å järnvägarnas adresslappar. Dessa av enskilda använda adresslappar, vilka böra passa in i vagnarnas adressramar, få icke vara större än att höjden är högst 250 och bredden 190 m/m. Sina i lager befintliga adresslappar få trafikanterna dock använda till slut, ehuru de avvika från de ovanbeskrivna, blott de äro så tydliga att de ej förorsaka någon oräda, och böra vederbörande stationsinspektorer härom underrätta de trafikanter, vilka använt egna adresslappar.

Å sidoväggarna av vagnar, som äro försedda med adressramar, få icke med spikar eller lim fästas adresslappar ej heller anteckningar göras med krita.

Genom detta cirkulär upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 105/3759 av den 10 oktober 1916 samt moment 20 i direktörens för trafikavdelningen orderblad N:o 1/692 av den 17 maj 1923, och böra föreståndarena för trafiksektionerna såväl personligen som genom linjebefattningshavare övervalka, att föreskrifterna i detta cirkulär noggrant iakttages, enär man vid handhavandet av trafiken bör komma därhän, att vagnarnas sortering kan utföras enligt adresslapparna; vilket alle dem som vederbör till kännedom och efterrättelse härmed meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 9 april 1931.

Vilhelm Jansson.

Tuure Blässar.

Kiertokirje

N:o 11/1336

huhtikuun 29 päivältä 1931

tavarain tilapäisestä säilyttämisestä asemilla.

Rautatiehallitus on tänään tapahtuneessa esittelyssä määrännyt, että tavarain tilapäisestä säilyttämisestä asemilla helmikuun 4 päivänä 1921 annetun rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 10/108 kohta 2 on ensitulevan heinäkuun 1 päivästä lukien muutettava kuulumaan seuraavasti:

„2) Kun tavaraa otetaan tilapäisesti säilytettäväksi, kannetaan siitä heti maksu ensimmäiseltä 24 tunnin ajalta ja annetaan kuitti kaavakkeella B. N:o 296, johon samalla merkitään, sekä kantaan että itse kuittiin, päivämäärä ja tavarain vastaanoton kellomäärä. Kun tavara peritään, on sen haltijan palautettava yllämainittu

kuitti, johon silloin merkitään perimispäivä ja -kellomäärä. Jos tavaraa on säilytetty kauemmin kuin 24 tuntia, kirjoitetaan lisämaksusta uusi kuitti, johon merkitään: „Lisämaksua markkaa numerosta” sekä perimispäivä ja -kellomäärä. Tämä uusi kuitti, jota ei irroiteta kannasta eikä siis anneta lisämaksun suorittajalle, vaan johon alkuperäinen kuitti kiinnitetään, lähetetään tilin ohella tavallisessa järjestyksessä Kotm.”.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, huhtikuun 29 päivänä 1931.

Jalmar Castrén.

Tuure Blässar.

Kiertokirje

N:o 12/1394

yhdyshuikenteen järjestämisestä valtionrautateiden ja erinäisten linja-autoliikennöitsijäin välillä.

Annettu toukokuun 7 päivänä 1931.

Rautatiehallitus on hyväksynyt uuden sopimuksen yhdyshuikenteen harjoittamisesta valtionrautateiden ja erinäisten linja-autoliikennöitsijäin välillä. Sopimus sisältää m. m. seuraavat määräykset:

Yleiset määräykset.

1. Autolinja sitoutuu rautatiehallituksen hyväksymää liikennesuunnitelmaa ja aikataulua noudattaen sekä sopimuksessa lähemmin määrättyin ehdoin kuljettamaan sopimuksessa mainitulle asemalle ja tältä asemalta matkustajia, matka-, paketti-, kiito-, pika- ja rahtikappaletavaraa.

2. Autolinja sitoutuu sopiviin paikkoihin linjansa varrelle hankkimaan luotettavia toimihenkilöitä, joiden puoleen yleisö voi kääntyä kaikissa yhdyshuikennettä koskevissa asioissa.

3. Liikennekauden katsotaan alkavan kunakin vuonna toukokuun 15 päivästä.

4. Autolinjan aikataulut ja tariffit julkaistaan ja asetetaan rautatiehallituksen toimesta yleisön nähtäviksi kaikille valtionrautateiden liikennepaikoille, minkä ohessa aikataulu ja tariffi julkaistaan „Suomen kulkuneuvoissa”. Yleisölle tarkoitettuihin rautateiden aikatauluihin rautatiehallitus merkityttää autoyhdyshuikenteen merkiksi auton kuvan yhdyshuikenneasemien kohdalle.

5. Yhdyshuikenneautoille rautatiehallitus

myöntää maksuttoman seisontapaikan rautateiden liikennepaikoilla.

6. Rautatievirkailijat ovat velvolliset antamaan autolinjalle tarpeellisia tietoja ja neuvoja yhdyshuikennettä koskevissa asioissa.

7. Yhdyshuikennettä koskeva kirjeenvaihto rautatiehallituksen ja autolinjan kesken toimitetaan maksuvapaasti rautatien virkapostissa.

Henkilöliikenne.

8. Matkustaja, joka esittää rautateillä voimassa olevan matkalipun, voi joltakin sopivalta asemalta tai pysäkiltä sähköteitse tilata henkilöliikennettä harjoittavassa yhdyshuikenneautossa yhden paikan kutakin matkalippua kohden määrättylle, aikataulun mukaiselle autovuorolle yhdyshuikenneaseman tai -pysäkin välityksellä. Tilaussähkösanomasta rautatie kantaa 5 markan maksun, johon sisältyy myös korvaus vastaus sähkösanomasta.

Autolinja sitoutuu pitämään vähintään kaksi matkustajapaikkaa varattuna paikkatilauksille, jotka saapuvat yhdyshuikennepaikalle viimeistään tuntia ennen auton aikataulun mukaista lähtöaikaa.

9. Jos alotettua henkilökuljetusta ei konevian tai muun siihen verrattavan syyn johdosta voida suorittaa loppuun säännöllisin kulkuvuoroin, on autolinjan viipymättä

pyrittävä antamaan matkustajalle tilaisuus matkan jatkamiseen samanarvoisilla kulkuvälineillä, niin ettei matkustajalle siitä aiheudu kohtuuttomia lisäkustannuksia.

10. Autolinja kuljettaa matkustajan mukana matkatavaraa maksutta enintään 10 kg. Autolinja ei ole velvollinen kuljetamaan matkatavaraa enempää kuin 20 kg kutakin matkustajaa kohden, ottaen kuitenkin huomioon, ettei auton sallittua bruttopainoa ylitetä.

Paketit.

11. Autolinja kuljettaa rautateitse saapunutta, autolinjan varrella oleville vastaanottajille osoitettua pakettitavaraa määräpaikkaan. Pakettitavaran luovuttaa rautatie kuittausta vastaan autolinjalle, joka vuorostaan ottaa siitä kuittauksen vastaanottajalta. Jos vastaanottaja kieltäytyy ottamasta pakettia tai suorittamasta autolinjalle tariffin mukaista kuljetusmaksua, tai jos pakettia ei muusta syystä voida hänelle toimittaa, on autolinjan maksutta palautettava paketti yhdysliikennepaikalle.

12. Autolinja ottaa myös kuljetettavaksi rautateitse edelleen lähetettävää pakettitavaraa, jonka suurin ulottuvaisuus ei ole puolta metriä pitempi eikä paino kymmentä kiloa suurempi, suorittaen autolinja, lähettäjän asiamiehenä, rautatielle pakettitariffin mukaisen rautatiekuljetusmaksun. Pakettien tulee olla varustetut rautatien voimassa olevan liikenne- ja tariffisäännön määräysten mukaisella päällyksellä ja osoitteella.

Tässä ja edellisessä kohdassa mainittu pakettitavara on kuljetettava ensimmäisellä mahdollisella autolinjavuorolla perille.

Kiito-, pika- ja rahtikappaletavara.

13. Rautatie luovuttaa niinikään autolinjalle kuittausta ja rahti- y. m. maksujen suoritusta vastaan edelleen kuljetettavaksi kaikki rautateitse yhdysliikennepaikalle saapuneet kiito-, pika- ja rahtikappaletavarat, joiden kuljetuskirjat on varustettu lähettä-

jän tekemällä merkinnällä „edelleen yhdysliikenneautolla” tai jotka autolinja vastaanottajan antamalla kerta- tai vuosivaltakirjalla on oikeutettu perimään. Rautatiekuljetus katsotaan päättyneeksi silloin, kun tavara luovutetaan autolinjalle.

14. Autolinja ottaa myös kuljetettavaksi rautateitse edelleen lähetettävää kiito-, pika- ja rahtikappaletavaraa, suorittaen, lähettäjän asiamiehenä, rautatielle lähetysasemalla tavarasta ehkä suoritettavat maksut. Tavarahan tulee olla varustettu rautatien voimassa olevan liikenne- ja tariffisäännön määräysten mukaisella päällyksellä ja osoitteella.

Tässä ja edellisessä kohdassa mainitut tavarat on kuljetettava ensimmäisellä mahdollisella autolinjavuorolla perille.

Vastuuvellisuus.

15. Rautateitse saapuneesta ja edellämaitun 12. kohdan mukaan edelleen kuljetettavasta pakettitavarasta on rautatie vastuussa liikennöitsijälle myös autokuljetuksen aikana aiheutuneesta vahingosta, mutta sitoutuu autolinja korvaamaan rautatielle, mitä rautatie on joutunut maksamaan vahingosta, joka on aiheutunut autokuljetuksen aikana, joka lasketaan siitä hetkestä, jolloin tavara annetaan autolinjan kuljetettavaksi, siihen saakka, jolloin se luovutetaan vastaanottajalle tai palautetaan yhdysliikennepaikalle.

Muista autonkuljetuksista rautatie ei ole vastuussa, vaan vastaa niistä autolinja välittömästi liikennöitsijälle samalla tavalla kuin rautatie voimassa olevan liikennesäännön mukaan on vastuussa rautatiekuljetuksista.

16. Sitoumustensa täyttämistä on autolinjan asetettava rautatiehallituksen hyväksymä vakuus, esim. vakuuttamalla autossa kuljetettavat tavarat Eurooppalaisessa Tavara- ja Matkatavaravakuutus Osakeyhtiössä tai jossakin muussa vakuutuslaitoksessa.

Kannettaessa paikkatilausmaksuja on käytettävä erityistä shekkikirjaa (kaav. B. N:o 143). Tilitys tehdään erityiselle kaavakkeelle (B. N:o 123 a), jolta kanto siirretään matkustajaliikenteen tilin (B. N:o 126) viimeisellä sivulla olevaan lisämaksujen sarakkeeseen. Shekkikirjan kuittien kantalehdet lähetetään tilin ohella kontrollitoimiston matkustajajaostolle.

Sopimuksen mukaisesti lähetetään paketit yhdysliikenneautolla edelleen vastaanottajalle jätettäväksi ilman vastaanottajalta (tai lähettäjältä) saatua erikoismääräystä. Muu tavara sen sijaan toimitetaan vastaanottajalle vain ehdolla, että kuljetuskirjaan on merkitty lähettäjän määräys „edelleen yhdysliikenneautolla” tai että autolinja vastaanottajan valtakirjan perusteella lunastaa lähetyksen.

Yhdysliikenteeseen hyväksytyt autolinjat ilmenevät rautatiehallituksen julkaisemasta autolinjojen aikataulusta, josta myös näkyy, minkälaista liikennettä kukin autolinja harjoittaa sekä autolinjojen liikennöimisaika ja tariffi.

Rautatiehallituksen, Eurooppalaisen Tavara- ja Matkatavaravakuutusosakeyhtiön sekä yhdysliikenneautolinjojen keskinäisten

sopimusten perusteella tulee rautatievirka-lijain myöskin avustaa vakuutusyhtiötä ja yhdysautolinjoja tavarain kuljetusta koskevien asiain selvittelyssä ja vakuutusten järjestelyssä.

Kuten sopimuksesta ilmenee, myöntää rautatiehallitus yhdysliikenneautoille maksuttoman seisontapaikan rautatiealueella. Jos asemia liikennöi joku muu kuin yhdysliikennettä harjoittava auto, jolla rautatiealueella on seisontapaikka, on siitä tehtävä liikennetoimistoon kirjallinen ilmoitus vuokrasopimuksen laatimista varten.

Seisontapaikkojen järjestelyssä on etusija annettava yhdysliikenneautoille, niiden jälkeen muille rautatietä hyödyttäville ja viimeiseksi rautatien kanssa kilpaileville autoille.

Saattaen ylläolevan asianomaisten tietoon ja noudatettavaksi rautatiehallitus samalla ilmoittaa, että uudet yhdysliikennesopimukset ovat voimassa toukokuun 1 päivästä 1931 sekä että täten kumotaan kiertokirjeet N:o 14/1751 toukokuun 27 päivästä 1929 ja N:o 10/1483 huhtikuun 17 päivästä 1930. Helsingissä, rautatiehallituksessa, toukokuun 7 päivänä 1931.

Wilhelm Jansson.

Tuure Blässar.

Kiertokirje

N:o 13/1602

toukokuun 15 päivältä 1931

**moottorivaunujen ja moottoriveturi-
en etupään merkitsemisestä erikoisilla etupää-
merkeillä.**

Kun valtionrautateiden moottorivaunujen ja moottoriveturi-
en ulkomuodosta ei käy selvästi ilmi, kumpaa vaunun tai veturin
pää on pidettävä etupäänä, mikä seikka on tärkeä vaihtotöitä suorittaessa noudat-
taen m. m. signaaliohjesäännön 33 §:n mää-
räyksiä, on rautatiehallitus tänään päättä-
nyt, että mainittujen moottorijoneuvojen
etupää on varustettava kahdella etupäämer-
killä, jotka sijoitetaan yksi ajoneuvon kum-
mallekin pitkälle sivulle. Kukin etupää-
merkki on muodostettu kahdesta pystysuo-
raan akseliin ristiin sovitetusta pyöreästä
levystä, jotka ovat varustetut tätä akselia
vastaan kohtisuorilla punaisilla ja valkoisilla juovilla.

Vaihtotöissä on käsitteellä „eteenpäin”
ymmärrettävä sitä suuntaa, mihin maini-
tunlainen ajoneuvo kulkee, kun etupäämer-
killä varustettu pää menee edellä, ja käsit-
teellä „taaksepäin” päinvastaista suuntaa.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten
tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, toukokuun 15 päivänä 1931.

Cirkulär

N:o 13/1602

av den 15 maj 1931

**angående utmärkande av främre ändan å
motorvagnar och motorlokomotiv med
särskilda signalskärmar.**

Enär av statsjärnvägarnas motorvagnars
och motorlokomotivs yttre form icke tydligt
framgår, vilkendera ändan av vagnen eller
loket, som skall anses som främre ändan,
vilket med hänsyn taget till bestämmelserna
i bl. a. § 33 av signalreglementet är av vikt
vid förrättande av växlingsarbete, har järn-
vägsstyrelsen denna dag beslutit, att
nämnda motorfordon böra i främre ändan
förses med två signalskärmar, en på vardera
längsidan av fordonet. Varje skärm skall
bestå av två runda skivor, ställda i kors på
en lodrät axel och försedda med mot denna
axel vinkelräta röda och vita ränder.

Vid växlingsarbete skall med begreppet
„framåt” förstås den riktning, i vilken
nämnda fordon rör sig, då den med signal-
skärmar utmärkta ändan går främst, och
med begreppet „bakåt” den motsatta rikt-
ningen.

Ovanstående meddelas härigenom veder-
börande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 15
maj 1931.

Vilhelm Jansson.

A. Grunér.

Kiertokirje

N:o 14/H. 669

kesäkuun 5 päivältä 1931

koskeva valtionrautateiden junamiehistön virantekorahaohjesäännöstä ja sen soveltamisesta marraskuun 26 päivänä 1926 julaistun kiertokirjeen N:o 35/H. 1755 osittaista muuttamista.

Tehdystä esityksestä on Valtioneuvosto viimekuluneen toukokuun 28 päivänä vahvistanut erinäisiä muutoksia yllämainittuun ohjesääntöön 5 päivältä marraskuuta 1926, tullen muutokset voimaan 1 päivänä ensitulevaa heinäkuuta. Seuraavat pykälät on muutettu näin kuuluviksi:

4 §.

1. Jos viranteko tapahtuu yöaikana, joksi luetaan aika klo 22:sta 6:teen, korotetaan virantekorahat seuraavien perusteiden mukaan:

- a) 1 tunnin yöpalveluksesta, laskettuna 3 §:n mukaan, ei lueta mitään korotusta;
- 2 tunnin yöpalveluksesta, laskettuna 3 §:n mukaan, luetaan 1 tunnin korotus;
- 3 tunnin yöpalveluksesta, laskettuna 3 §:n mukaan, luetaan 2 tunnin korotus;
- 4 tunnin yöpalveluksesta, laskettuna 3 §:n mukaan, luetaan 3 tunnin korotus;
- 5 tunnin yöpalveluksesta, laskettuna 3 §:n mukaan, luetaan 4 tunnin korotus;
- 6 tunnin yöpalveluksesta, laskettuna 3 §:n mukaan, luetaan 5 tunnin korotus;
- 7 tunnin yöpalveluksesta, laskettuna 3 §:n mukaan, luetaan 6 tunnin korotus;
- 8 tunnin yöpalveluksesta, laskettuna 3 §:n mukaan, luetaan 7 tunnin korotus.

Cirkulär

N:o 14/H. 669

av den 5 juni 1931

om partiell ändring av i cirkulär N:o 35/H. 1755 av den 26 november 1926 delgivna reglementet angående tågpersonals vid statsjärnvägarna tjänstgöringspenningar ävensom tillämpningen av sagda reglemente.

På gjord framställning har Statsrådet den 28 maj innevarande år fastställt vissa ändringar i ovannämnda reglemente av den 5 november 1926 att gälla från och med den 1 juli detta år. Följande paragrafer hava fått ändrad lydelse:

4 §.

1. Äger tjänstgöring rum nattetid, som räknas från kl. 22 till kl. 6, höjas tjänstgöringspenningarna enligt följande grunder:

- a) för 1 timmes nattjänstgöring, beräknad enligt 3 §, räknas ingen förhöjning;
- för 2 timmars nattjänstgöring, beräknad enligt 3 §, räknas 1 timme i förhöjning;
- för 3 timmars nattjänstgöring, beräknad enligt 3 §, räknas 2 timmar i förhöjning;
- för 4 timmars nattjänstgöring, beräknad enligt 3 §, räknas 3 timmar i förhöjning;
- för 5 timmars nattjänstgöring, beräknad enligt 3 §, räknas 4 timmar i förhöjning;
- för 6 timmars nattjänstgöring, beräknad enligt 3 §, räknas 5 timmar i förhöjning;
- för 7 timmars nattjänstgöring, beräknad enligt 3 §, räknas 6 timmar i förhöjning;
- för 8 timmars nattjänstgöring, beräknad enligt 3 §, räknas 7 timmar i förhöjning.

b) tavarajunissa ja yksinäisessä veturissa toimivan veturimiehistön korotustunnit lasketaan kolminkertaisiksi.

c) yöpalveluksesta, joka suoritetaan useissa erissä samana yönä, lasketaan korotus jokaiselta erältä erikseen. Yönaikaan sattuvasta lomasta lasketaan korotus ainoastaan siinä tapauksessa, että loma 2 §:n mukaan luetaan viranteko aikaan.

2. Korotusta ei lasketa niihin virantekorahoihin, joista säädetään 11 §:n b) kohdassa, 16 §:n 3) kohdassa sekä 17, 23 ja 24 §:ssä.

10 §.

Viranteosta seka-, sotilas- ja pikatavarajunissa tulee:

kuljettajalle 1 markka, lämmittäjälle 60 penniä jokaiselta lasketulta tunnilta.

Jos kaksinveto on tarpeen, saa kumpikin veturimiehistö mainitut virantekorahat.

11 §.

Viranteosta tavarajunassa tulee:

a) kuljettajalle 60 penniä, lämmittäjälle 40 penniä jokaiselta lasketulta tunnilta;

b) jokaiselta tuhannelta kuljetettuja vauunakselikilometrejä:

kuukausilta huhtikuusta—syyskuuhun:

kuljettajalle 1 markka, lämmittäjälle 50 penniä;

muilta kuukausilta:

kuljettajalle 1 markka 20 penniä, lämmittäjälle 60 penniä.

Viranteosta sarjaan K. 3 ja K. 4 kuuluvissa vetureissa suoritetaan ainoastaan 80 % tämän pykälän b) kohdassa mainituista korvauksista.

Jos kaksinveto on tarpeen, saa kumpikin veturimiehistö a) kohdassa säädettyt virantekorahat, mutta b) kohdassa säädetystä korvauksesta saa kumpikin miehistö puolet.

b) för lokomotivpersonal å godståg och å ensamt lokomotiv beräknas ovannämnda förhöjningstimmor tredubbelt.

c) vid natttjänstgöring i flere repriser under samma natt beräknas förhöjningen särskilt för varje enskild repris. För rastnattetid beräknas förhöjning endast, ifall rasten enligt 2 § inräknas i tjänstgöringstiden.

2. Förhöjning äger icke rum i fråga om de tjänstgöringspenningar, om vilka stadgas i 11 § punkt b), 16 § punkt 3) samt 17, 23 och 24 §§.

10 §.

För tjänstgöring å blandade-, militär- och ilgodståg tillkommer:

förare 1 mark, eldare 60 penni för varje beräknad timme.

Erfordras dubbeldragning, erhåller vardera lokomotivpersonalen nämnda tjänstgöringspenningar.

11 §.

För tjänstgöring å godståg tillkommer:

a) förare 60 penni, eldare 40 penni för varje beräknad timme;

b) för varje tusental framförda vagnaxelkilometer:

under månaderna april—september:

förare 1 mark, eldare 50 penni;

under övriga månader:

förare 1 mark 20 penni, eldare 60 penni.

Vid tjänstgöring å lokomotiv av serien K. 3 och K. 4 utbetalas endast 80 % av de i denna paragraf punkt b) nämnda ersättningar.

Erfordras dubbeldragning, erhåller vardera lokomotivpersonalen de i punkt a) stadgade tjänstgöringspenningarna, men av den i punkt b) stadgade ersättningen erhåller vardera personalen hälften.

12 §.

Viranteosta virka- ja työjunissa tulee:

kuljettajalle 80 penniä, lämmittäjälle 50 penniä jokaiselta lasketulta tunnilta.

16 §.

1. Kun kaksi lämmittäjää tarvitaan samanaikaisesti veturissa, tulee apulämmittäjälle 40 penniä jokaiselta lasketulta tunnilta. Apulämmittäjä ei saa 11 §:n b) kohdassa mainittuja korvauksia.

2. Vaununtarkastajalle, joka toimii liikennejunassa eikä saa päivärahaa, tulee sellaisesta viranteosta 50 penniä jokaiselta lasketulta tunnilta.

3. Veturimiehistölle, apulämmittäjälle ja vaununtarkastajalle, jotka määrätään asemapaikaltaan seuraamaan junaa toiselle paikakkunnalle ryhtyäkseen siellä virantekoon tai päinvastoin sieltä palaavat, tulee:

kuljettajalle 50 penniä, lämmittäjälle 30 penniä, apulämmittäjälle 30 penniä ja vaununtarkastajalle 30 penniä jokaiselta lasketulta tunnilta.

Tämän johdosta on rautatiehallitus, tänä päivänä käsiteltyään kysymystä muutetun ohjesäännön soveltamisesta, vahvistanut seuraavat muutokset kiertokirjeeseen N:o 35/H. 1755 26 päivältä marraskuuta 1926:

I. Raportit.

Tuntiraportti (kaav. D. N:o 430) ja *tuntiraportti* (kaav. B. N:o 119) poistetaan, jonka vuoksi kaikki näitä tuntiraportteja koskevat määräykset kumotaan.

Uusi *tuntiraportti* (kaav. D. N:o 429) otetaan niiden sijaan käytäntöön.

Tämän tuntiraportin (kaav. D. N:o 429) suhteen on huomattava seuraavaa:

1) sitä on käytettävä kaikenlaisesta viranteosta, josta ohjesäännön mukaan annetaan virantekorahoja, paitsi ei viran-

12 §.

För tjänstgöring å tjänste- och arbetståg tillkommer:

förare 80 penni, eldare 50 penni för varje beräknad timme.

16 §.

1. Då två eldare erfordras samtidigt å ett lokomotiv, erhåller hjälpeldaren 40 penni för varje beräknad timme. De i 11 § punkt b) nämnda ersättningar tillkomma icke hjälpeldare.

2. Vagnsrevisor, som tjänstgör å trafik-tåg och icke åtnjuter dagtraktamente, erhåller för sådan tjänstgöring 50 penni för varje beräknad timme.

3. Lokomotivpersonal, hjälpeldare och vagnsrevisor, som från stationsorten beordras att åtfölja tåg till annan ort för att därstädes vidtaga med tjänstgöring eller tvärtom från sådan återvända, tillkommer:

förare 50 penni, eldare 30 penni, hjälpeldare 30 penni och vagnsrevisor 30 penni för varje beräknad timme.

Med anledning härav har järnvägsstyrelsen, efter att i dag hava handlagt ärendet beträffande tillämpningen av reglementet i dess ändrade lydelse, föreskrivit följande förändringar i cirkulär N:o 35/H. 1755 av den 26 november 1926:

I. Angående rapporterna.

Timrapport (form. D. N:o 430) och *timrapport* (form. B. N:o 119) försvinna, varför samtliga bestämmelser rörande sagda timrapporter härmed upphävas.

En ny *timrapport* (form D. N:o 429) tages i stället i användning.

Vid avgivandet av denna timrapport (form D. N:o 429) iakttages:

1) att densamma gäller varje slag av tjänstgöring, för vilken tjänstgöringspenningar enligt reglementet utgå, med un-

teosta varasto-, yleisen rata- ja rakennus- osastojen tarpeeksi kulkeneissa virka- ja työjunissa, joissa suoritetusta viranteosta junaajohtava konduktööri edelleenkin antaa tuntiraportin (kaav. C. N:o 315);

2) jokaisen juna- tai päivystysmiehistöön kuuluvan virkailijan: kuljettajan, lämmittäjän, apulämmittäjän, konduktöörin, junapakkamestarin, junamiehen, makuuvaununhoitajan y. m., tulee kirjoittaa tämä tuntiraportti, kaav. D. N:o 429, viranteostaan; *joka tämän laiminlyö ei voi saada kyseessä olevia virantekorahoja;*

3) viranteko merkitään yhtäjaksoisesti kultakin kalenteripuolikuukaudelta kaavakkeen sisältämien ohjeiden mukaisesti ja on tähän tuntiraporttiin otettava myöskin 13 §:n 2 momentissa mainittu viranteko, jolloin tuntimäärä merkitään tavarajunien ja yksinäisten veturien sarakkeeseen;

4) tunnit eri sarakkeissa on laskettava yhteen kunkin kuukauden 1 ja 15 päivän (ne mukaanluettuina) väliseltä ajalta sekä summat siirrettävä uuteen raporttiin, johon merkitään viranteko saman kuun jälkimäiseltä puoliskolta, jonka jälkeen joka sarakkeeseen merkitään loppusumma koko kuukaudelta;

5) *otsikkoon* on aina merkittävä, missä ominaisuudessa raportin antanut virkailija on toiminut: kuljettajana, lämmittäjänä, konduktöörinä j. n. e., jolloin sen henkilön, joka kuukauden kuluessa on toiminut kahdessa tai useammassa eri toimessa, on ehdottomasti annettava eri tuntiraportti kustakin näistä erikseen. Esim. lämmittäjä, joka on työskennellyt osaksi kuljettajana osaksi lämmittäjänä, kirjoittaa toisen tuntiraportin otsakkeeksi: „kuljettajana” ja toisen tuntiraportin otsakkeeksi: „lämmittäjänä”. Apulämmittäjän on ehdottomasti merkittävä otsakkeeksi: „apulämmittäjänä”, ja mikäli hän on työskennellyt myöskin *yksinäisenä* lämmittäjänä,

dantag av tjänstgöring å tjänste- och arbetståg för förråds-, allmänna ban- och byggnadsavdelningarnas behov, över vilken tjänstgöring tågförande konduktören såsom förut avgiver timrapport (form. C. N:o 315);

2) att timrapport, form. D. N:o 429, bör skrivas av varje till tåg- eller dejourpersonal hörande funktionär: förare, eldare, hjälpedare, konduktör, tågpackmästare, tågkarl, sovvagnsskötare m. fl. *Uraktlåtes detta, kunna ifrågavarande tjänstgöringspenningar icke erhållas;*

3) att tjänstgöringen i en fortsättning för varje kalenderhalvmånad antecknas i enlighet med å blanketten givna anvisningar samt att i denna timrapport jämväl upptages i 13 § mom. 2 av tjänstgöringspenningereglementet nämnd tjänstgöring, varvid timantalet antecknas i kolumnen för godståg och ensamt lokomotiv;

4) att timmarna i de särskilda kolumnerna nedsummeras för tiden 1—15 (dessa data medräknade) i varje månad samt summorna transporterats till ny rapport, däri tjänstgöringen under månadens senare hälft upptages, varpå slutsummorna för hela månaden i varje kolumn antecknas;

5) att *i rubriken alltid* antecknas, i vilken egenskap den funktionär, som avgiver rapporten, tjänstgjort: såsom förare, såsom eldare, såsom konduktör o. s. v., varvid samma person, som under månadens lopp arbetat i tvenne eller flere olika befattningar, ovillkorligen bör avgiva särskild timrapport för envar av dessa. En eldare t. ex., som arbetat dels såsom förare, dels såsom eldare, skriver i den ena timrapportens rubrik: „såsom förare” och i den andra rapportens rubrik: „såsom eldare”. En hjälpedare antecknar ovillkorligen i rubriken: „såsom hjälpedare”, och, om han också arbetat såsom *ensam* eldare, i rubriken för denna rapport: „såsom

kirjoittaa hän tämän raportin otsakkeeksi: „lämmittäjänä”. Matkustavan vaununtarkastajan, joka ei saa päivärahaa, on tuntiraportin otsakkeeksi merkittävä: „vaununtarkastajana”. Junamies, joka saman kuukauden aikana toimii konduktöörinä, junapakkamestarina ja junamiehenä, antaa siis kolme eri tuntiraporttia ja merkitsee niihin otsakkeiksi: „konduktöörinä”, „junapakkamestarina”, „junamiehenä”, j. n. e.;

6) liikennejunien lähtö- ja tuloajat (sarekheet 5 ja 7 merkitään voimassaolevan aikataulun mukaan ja tuntimäärä lasketaan tämän aikatauluajan mukaan huomioonottamatta mahdollisia junanmyöhästymisiä;

7) ainoastaan junaajohtavat sekä päivystyskonduktöörit merkitsevät sarekkeisiin 8 ja 9 kuljettajien nimet ja kotiasemat, kun taas kaikkien muiden juna- tai päivystysmiehistöön kuuluvien virkailijoiden kuin myös allaolevassa 9) momentissa mainitun henkilön on tuntiraporttiansa näihin sarekkeisiin merkittävä junaajohtavien sekä päivystyskonduktöörin nimet ja kotiasemat;

8) jokaisen tallipäivystyksessä ja vaununlämmityksessä toimineen kuljettajan ja lämmittäjän on merkittävä nämä viranteot sarekkeisiin 20 ja 21, ei enää kaavakkeelle D. N:o 445;

9) matkan matkustajana virantekoon samoin kuin paluunkin viranteosta (n. k. palaava junamiehistö) merkitsee kukin tällainen palaava henkilö sarekkeeseen 22, joten junaajohtava konduktööri ei enää ole velvoitettu mainitunlaatuisesta palaavasta miehistöstä antamaan raporttia kaav. C. N:o 315.

10) tuntiraportti, kaav. D. N:o 429, kuukauden edelliseltä puoliskolta on annettava 16 päivänä ja jälkimäiseltä puoliskolta seuraavan kuun 1 päivänä asianomaiselle päällystölle, jonka tulee ne tarkastaa, korjata niissä olevat virheet, todistaa ne ja viimeistään kunkin kuukauden 20 ja 5 päi-

eldare”. En resande vagnsrevisor, som icke erhåller dagtraktamente, bör i timrapportens rubrik anteckna: „såsom vagnsrevisor”. En tågkarl, som under samma månad tjänstgör såsom konduktör, tågpackmästare och tågkarl, avgiver således tre särskilda timrapporter och antecknar i deras rubriker: „såsom konduktör”, „såsom tågpackmästare”, „såsom tågkarl”, o. s. v.;

6) att trafiktagens avgångs- och ankomsttider i kolumnen 5 och 7 antecknas enligt gällande tidtabell och timantalet uträknas enligt denna tidtabellstid oavsett eventuella tågförseningar;

7) att endast tågförande och dejourkonduktörer i kolumnerna 8 och 9 anteckna förarens namn och hemstationer, medan alla övriga funktionärer bland tåg- och dejourpersonalen ävensom i punkt 9) här nedan nämnd person i dessa kolumner å egna timrapporter ovillkorligen böra anteckna tågförande och dejourkonduktörernas namn och hemstation;

8) att tjänstgöring i stallsdejour- och i vagnsvärmning av envar i dylik tjänstgöring sysselsatt förare och eldare antecknas i kolumnerna 20 och 21, icke mer å blankett D. N:o 445, samt

9) att resa såsom passagerare till och från tjänstgöring (s. k. återvändande tågpersonal) av envar sådan återvändande person antecknas i kolumn 22, varför tågförande konduktör icke mera är skyldig att över dylik återvändande personal avgiva rapport å form. C. N:o 315;

10) att timrapport, form. D. N:o 429, för månadens förra hälft bör inlämnas den 16 i samma månad och för månadens senare hälft den 1 i följande månad till vederbörande befäl, som äger granska dem, rätta oriktigheter i desamma, attestera envar och senast den 20 och 5 i varje månad

vänä lähettää kaikki edellisen kuukausipuoliskon tuntiraportit kilometrikonttoriin.

II. Virantekorahojen tilaus.

Varasto-, yleisen rata- ja rakennusosastojen virka- ja työjunissa toimineiden *veturimiehistöjen virantekorahat on tilattava* yksinomaan konduktöörin antamien raporttien, kaav. C. N:o 315, nojalla, kun taas muissa virkajunissa, päivystyksessä y. m. toimineiden *veturimiehistöjen virantekorahat* tilataan kunkin yksityisen *veturimiehen tuntiraporttien*, kaav. D. N:o 429, perusteella.

Nämä määräykset ovat voimassa 1 päivästä heinäkuuta 1931 lähtien ja tulee asema- ja varikkokonttorien mainitun päivän jälkeen mahdollisimman pian palauttaa niissä jällellä olevat kaavakkeet D. N:o 430 ja B. N:o 119 tšekäläiseen painatus-töiden konttoriin.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, kesäkuun 5 päivänä 1931.

till kilometerkontoret insända samtliga timrapporter för föregående halvmånad.

II. Angående rekvisition av tjänstgöringspenningar.

Till grund för *rekvisition av tjänstgöringspenningar åt lokomotivpersonal* å förråds-, allmänna ban- och byggnadsavdelningens tjänste- och arbetståg bör enbart läggas konduktörsrapporterna, form. C. N:o 315, medan tjänstgöringspenningarna åt lokomotivpersonalen å övriga tjänstetåg, i dejour m. m. utrekvireras på grund av varje enskild lokomotivmans timrapporter, form. D. N:o 429.

Dessa bestämmelser gälla från och med den 1 juli 1931 och böra efter sagda dag å stations- och depotkontoren förefintliga blanketter, form. D. N:o 430 och form. B. N:o 119, snarast möjligt till härvarande kontor för tryckningsarbeten insändas.

Det alla, som vederbör, till kännedom och efterrättelse härigenom meddelas.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 5 juni 1931.

Jalmar Castrén.

K. A. Wahlstedt.

Kiertokirje

N:o 15/363

heinäkuun 9 päivältä 1931.

Pohjoismainen henkilö- ja matkatavaraliikenne.

Matkustajain ja matkatavaran kuljetuksesta kansainvälisillä matkalipuilla ja kansainvälisillä matkatavaratodistuksilla Suomen, Ruotsin, Norjan ja Tanskan välillä elokuun 1 päivästä 1931 alkaen on voimassa:

1. Kansainvälinen sopimus matkustajain ja matkatavaran kuljetuksesta rautateitse 23 päivältä lokakuuta 1924 sekä yhteiset lisämääräykset;

2. Internationell taxa för befordring av personer och resgods mellan Sverige, Norge, Danmark och Finland av den 1 juni 1931 (Ruotsin rautatiehallituksen julkaisema).

Nämä julkaisut jaetaan alempana mainituille Suomen tariffiasemille.

Suoranaisia matkalippuja myydään ja matkatavaraa kirjataan Suomessa

a) Turun sataman—Tukholman sataman kautta

R u o t s i i n

kaikille niille asemille, joita varten maksut voidaan saada hintataulukosta 1 b (Taxa ss. 31—102), kuten Göteborg C, Hälsingborg C, Hälsingborg F, Malmö C, Norrköping C, Trälleborg F y. m. ja satamapaikalle Stockholms hamn;

N o r j a a n

Charlottenberg gränsen'in tai Storlien gränsen'in kautta kaikille niille asemille, joita varten maksut voidaan saada käyttämällä hintataulukkoa 1 a (Taxa ss. 25—29) ja hintataulukkoa 2 (Taxa ss. 103—111), kuten Bergen, Oslo Ö, Trondheim y. m.

T a n s k a a n

Malmön kautta

matkalippuja:

ainoastaan Köpenhaminaan (Taxa ss. 28 ja 119);

matkatavaraa:

ei ainoastaan Köpenhaminan asemille Köbenhavns Hovedbanegaard, Österbro, Köbenhavns Frihavn ja Köbenhavns Havn (Havnegade) vaan myöskin kaikille niille asemille, joita varten maksut voidaan saada hintataulukoista 1 a ja 3 (Taxa ss. 28 ja 113—124);

hintataulukossa 4 a (Taxa ss. 125—127) mainituilta asemilta Helsinki, Rajajoki, Tampere, Turku, Vaasa ja Viipuri

b) *Haaparannan kautta*

hintataulukossa 4 a (Taxa ss. 125—127) mainituilta asemilta Helsinki, Kemi, Kokkola, Oulu, Pietarsaari, Rajajoki, Rovaniemi, Tampere, Tornio, Vaasa ja Viipuri

Ruotsiin

kaikille niille asemille, joita varten maksut voidaan saada hintataulukosta 1 b (Taxa ss. 31—102), kuten Boden C, Göteborg C, Karungi, Kiruna C, Luleå, Malmö C, Morjärv, Norrköping C, Stockholm C, Sundsvall C, Trälleborg F, Umeå, Östersund C, Övertorneå y. m.;

Norjaan

Vassijaure gränsen'in, Storlien gränsen'in tai Charlottenberg gränsen'in kautta kaikille niille asemille, joita varten maksut voidaan saada käyttämällä hintataulukkoa 1 a (Taxa ss. 25—29) ja hintataulukkoa 2 (Taxa ss. 103—111), kuten Narvik, Oslo Ö, Trondheim y. m.

Matkaliput.

1. Suoranaisia matkalippuja myydään
 - a) kaikkiin juniin (Turun sataman ja Haaparannan kautta) tai
 - b) matkustajajuniin (Haaparannan kautta).

Kaikkiin juniin kelpaavissa matkalipuissa on keskellä pystysuora punainen viiva.

2. Suomen pikajuniin on erityinen paikkalippu lunastettava.
3. Matka voidaan keskeyttää Suomessa kaikilla väliasemilla, ehdolla että lippu heti näytetään keskeytysaseman päällystölle leimattavaksi.
4. Matkalippu on voimassa 30 päivää, leimaamispäivä mukaan luettuna.
5. Matkalipun ensimmäinen kelpoisuuspäivä on leimattava sekä lippuun että laivamatkan kontrollikuponkiin. (Kansainvälisten määräysten mukaan sitä ei saa merkitä kirjoittamalla). Lapselle myytävään matkalippuun ja sen laivamatkakontrollikuponkiin on leimattava tai kirjoitettava sanat ^{Lapsi}_{Barn}, jota paitsi lapsenlippu ja mainittu kontrollikuponki on leikattava niissä olevaa vinoviivaa myöten. Irtileikatut kontrolliosat jäävät lippukassaan tilin todisteiksi. Väärin tai epäselvästi leimattuja ja väärin kirjoitettuja matkalippuja ei saa muuttaa eikä antaa matkustajille, vaan on ne tehtävä mitättömiksi ja liitettävä tiliin.

6. Matkalipun hinta saadaan yhteenlaskemalla taksan hintataulukoissa olevat maksut kuljettavilta matkoilta, jolloin kruunuissa ilmoitetut maksut muunnetaan Suomen rahaksi Rautatiehallituksen määräämän kurssin mukaan (toistaiseksi 1.00 Ruotsin, Norjan ja Tanskan kruunu = 10.70 Smk). Loppuerä tasoitetaan Suomen valtionrautateiden Tariffisäännön 5 §:n mukaisesti.

7. Lapsenlipun hinta on Ruotsin, Norjan ja Tanskan osilta puolet taksassa olevista maksuista, tarvittaessa tasoitettuna täydeksi 5-äyriluvuksi; Suomen osalta niinkään puolet, tasoitettuna Tariffisäännön 5 §:n mukaisesti.

Laivapaikka.

1. I ja II rautatieluokan liput kelpaavat I luokkaan laivassa, III rautatieluokan liput II luokkaan laivassa.

2. Matkustaja, joka on lunastanut Turun sataman—Tukholman sataman kautta kelpaavan matkalipun, voi myyntiaseman välityksellä varata itselleen laivapaikan. Viipurin, Rajajoen, Tampereen ja Vaasan asemat lähettävät vastaanottamansa tilauksen Helsingin asemalle. Vastauksen saatuaan myyntiasema merkitsee laivamatkakontrollikuponkiin laivan nimen, lähtöpäivän ja -ajan sekä hyttipaikan numeron. Jos matkustaja tilaa yhden hengen hytin, kannetaan siitä 150 markan ylimääräinen maksu, joka lisätään lipunhintaan. Tällöin merkitään laivamatkan kontrollikuponkiin hyttipaikan numeron alle sanat: Yhden hengen hytti maksettu (Enkelhytt betald).

3. Myyntiaseman välityksellä matkustaja voi myöskin peruuttaa tilaamansa laivapaikan. Edellisessä kohdassa mainituilla asemilla tämä voi tapahtua ainoastaan jos matkustaja esittää pyyntönsä niin hyvissä ajoin, että peruuttamista koskeva sähkösanoma ennättää saapua Helsingin aseman kautta asianomaisen laivan asioimistoon ennen klo 11 laivan lähtöpäivänä. Vastaanotettu peruutus merkitään laivamatkan kontrollikuponkiin.

4. Laivapaikkojen tilaukset, vastaukset niihin sekä peruutukset lähetetään virkasähkösanomina.

5. Tilauksesta samoin kuin peruutuksesta kannetaan 5 markan maksu, josta matkustajalle annetaan kuitti kirjasta B. N:o 158.

Matkatavara.

1. Matkatavaraa kirjataan

a) esitettäessä matkatavaran määräasemalle saakka kelpaava suoranainen matkalippu tai matkatoimiston laatima kuponkivihko (kts. 2. kohta);

b) ilman matkalipun tai kuponkivihon esittämistä (kts. 3. kohta).

2. Matkalipun tai kuponkivihon nojalla kirjattavan matkatavaran kuljetusmaksu lasketaan kultakin alkavalta kilojen 10-luvulta, huomioonottaen että hintataulukkojen 8:nessä sarakkeessa oleva maksu lasketaan kokonaispainosta ja 9:nessä sarakkeessa oleva maksu ylipainosta, jolloin maksusta vapaa paino on 25 kg jokaista kokolippua ja 12 kg jokaista puolilippua kohti. Kruunuissa laskettu maksu muunnetaan Suomen rahaksi niinkuin edellä (kts. Matkaliput 6) on sanottu ja osamaksut lasketaan yhteen.

Entinen siirtomaksu Tukholman kautta kuljetettavasta matkatavarasta on poistettu.

Kaksipyöräisestä polkupyörästä ilman moottoria ja moottoripyörästä ilman sivuvaunua kannetaan matkatavaramaksun asemesta hintataulukkojen sarakkeissa 11 ja 12 oleva kappalemaksu. Potkukelkan kuljetusmaksu on sama kuin kaksipyöräisen polkupyörän ilman moottoria.

Kun matkatavara kirjataan matkalipun tai kuponkivihon nojalla, on matkalipun takasivu tai kuponkivihon päällyksen viimeinen sivu leimattava matkatavaraleimalla. Jos matkatavara kirjataan jollekin väliasemalle (vert. Kansainväl. sopimus matkust. ja matkatav. kuljetuksesta 20 art., 6 §, lisäm. 1) on matkatavaran leiman lisäksi kirjoitettava sanat:

Matkatavaraa
Resgods till

..... (asemalle).

3. Jollei matkalippua tai kuponkivihkoa esitetä, kirjataan matkatavara vain sellaisille asemille, joita varten on maksu hintataulukkojen 10:nnessä sarakkeessa, mikä korotettu maksu kannetaan lähetysten kultakin alkavalta kilojen 10-luvulta, ilman vapaapainoa. Matkatavaratodistukseen merkitään tällöin sanat: ^{Ilman matkustajaa} Osa- _{Oledsagat resgods} maksut muunnetaan Suomen rahaksi ja lasketaan yhteen, niinkuin edellä (kts. Matkaliput 6) sanotaan.

4. Matkatavaraa kirjattaessa Köpenhaminaan tulee matkustajan ilmoittaa, mille Köpenhaminan asemalle (kts. siv. 1) hänen matkatavaransa on osoitettava. Ellei hän siihen kykene, merkitään sen osoitteeksi Köbenhavns Hovedbanegaard, matkustajalle siitä nimenomaan huomauttaen.

5. Kuljetustie kirjoitetaan sekä matkatavaratodistukseen että kolleihin kiinnitettäviin numerolappuihin merkitsemällä asemanimet, jotka hintataulukkojen 1:ssä sarakkeessa esiintyvät lihavin kirjaimin painettuina.

6. Koiria ja muita eläviä eläimiä ei kuljeteta Suomea koskevassa yhdysliikenteessä.

7. Jos hankintaetu on ilmoitettu (vert. Kansainväl. sopimus matkust. ja matkatav. kuljetuksesta, 35 art.), kirjoitetaan ilmoitetun hankintaedun määrä Suomen rahassa kirjaimilla ja numeroilla matkatavaratodistukseen, johon myöskin merkitään hankintaedun ilmoittamisesta kannettava maksu, joka on 0.25 penniä kultakin alkavalta 10 Suomen markalta ja 10 kilometriltä. Vähin maksu on 5.00 Smk koko kuljetusmatkalta.

Tilitys.

Tilikuukauden aikana myydyt matkaliput tilitetään ryhmitettyinä »kaikkiin junaan» ja »matkustajajuniin» lomakkeella B. N:o 266, johon liitetään lippujen kannat, väärinleimatut liput ja lastenlippujen kontrolliosat. Kirjattu matkatavara tilitetään lomakkeella B. N:o 267, johon liitetään matkatavaratodistusten kannat sekä peruutetut todistukset kantalehtineen ja kuljetussetelineen. Tilien loppuerät siirretään matkustajaliikenteen yhdistelmään B. N:o 126 a.

Tilit B. N:o 266 ja B. N:o 267 liitteineen sekä asemilla kerätyt kansainväliset matkatavaratodistukset lähetetään tilikuukautta lähinnä seuraavan kuukauden 10 päivänä osoitettuna: Tariffitoimiston ulkom. jaosto III⁴⁵, Helsinki.

Junissa kerätyt suoranaiset liput lähetetään muiden kerättyjen matkalippujen ohella Kontrollitoimiston matkustaja-jaostoon, Helsinki.

Rautatiehallituksen kiertokirje N:o 6/571 helmikuun 14 päivältä 1929 ja julkaisu Nordisk Personsamtrafik Taxa för befordring av personer och resgods mellan Sverige, Norge, Danmark och Finland joulukuun 1 päivältä 1928 kumotaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, heinäkuun 9 päivänä 1931.

Jalmar Castrén.

J. Palas.

Esimerkkejä.

Ruotsin, Norjan ja Tanskan kruunu = Smk 10.70.

Matkalipun hinta.

	Toukok. 1 p.— Syysk. 30 p.	Lokak. 1 p.— Huhtik. 30 p.
1. Helsinki—Köbenhavns Hovedbanegaard, Turun sataman—Tukholman sataman kautta, III lk, kaikkiin juniin;	Smk	Smk
a) Helsinki—Stockholms hamn (taulukko 4 a, s. 125)	330.00	430.00
b) Stockholms hamn— $\frac{\text{Malmö}}{\text{Köbenhavn}}$ mittsjöss (taulukko 1 a, s. 28) Kr. 23.80		
c) $\frac{\text{Köbenhavn}}{\text{Malmö}}$ mittsjöss—Köbenhavn (taulukko 3, s. 119) » 0.90		
	Kr. 24.70 = 264.29	264.29
	Tasoitusta 0.71	0.71
	<hr/> Hinta Smk 595.00	<hr/> 695.00
2. Viipuri—Bergen, Turun sataman—Tukholman sataman—Charlottenberg gränsen'in kautta, II lk, kaikkiin juniin:		
a) Viipuri—Stockholms hamn (taulukko 4 a, s. 126)	492.00	592.00
b) Stockholms hamn—Charlottenberg gränsen (taulukko 1 a, s. 28) Kr. 28.50		
c) Charlottenberg gränsen—Bergen (taulukko 2, s. 103)	» 41.60	
	Kr. 70.10 = 750.07	750.07
	Tasoitusta 0.93	0.93
	<hr/> Hinta Smk 1 243.00	<hr/> 1 343.00
3. Tampere—Norrköping C, Turun sataman—Tukholman sataman kautta, II lk, kaikkiin juniin:		
a) Tampere—Stockholms hamn (taulukko 4 a, s. 126)	415.00	515.00
b) Stockholms hamn—Norrköping C (taulukko 1 b, s. 72)	Kr. 15.00 = 160.50	160.50
	Tasoitusta 0.50	0.50
	<hr/> Hinta Smk 576.00	<hr/> 676.00
4. Vaasa—Narvik, Haaparannan kautta, II lk, matkustajajuniin:		
a) Vaasa—Haparanda (taulukko 4 a, s. 126)		163.00
b) Haparanda—Vassijaure gränsen (taulukko 1 a, s. 26)	Kr. 30.75	
c) Vassijaure gränsen—Narvik (taulukko 2, s. 107)	» 3.00	
	Kr. 33.75 = 361.13	
	Tasoitusta 0.87	
	<hr/> Hinta Smk 525.00	

Matkatavaramaksu.

1. Helsinki—Köbenhavns Hovedbanegaard, Turun sataman—Tukholman sataman kautta, 50 kg matkatavaraa yhdellä matkalipulla:	Smk.
a) Helsinki—Stockholms hamn (taulukko 4 a, s. 125) ilman vapaapainoa, 5 × Smk 4.22 ..	21.10
Helsinki—Stockholms hamn (taulukko 4 a, s. 125) 25 kg ylipainoa, 3 × Smk 10.00	30.00
b) Stockholms hamn— $\frac{\text{Malmö}}{\text{Köbenhavn}}$ mittsjöss (taulukko 1 a, s. 28) ilman vapaapainoa, 5 × Kr. 0.30	= Kr. 1.50
Stockholms hamn— $\frac{\text{Malmö}}{\text{Köbenhavn}}$ mittsjöss (taulukko 1 a, s. 28) 25 kg ylipainoa, 3 × Kr. 3.40	= » 10.20
c) $\frac{\text{Köbenhavn}}{\text{Malmö}}$ mittsjöss — Köbenhavns Hovedbanegaard (taulukko 3, s. 119) 25 kg ylipainoa, 3 × Kr. 0.40	= » 1.20
	Kr. 12.90 = 138.03
	Tasoitusta 0.87
	<hr/> Smk. 190.00

2.	Viipuri—Oslo Ö, Turun sataman—Tukholman sataman—Charlottenberg gränsen'in kautta, 65 kg matkatavaraa kahdella matkalipulla:		Smk.
a)	Viipuri—Stockholms hamn (taulukko 4 a, s. 126) ilman vapaapainoa, 7 × Smk 6.72 =	47.04	
	» » » » » » » » » » » » 15 kg ylipainoa, 2 × Smk 10.00 =	20.00	
b)	Stockholms hamn—Charlottenberg gränsen (taulukko 1 a, s. 28) ilman vapaapainoa, 7 × Kr. 0.30	= Kr. 2.10	
	Stockholms hamn—Charlottenberg gränsen (taulukko 1 a, s. 28) 15 kg ylipainoa, 2 × Kr. 2.25	= » 4.50	
c)	Charlottenberg gränsen—Oslo Ö (taulukko 2, s. 108) ilman vapaapainoa, 7 × Kr. 0.80	= » 5.60	
		Kr. 12.20 =	130.54
		Tasoitusta	0.42
		Smk	198.00
3.	Oulu—Boden C, Haaparannan kautta, 95 kg matkatavaraa yhdellä matkalipulla:		
a)	Oulu—Haparanda (taulukko 4 a, s. 125) ilman vapaapainoa, 10 × Smk 5.04	= 50.40	
b)	Haparanda—Boden C (taulukko 1 b, s. 35) 70 kg ylipainoa, 7 × Kr. 1.25 = Kr. 8.75 =	93.63	
		Tasoitusta	0.97
		Smk	145.00
4.	Helsinki—Göteborg C, Turun sataman—Tukholman sataman kautta, 20 kg matkatavaraa ilman matkalippua:		
a)	Helsinki—Stockholms hamn (taulukko 4 a, s. 125, sareke 10) ilman vapaapainoa, 2 × Smk 16.33	= 32.66	
b)	Stockholms hamn—Göteborg C via Laxå (taulukko 1 b, s. 46, sareke 10) ilman vapaapainoa, 2 × Kr. 3.05 = Kr. 6.10	= 65.27	
		Tasoitusta	0.07
		Smk	98.00

Kiertokirje

N:o 16/H. 783

heinäkuun 31 päivästä 1931

27 päivänä tammikuuta 1928 annetun matkustussäännön muuttamisesta ja viran haltijoille virkamatkoista tulevista päivärahoista.

Asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi rautatiehallitus saa täten toimittaa alempana olevan, Suomen asetuskokoelmassa N:o 228 kuluvan heinäkuun 17 päivänä julkaistun asetuksen, joka kuuluu seuraavasti:

Tammikuun 27 päivänä 1928 annetun matkustussäännön 6, 7, 10, 11, 14, 17 ja 21 § muutetaan näin kuuluviksi:

6 §.

Jos matka valtion viran tai toimen haltijan asuin- tai virantoimituspaikasta toimituspaikkaan on lyhempi kuin viisi kilometriä, ei toimituksesta suoriteta päivärahaa eikä, jos matka on yhtä kilometriä lyhempi, matkakulujenkaan korvausta.

Jos viran tai toimen haltija toimitusmatkalla ollessaan asuu tilapäisessä asunnossa, ei hän saa korvausta matkasta toimituspaikkaan ja sieltä takaisin.

Viran tai toimen haltija ei ole oikeutettu perimään matkakulujen korvausta semmoisen kaupungin, kauppalan tai taajaväkisen yhdyskunnan alueella kulkemisesta, jossa hänen asemapaikkansa on.

Cirkulär

N:o 16/H. 783

av den 31 juli 1931

om ändring av resereglementet av den 27 januari 1928 samt angående innehavare av tjänst för tjänsteresor tillkommande dagtraktamente.

Vederbörande till kännedom och efterrättelse får järnvägsstyrelsen härmed delgiva nedanstående, den 17 innevarande juli utgivna förordning, publicerad i Finlands författningssamling N:o 228, vilken förordning har följande lydelse:

6, 7, 10, 11, 14, 17 och 21 §§ i resereglementet av den 27 januari 1928 skola erhålla följande ändrade lydelse:

6 §.

Är avståndet mellan innehavares av statens tjänst eller befattning bonings- eller tjänstgöringsort och förrättningsstället kortare än fem kilometer, erlägges ej dagtraktamente för förrättningen, och, där avståndet är kortare än en kilometer, ej heller ersättning för resekostnad.

Uppehåller sig innehavare av tjänst eller befattning under förrättningsresa i tillfällig bostad, tillkommer honom icke ersättning för färden till och från förrättningsstället.

Resekostnadsersättning får ej av innehavare av tjänst eller befattning beräknas för färd inom sådan stads, köpings eller sådant samhälles med sammanträngd befolkning område, där han är stationerad.

7 §.

Matkakulujen korvausta maksetaan seuraavien perusteiden mukaan:

Ensimmäinen luokka:

Matkustus kyydillä: asetuksenmukainen kyytiraha hevosesta tai automobiilistä.

Matkustus vuorokulkuisella automobiilillä: maksu yhdestä paikasta vahvistetun taksan mukaan.

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

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

Matkustus raitiotiellä: maksu yhdestä paikasta.

Toinen luokka:

Matkustus kyydillä: asetuksenmukainen kyytiraha hevosesta tai automobiilistä.

Matkustus vuorokulkuisella automobiilillä: maksu yhdestä paikasta vahvistetun taksan mukaan.

Matkustus laivassa: maksu ensimmäisen luokan paikasta.

Matkustus rautatiellä: maksu toisen luokan paikasta.

Matkustus raitiotiellä: maksu yhdestä paikasta.

Kolmas luokka:

Matkustus kyydillä: asetuksenmukainen kyytiraha hevosesta tai automobiilistä.

Matkustus vuorokulkuisella automobiilillä: maksu yhdestä paikasta vahvistetun taksan mukaan.

Matkustus laivassa: maksu toisen luokan tai salonkipaikasta.

Matkustus rautatiellä: maksu kolmannen luokan paikasta.

Matkustus raitiotiellä: maksu yhdestä paikasta.

Milloin matkustus tapahtuu muulla kuin kyytihevosella tai -automobiilillä taikka

7 §.

Resekostnadsersättning utgår enligt följande grunder:

Första klassen:

Resa med skjuts: författningsenlig skjutslega för en häst eller automobil.

Resa med automobil i turtrafik: avgift för en plats enligt fastställd taxa.

Resa på fartyg: avgift för enskild hytt i första klass eller, där hytt ej finnes, en salongsplats.

Resa på järnväg: avgift för en plats i första klass, såvida icke den resande äger rätt till särskild vagn eller vagnsavdelning.

Resa å spårväg: avgift för en plats.

Andra klassen:

Resa med skjuts: författningsenlig skjutslega för en häst eller automobil.

Resa med automobil i turtrafik: avgift för en plats enligt fastställd taxa.

Resa på fartyg: avgift för en plats i första klass.

Resa på järnväg: avgift för en plats i andra klass.

Resa å spårväg: avgift för en plats.

Tredje klassen:

Resa med skjuts: författningsenlig skjutslega för en häst eller automobil.

Resa med automobil i turtrafik: avgift för en plats enligt fastställd taxa.

Resa på fartyg: avgift för en plats i andra klass eller salongsplats.

Resa på järnväg: avgift för en plats i tredje klass.

Resa å spårväg: avgift för en plats.

Sker resa med annan än skjutshäst eller -automobil eller automobil i turtrafik, ut-

vuorokulkuisella automobiilillä, maksetaan matkakulujen korvauksena vuokrahevosella tai -automobiilillä tehdystä matkasta se määrä, joka matkasta on suoritettu, enintään kuitenkin asetuksenmukainen kyytiraha, sekä omalla hevosella tehdystä matkasta 1 markka ja omalla automobiilillä tehdystä matkasta 1 markka 50 penniä kilometriltä.

Päivärahan määrän vahvistaa valtioneuvosto.

10 §.

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

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

Milloin toimitus samalla paikkakunnalla kestää enemmän kuin kuusi päivää, vähennetään päivärahat niinkään 25 %:lla.

11 §.

Matkakustannusten korvaus maksetaan sen tai niiden matkustustapain, taikka laivalla tai rautatiellä matkustettaessa, sen luokan mukaan, jota todella on käytetty; kuitenkin ei saa korvausta periä enempää kuin mitä olisi mennyt, jos toimitusmiehes olisi käyttänyt sitä tietä ja matkustustapaa, mikä, matkakustannukset ja päivärahat huomioon ottaen, olisi ollut halvin. Milloin erityinen virkatehtävä tai muu pakottava syy vaatii käyttämään kalliimpaa matkustustapaa, on syy tähän matkalaskussa selvitettävä.

Jos matkaa varten olisi voitu käyttää meno- ja paluu- tai muuta alennuslippua ja se olisi voitu edeltäpäin tietää, älköön

går i resekostnadsersättning för med förhyrd häst eller automobil verkställd resa det belopp, som för resan erlagts, högst likväl författningsenlig skjutslega, samt för resa med egen häst 1 mark och med egen automobil 1 mark 50 penni för kilometer.

Dagtraktamentets belopp fastställes av statsrådet.

10 §.

För tjänsteresa, som varat kortare tid än sex timmar, erlägges icke dagtraktamente, utan endast resekostnadsersättning.

Ifall tjänsteresa slutföres samma dagen påbörjats och ej tagit mer än 12 timmar i anspråk eller om densamma slutföres dagen därpå utan att hava tagit mer än 24 timmar i anspråk, utgår dagtraktamentet med 25 procents nedsättning.

Varar förrättning på samma ort längre än sex dagar, utgår dagtraktamentet jämväl med 25 procents nedsättning.

11 §.

Resekostnadsersättning utgår efter det eller de sätt att färdas, eller vid resa med fartyg eller på järnväg efter den klass, som i verkligheten begagnats, dock att ersättningen ej må beräknas till högre belopp än som skulle utgått, om förrättningsmannen begagnat sig av den väg och det färd sätt, som med hänsyn till resekostnad och dagtraktamente hade blivit billigast. Har av särskilt tjänsteuppdrag eller annan tvingande orsak dyrare färd sätt påkallats, bör skälet därtill i reseräkningen utläggas.

Om tur- och retur- eller annan rabatterad biljett kunnat för resan begagnas och sådant låtit sig på förhand beräkna, må

matkakuluja korvattako suuremmassa määrin kuin sellaisesta lipusta olisi mennyt.

Milloin toimitusmiehellä on useampia toimituksia pidettävänä, ovat ne ja niistä aiheutuvat matkat niin järjestettävät, että saavutetaan mahdollisimman suuri matkakulujen ja päivärahan säästö.

Jos useammat henkilöt tekevät yhteisen virkamatkan, on heidän matkustettava, mikäli kyyti- tai vuokrahevosta käytetään, kaksi henkilöä samalla hevosella ja, mikäli kyyti- tai vuokra-automobiiliä käytetään, kolme henkilöä samalla automobiilillä, ja maksetaan korvauksena kullekin henkilölle ainoastaan todelliset matkakustannukset.

14 §.

Jos viran tai toimen haltija on suorittanut eri maksuja työvälineiden tai muun semmoisen kuljetuksesta, jota hänen on ollut pakko toimitusta varten viedä mukanaan, saa hän korvauksena niistä suorittamastaan rahdista.

Välttämättömäin matkatavarain kuljetuksesta suoritettu rahti korvataan niinkään.

17 §.

Jos on matkustettu muulla tavoin kuin hevosella, veneellä tai jalkaisin, älköön päivärahaa laskettako useammalta vuorokaudelta kuin matkaan olisi mennyt jos olisi kuljettu kahdeksan tuntia vuorokaudessa.

Älköön myöskään matkasta, joka on tehty hevoskyydillä, moottoriajoneuvolla, veneellä tahi jalkaisin, laskettako päivärahaa useammalta vuorokaudelta kuin olisi tarvittu:

hevosella kuljettaessa 48 kilometriä vuorokaudessa Lapin ja Petsamon kihlakunnissa sekä Kuolajärven pitäjässä Kemin kihlakuntaa;

hevoskyydillä kuljettaessa 60 kilometriä vuorokaudessa muissa osissa maata;

reseersättningen icke utgå med högre belopp än sådan biljett betingat.

Har förrättningsman att verkställa flere förrättningar, böra de och de därav föranledda resorna så anordnas, att därigenom största möjliga besparing i resekostnad och dagtraktamente ernås.

Företaga flera personer gemensam tjänsteresa, böra de färdas för såvitt skjuts- eller förhyrd häst användes, två personer med samma häst och, om skjuts- eller förhyrd automobil användes, tre personer med samma automobil, och utgår i ersättning till envar person endast de verkliga resekostnaderna.

14 §.

Har innehavare av tjänst eller befattning fått vidkännas särskild kostnad för transport av arbetsredskap eller dylikt, som han varit tvungen att för förrättningsverkställande medföra, tillkommer honom ersättning jämväl för den frakt han erlagt för dem.

För frakt, som erlagts för transport av ooundgängliga reseffekter, utbetalas jämväl ersättning.

17 §.

Har resa skett med annat fortskaffningsmedel än med häst, i båt eller till fots, må dagtraktamente icke beräknas för flere dygn, än som med färd under åtta timmar i dygnet skulle till resan åtgått.

Ej heller må för resa, som skett med hästskjuts, motorfordon, i båt eller till fots, dagtraktamente beräknas för flere dygn än som skulle erfordrats:

med häst med tillryggaläggande av 48 kilometer i dygnet i Lappmarkens och Petsamo härad samt Kuolajärvi socken av Kemi härad;

med hästskjuts med tillryggaläggande av 60 kilometer i dygnet i övriga delar av landet;

veneellä tahi jalkaisin kuljettaessa 32 kilometriä vuorokaudessa koko maassa;

moottoriajoneuvolla 200 kilometriä vuorokaudessa koko maassa.

Jos matkustetaan osaksi hevosella ja osaksi jalkaisin tai veneellä, katsotaan seitsemän ja puolen kilometrin hevoskyydin, mutta edellämämainituissa pohjoisissa osissa maata, kuuden kilometrin hevoskyydin sekä neljän kilometrin kävelyn tai veneellä kulkemisen vastaavan toisiaan.

Kun teiden laadun vuoksi ei ole mahdollista tarjona olevia kuljetusajoneuvoja käyttämällä yhtenä kahdeksantuntisena päivän matkana tehdä yllä määrättyä lyhintä matkaa, saadaan, jos tämä todistetaan kahden luotettavan henkilön todistuksella, laskea täysi päiväraha jokaisesta matkaan käytetystä vuorokaudesta, kuitenkin huomioon ottaen mitä 10 §:ssä on sanottu.

21 §.

Laskun matkakulujen korvauksesta ja päivärahasta tulee sisältää ilmoitus matkan tarkoituksesta sekä tieto siitä, onko toimitus tapahtunut voimassa olevan ohjesäännön perusteella vai eri määräyksen mukaan, joka viimeksimainittu on liitettävä laskuun, samoin myöskin ilmoitus matkustustavasta sekä niistä päivistä ja tarpeen vaatiessa tunneista, jolloin toimitus ja matkat ovat suoritettut. Laskuun on kunkin päivän kohdalle erikseen merkittävä suoritettut matkat ja toimitukset, sekä, milloin kyytiraha on suoritettu sopimuksen perusteella, liitettävä asianmukainen kuitti.

Samalla rautatiehallitus saa asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi niinkään toimittaa alempana olevan, Suomen asetuskoelmassa N:o 229 kuluvan heinäkuun 17 päivänä julkaistun valtioneuvoston päätöksen, joka kuuluu seuraavasti:

Heinäkuun 17 päivänä 1931 matkustus-säännön muuttamisesta annetun asetuksen

i båt eller till fots med tillryggaläggande av 32 kilometer i dygnet i hela landet;

med motorfordon med tillryggaläggande av 200 kilometer i dygnet i hela landet.

Sker resa dels med häst dels till fots eller i båt, anses sju och en halv kilometers, men i ovannämnda nordliga delar av landet sex kilometers hästskjuts samt fyra kilometers gång eller färd i båt motsvara varandra.

Är det till följd av vägarnas beskaffenhet icke möjligt att med anlitande av till buds stående fortskaffningsmedel under en dagsresa, beräknad till åtta timmar, tillryggalägga ovan bestämda minimisträcka, får, därest detta förhållande styrkes genom intyg av två tillförlitliga personer, fullt dagtraktamente för varje till resa använt dygn beräknas, likväl med beaktande av vad i 10 § är sagt.

21 §.

Räkning å ersättning för resekostnad och dagtraktamente skall innefatta ej mindre underrättelse om resans ändamål samt upplysning, huruvida förrättningen skett på grund av gällande reglemente eller efter särskilt förordnande, vilket senare bör räkningen biläggas, än även uppgift å fortskaffningssätt samt å de dagar och, i mån av behov, timmar, under vilka förrättningen och resorna ägt rum. I räkningen bör för varje dag särskilt upptagas därunder verkställda resor och förrättningar samt, då skjutslega erlagts på grund av överenskommelse, behörigt kvitto bifogas.

Tillika får järnvägsstyrelsen vederbörande till kännedom och efterrättelse delgiva nedanstående, den 17 innevarande juli av statsrådet utfärdade beslut, publicerat i Finlands författningssamling N:o 229, vilket beslut har följande lydelse:

I stöd av 7 § i förordningen angående ändring av resereglementet av den 17 juli

7 §:n nojalla valtioneuvosto on, muuttaen päivärahoista 27 päivänä tammikuuta 1928 antamansa päätöksen, määrännyt, että viran tai toimen haltijat ovat oikeutetut 1 päivästä elokuuta 1931 lähtien laskemaan hyväkseen tekemistään virkamatkoista seuraavat päivärahat:

ensimmäisessä luokassa	80	markkaa	
toisessa „	60	„	ja
kolmannessa „	40	„	

Päivärahaa saa laskea korotetuin määrin:

kaupungissa 50 % sekä kauppalassa ja taajaväkisessä yhdyskunnassa 25 %, kuitenkin noudattaen mitä matkustussäännön 10 §:ssä määrätään päivärahan vähentämisestä lyhemmiltä matkoilta ja huomioonottamalla, että, jos matka tapahtuu valtion laivalla, jossa matkustajalla on tilaisuus asua, tällaista korotusta ei suoriteta;

Kemin, Lapin ja Petsamon kihlakunnissa, Pudasjärven, Ranuan, Taivalkosken ja Kuusamon pitäjissä Oulun kihlakuntaa, Puolangan, Suomussalmen, Hyrynsalmen, Ristijärven ja Kuhmoniemen pitäjissä Kaajanin kihlakuntaa samoin 25 %; sekä

matkasta ulkomaalla, ellei valtioneuvosto erikseen toisin määrää, siltä ajalta, jonka virkamies on oleskellut maan rajain ulkopuolella:

Amerikassa ja Isobritanniassa 5¹/₂-kertainen päiväraha,

Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa, Hollannissa ja Venäjällä 5-kertainen päiväraha,

Saksassa, Sveitsissä, Puolassa, Espanjassa ja Portugalissa 4¹/₂-kertainen päiväraha,

Virossa, Latviassa ja Liettuassa 2¹/₂-kertainen päiväraha,

muissa maissa 4-kertainen päiväraha, laskettuna Suomen rahassa, huomioonottaen, että edellä mainittua korotusta kaupungissa, kauppalassa ja taajaväkisessä yhdyskunnassa ei saa panna laskuun. Jos laiva-

1931, har statsrådet, med ändring av sitt beslut av den 27 januari 1928 angående dagtraktamente, förordnat, att innehavare av tjänst eller befattning äger för tjänsteresor räknat från den 1 augusti 1931 tillgodoräkna sig följande dagtraktamente:

i första klassen	80	mark
i andra „	60	„ och
i tredje „	40	„

Daktraktamente får beräknas till förhöjt belopp:

i stad med 50 % samt i köping och samhälle med sammanträngd befolkning 25 %, dock med iakttagande av vad i resereglementets 10 § stadgas angående nedsättning av daktraktamentet för kortare resor ävensom med beaktande av, att sådan förhöjning ej erlagges, där resan företages med statens fartyg, varest den resande är i tillfälle att bo;

inom Kemi, Lappmarkens och Petsamo härad, Pudasjärvi, Ranua, Taivalkoski och Kuusamo socknar av Uleå härad samt Puolanka, Suomussalmi, Hyrynsalmi, Ristijärvi och Kuhmoniemi socknar av Kajana härad likaså med 25 %; samt

vid utrikesresa, därest av statsrådet ej särskilt annorlunda bestämmes, för den tid tjänstemannen vistats utom landets gränser:

i Amerika och Storbritanniens 5¹/₂-faldigt dagtraktamente,

i Sverige, Norge, Danmark, Holland och Ryssland 5-faldigt dagtraktamente,

i Tyskland, Schweiz, Polen, Spanien och Portugal 4¹/₂-faldigt dagtraktamente,

i Estland, Lettland och Litauen 2¹/₂-faldigt dagtraktamente,

i övriga länder 4-faldigt dagtraktamente, beräknat i finskt mynt, med iakttagande av att förberörda förhöjning i stad, köping och samhälle med sammanträngd befolkning ej må debiteras. Om i biljettpriset

lippuun sisältyy vapaa ruoka, maksetaan laivamatkalta ainoastaan yksinkertainen päiväraha Suomen rahassa.

å fartyg ingår fri kost, erlægges för fartygsresa endast enkelt dagtraktamente i finskt mynt.

Edellämämainitun asetuksen ja valtioneuvoston päätöksen johdosta on valtionrautateiden määräyskokoelman II osan 5 luvun D I ja II kohtiin sivuilla 17—23 tehtävä vastaavat muutokset. Samalla on rautatiehallitus kumonnut kiertokirjeensä N:o 49/H. 1244 marraskuun 30 päivästä 1923 pitkäaikaisesta virantoimituksesta samalla paikkakunnalla asemapaikan ulkopuolella tulevasta korvauksesta ja helmikuun 18 päivälle 1927 päivätyn kirjelmänsä N:o H. 509/1346, minkä johdosta valtionrautateiden määräyskokoelman II osan 5 luvun F III kohta sivulla 29 muutetaan ja kuuluu seuraavasti:

III. Muita määräyksiä.

1) Vaakamontööri saa virkamatkoilla korjausvaunussa yöpyessään lukea hyväksien myöskin 10 markan yörahan (Rh H. 1215/1927).

Helsingissä, rautatiehallituksessa, 31 päivänä heinäkuuta 1931.

Med anledning av förenämnda förordning och statsrådets beslut böra i statsjärnvägarnas ordersamling II å sidorna 17—23, kap. 5 D I och II införas motsvarande ändringar. Samtidigt har järnvägsstyrelsen upphävt bestämmelserna i cirkulär N:o 49/H. 1244 av den 30 november 1923 angående ersättning för befattningshavare vid långvarig tjänstgöring utom stationsort och i skrivelse N:o H. 509/1346 av den 18 februari 1927, i anledning varav punkt F III, kap. 5 uti ordersamling II å sid. 29 ändras och erhåller följande lydelse:

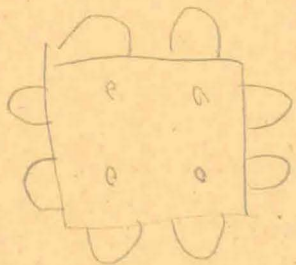
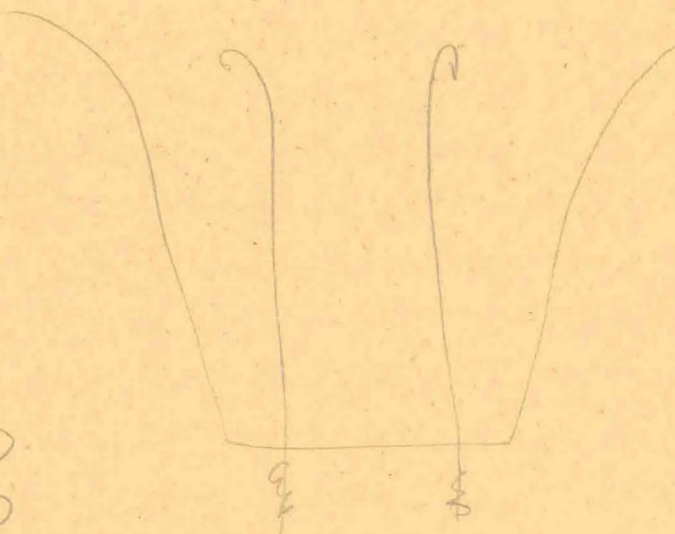
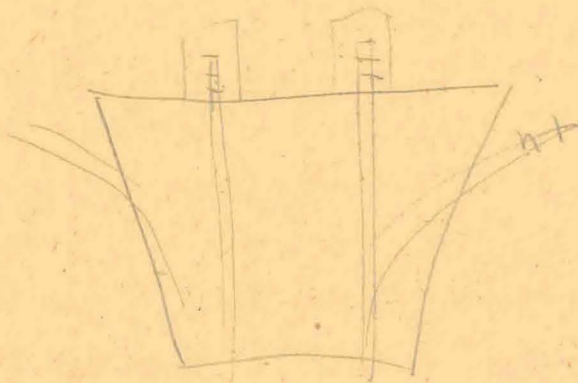
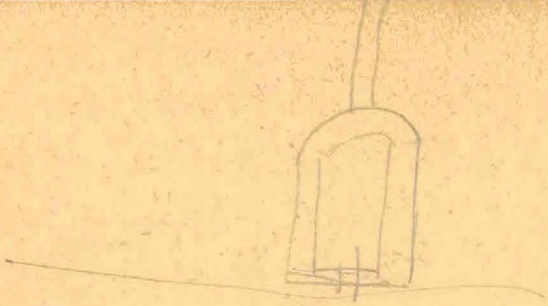
III. Övriga bestämmelser.

1) Vågmontör får vid övernattning å tjänsteresor i tjänstevagn räkna sig till godo jämväl 10 mark i nattpenningar (Rh H. 1215/1927).

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 31 juli 1931.

Vilhelm Jansson.

K. A. Wahlstedt.



Kiertokirje

N:o 17/1787

syyskuun 4 päivältä 1931

koskeva junaajohtavien konduktöörin
annettavia vaunuluetteloita.

Rautatiehallitus on tänään tapahtuneessa esittelyssä päättänyt, että liikkuvan kaluston käyttämistä koskeva tilasto on tehtävä konetyönä. Tätä varten otetaan käytäntöön uusi vaunuluettelo, kaavake B. N:o 110, jolla tiedot annetaan kaikenlaatuisista junista.

Tämän vaunuluettelon, kaavakkeen B. N:o 110, suhteen on jokaisen junaajohtavan konduktöörin huomattava,

1) että vaunuluettelo saa käsittää a) ainoastaan *samanlaatuisia* junia jonakin kuukauden seuraavista ajanjaksoista: 1 p. — 10 p. tai 11 p. — 20 p. tai 21 p. — 31 p., b) ainostaan *yhden* rataosan, c) edelleen ainoastaan *yhden* vakinaisen veturin ja *saman* veturimiehistön. Jos siis veturi tai kuljettaja tai lämmittäjä matkalla vaihtuu, on konduktöörin ehdottomasti laadittava uusi vaunuluettelo siltä asemalta lähtien, jolla vaihto on tapahtunut;

2) että ensiksi sarakkeet 1—12 ja 19—24 täytetään sarakkeotsakkeiden mukaan (sarakkeisiin 6—10 merkitään siis vain vaunujen akseliluku, ei vaunujen numeroita, kun taas sarakkeisiin 19—24 on sitäpaitsi kirjoitettava *vankivaunujen* ja kaikkien *vieraiden vaunujen numerot*);

Cirkulär

N:o 17/1787

av den 4 september 1931

angående tågförande konduktörers
vagnsuppgifter.

Vid i dag skedd föredragning har järnvägsstyrelsen beslutat, att uppgörandet av statistiken över den rullande materialens användning skall ske med tillhjälp av maskiner. För ändamålet tages en ny vagnsuppgift, formulär B. N:o 110, i bruk, gällande för alla slag av tåg.

Vid avgivandet av denna vagnsuppgift, form. B. N:o 110, bör varje tågförande konduktör iakttaga,

1) att vagnsuppgift får omfatta enbart a) *samma slags* tåg under någon av följande månadsperioder: 1—10 eller 11—20 eller 21—31, b) endast *en och samma* bandel, c) vidare endast *ett* ordinarie lok och *samma* lokomotivpersonal. Om således ombyte av lokomotiv eller av förare eller av eldare under vägen äger rum, måste konduktören ovillkorligen uppgöra en ny vagnsuppgift från och med den station, där ombytet skett;

2) att till först kolumnerna 1—12 och 19—24 ifyllas enligt kolumnrubrikerna (i kolumnerna 6—10 antecknas således vagnarnas axeltal, icke vagnsnumrorna, men i kolumnerna 19—24 böra dessutom *fångvagnarnas* och alla *främmande vagnars nummer* utskrivas);

3) että ainoastaan kaksinvedossa, t. s. jos junan kuljettamiseen todella tarvitaan kaksi veturia, saadaan vaunuluettelon etusivulle merkitä kahden eri veturin numerot sekä niiden miehistön nimet y. m. (junaan kytketty tarpeeton veturi merkitään vaunuluettelon takasivulle);

4) että junaajohtava konduktööri sen jälkeen rivittäin kertoo kunkin sarakkeissa 6—10 olevan akseliluvun sarakkeessa 12 olevalla kuljettujen kilometrien luvulla ja kirjoittaa tulon (vaunuakselikilometrit) oikeaan sarakkeeseen (vastaavat sarakkeet 13—17) sekä poikittaissumman sarakkeeseen 18. Lopuksi lasketaan jokainen sarakeista 13—18 yhteen ja on konduktöörin tarkastettava, että sarakkeiden 13—17 loppusummain poikittaissumma on sama kuin sarakkeen 18 loppusumma;

5) että myöskin vaunuluettelon takasivu aina täytetään;

6) että kaikki merkinnät, vähäpätöisiltäkin näyttävät, tehdään vaunuluetteloihin *erityisellä huolella ja ehdottomasti oikein*, sillä vain siten vältetään virheellisyyksistä sekä virantekorahojen että säästöpalkkioiden laskemisessa;

7) että näin laadittu vaunuluettelo viipymättä jätetään asemapäällystölle, jonka on lähetettävä kilometrikonttorille kaikki kuukauden 1 p.—10 p. välistä aikaa koskevat vaunuluettelot viimeistään saman kuukauden 15 päivänä, kuukauden 11 p.—20 p. välistä aikaa koskevat viimeistään saman kuukauden 25 päivänä ja kuukauden 21 p.—31 p. välistä aikaa koskevat viimeistään seuraavan kuukauden 5 päivänä.

Nykyiset vaunuluettelot, kaav. B. N:o 109 a, b, c, d ja e, poistetaan käytännöstä ja kaikki niitä koskevat rautatiehallituksen kiertokirjeessä N:o 35/H. 1755 26 päivästä marraskuuta 1926 mainitut määräykset kumotaan ensitulevan marraskuun 1 päivästä

3) att endast om dubbeldragning äger rum, d. v. s. tvänne lokomotiv erfordras för tågets framförande, å vagnsuppgiftens framsida får antecknas tvänne olika lokomotivnummer jämte namnen m. m. på tillhörande serviser (ett i tåget inkopplat icke erforderligt lokomotiv antecknas å vagnsuppgiftens fränsida);

4) att tågförande konduktören därpå radvis multiplicerar antalet axlar i envar av kolumnerna 6—10 med antalet lupna kilometer i kolumn 12 och skriver resultatet (vagnaxelkilometer) i rätt kolumn (resp. kol. 13—17) samt tvärsumman i kolumn 18. Slutligen nedsummeras envar av kolumnerna 13—18, varvid konduktören bör kontrollera att tvärsumman av slutsummorna i kolumnerna 13—17 är lika med slutsumman i kolumn 18;

5) att också vagnsuppgiftens fränsida alltid ifylles;

6) att samtliga anteckningar i vagnsuppgifterna, också sådana, som synas vara av mindre vikt, göras *synnerligen omsorgsfullt och absolut riktigt*, ty blott sålunda undvikes fel vid uträknandet av tjänstgöringspenningarna och bränslebesparingspremierna;

7) att den sålunda färdiga vagnsuppgiften ofördröjligen inlämnas till stationsbefälet, som åligger att till kilometerkontoret insända alla för månadsperioden 1—10 avgivna vagnsuppgifter senast den 15 i samma månad, för perioden 11—20 senast den 25 i samma månad och för perioden 21—31 senast den 5 i följande månad.

De nuvarande vagnsuppgifterna, form. B. N:o 109 a, b, c, d och e, försvinna och samtliga i järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 35/H. 1755 av den 26 november 1926 förefintliga bestämmelser angående desamma upphävas från och med den 1 instundande

alkaen. Samasta päivästä alkaen käytetään ainoastaan uutta vaunuluetteloa, kaav. B. N:o 110.

Antaakseen kuitenkin junaajohtaville konduktööreille sitä ennen tilaisuuden käytännölliseen harjoitukseen ja varmentaakseen siirtymisen uuteen menetelmään, on rautatiehallitus lisäksi päättänyt, että siirtymisajan, ensi lokakuun, kuluessa on jokaisen junaajohtavan konduktöörin sekä kirjoitettava vaunuluettelot, kaav. B. N:o 109 a—e että myöskin kirjoitettava ja laskettava vastaavat uudet vaunuluettelot, kaav. B. N:o 110.

Marraskuun 1 päivän 1931 jälkeen asema-konttoreissa jällellä olevat kaavakkeet, kaav. B. N:o 109 a, b, c, d ja e, on mahdollisimman pian palautettava tšekäläiseen painatus-töiden konttoriin.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, syyskuun 4 päivänä 1931.

november. Från och med samma dag av-gives enbart vagnsuppgift, form. B. N:o 110.

För att emellertid giva tågförande konduktörerna därförinnan tillfälle till praktisk övning och för att säkerställa övergången till det nya förfarandet har järnvägsstyrelsen jämväl beslutat, att under en övergångstid, närmare bestämt nästinstundande oktober månad, varje tågförande konduktör såväl bör skriva vagnsuppgifterna, form. B. N:o 109 a—e som också skriva och uträkna den nya vagnsuppgiften, form. B. N:o 110.

Efter den 1 november 1931 å stationskontoren förefintliga blanketter form. B. N:o 109 a, b, c, d och e böra snarast möjligt till härvarande kontor för tryckningsarbeten insändas.

Det alla, som vederbör, till kännedom och efterrättelse härigenom meddelas.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 4 september 1931.

Jalmar Castrén.

K. A. Wahlstedt.

Kiertokirje

N:o 18/2741

syyskuun 25 päivältä 1931

koskeva kuukautisia tavaratilastollisia ilmoituksia.

Siihen nähden, että varsin runsaat määrät paikallistavaraliikenteen kuljetuskirjoilla lähetetyistä lähetyksistä, joita on pidettävä todellisina tavarantoimituksina eikä minään liikennepaikan alueella tapahtuvina siirtoina, jätetään tilastollisiin kuukausiraportteihin merkitsemättä, todennäköisesti sen tähden, että mainittuihin kuljetuskirjoihin ei merkitä tavarantoimituksen laatua, on rautatiehallitus tänään tapahtuneessa esittelyssä päättänyt,

1) että kaikki paikallisliikenteen to-

dellisina lähetyksinä pidettävät tavarantoimitukset ovat merkittävät tilastollisiin kuukausisupistelmiin ja

2) että edellisessä kohdassa mainitut tavarantoimitukset ovat kuljetettavat tavallisilla rahtikirjoilla.

Tämä ilmoitetaan täydennyksenä rautatiehallituksen kierto- ja tiedoksi N:o 5/581 helmikuun 1 päivältä 1924 kaikkien asia-omaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, syyskuun 25 päivänä 1931.

Jalmar Castrén.

K. A. Wahlstedt.

Kiertokirje

syyskuun 24 päivältä 1931.

N:o 19/2754.

Rautatiehallitus on tänään tapahtuneessa esittelyssä vahvistanut tammikuun 1 päivänä 1932 voimaantuleviksi ja painatustöidenkonttorin toimesta aikanaan asianomaisille jaettaviksi uudet johtosäännöt sekä asemapäällikölle, asemapäällikönapulaiselle ja pysäkinhoitajalle että liikenne-

osaston linjahallinnossa palvelevalle kirjurille, lipunmyyjälle, sähköttäjälle ja itenäisissä vuoroissa toimivalle harjoittelijalle; mikä täten tiedoksi ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, syyskuun 24 päivänä 1931.

Vilhelm Jansson.

Tuure Blässar.

Kiertokirje

N:o 20/3105

marraskuun 12 päivältä 1931

**Hanhisuon pysäkin avaamisesta
liikenteelle.**

Rautatiehallitus on tänään tapahtuneessa esittelyssä määrännyt, että Urjalan aseman alainen Hanhisuon vaihde avataan joulukuun 1 päivästä 1931 lukien virkamiehen hoitamana pysäkinä täydelliselle liikenteelle ja että pysäkin lennätinhuudoksi on vahvistettu lyhennys „Hns”; minkä rautatiehallitus kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoittaa. Helsingissä, rautatiehallituksessa, marraskuun 12 päivänä 1931.

Cirkulär

N:o 20/3105

av den 12 november 1931

**angående öppnande av Hanhisuo hållplats
för trafik.**

Vid i dag skedd föredragning har järnvägsstyrelsen förordnat, att Hanhisuo växel, underlydande Urjala station, från och med den 1 december 1931 öppnas för obegränsad trafik såsom av tjänsteman skött hållplats, och har såsom dess telegrafupprop tillika fastställts förkortningen „Hns”; vilket alle dem, som vederbör, till kännedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 12 november 1931.

Vilhelm Jansson.

Thure Blässar.

Kiertokirje

N:o 21/3114.

Kontrollitoimiston uudesta ohjesäännöstä.

Annettu marraskuun 13 päivänä 1931.

Rautatiehallitus on tänään tapahtuneessa esittelyssä vahvistanut tammikuun 1 päivänä 1932 voimaanastuvaksi ja painatustöidenkonttorin toimesta aikanaan asianomaisille jaettavaksi kontrollitoimiston uuden ohjesäännön. Ohjesäännön mukaan on asiain jako eri jaostojen kesken sekä jaostojen nimet ja nimilyhennykset muutettu seuraavasti, huomioonottamalla, että jaostojen nimilyhennykset on mainittu sulkujen sisällä:

jaosto I (Kot I): yleiset asiat, kassojen sekä lippu- y. m. varastojen tarkastus ynnä arkistonhoito;

jaosto II (Kot II): kotimainen matkustaja-, matkatavara- ja lennätinliikenne;

jaosto III (Kot III): kotimainen tavaraliikenne ja jälkivaatimukset; sekä

jaosto IV (Kot IV): kansainvälinen sekä läntinen että itäinen matkustaja-, matkatavara- ja tavarakuljetus sekä kotimainen luottokuljetus.

Edelläolevan johdosta määrätään: että joulukuun tilit laaditaan ja lähete-

tään vielä entiseen tapaan ja entisillä osoitteilla;

että nykyisiä eri jaostojen osoitelippuja saadaan käyttää niin kauan kuin niiden varasto riittää, minkä jälkeen on yksinomaan käytettävä uusia lyhennysosoitteita;

että lähetettäessä esim. jaostolle Kot III jälkivaatimustilejä, shekkikirjoja B 151, B 140 y. m., on paketin tai kirjekuoren päälle tehtävä merkintä, mitä tilipapereita lähetys sisältää;

että läntisen tavarayhdysliikenteen tilityksistä annetaan määräykset eri kiertokirjeissä, sekä

että määräyskokoelman I osan kirjoitukseen N:o 12 „ilmoitukset (raportit)” ja aakkosellisen luettelon O N:o 1404 kohtiin III (nimilyhennykset) ja VIII (lyhennykset aakkosellisessa järjestyksessä) on tehtävä näistä muutoksista aiheutuvat korjaukset.

Tämä virkamiesten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa marraskuun 13 päivänä 1931.

Vilhelm Jansson.

Vilho Annala.

Kiertokirje

N:o 22/2741

marraskuun 13 päivältä 1931

koskeva kuukautisia tavaratilastollisia ilmoituksia.

Täydennyksenä kiertokirjeeseensä N:o 5/581 helmikuun 1 päivältä 1924 on rautatiehallitus tänään tapahtuneessa esittelyssä päättänyt,

että tilastollisiin supistelmiin on merkittävä kaikki paikallisliikenteenkin *todelliset* lähetykset, joina pidetään lähetyksiä, jotka kuljetetaan *yksinomaan* satamaradalla tai syrjäraiteella tai sen ja lähimmän aseman välillä, joten tilastoon ei ole merkittäviä sellaisia paikallisliikenteessä kuljetettavia lähetyksiä, jotka lähetetään edelleen tai jotka ovat saapuneet kaukoliikenteessä, ei myöskään tariffisäännön 56 §:ssä mainittuja kuljetuksia (siirtoja), ja

että edellisen kohdan mukaisesti tilastollisiin supistelmiin otettavien tavaralähetysten laatu ja painomäärä on, tavaraa kuljettaessa, merkittävä paikallistavaraliikenteen kuljetuskirjan B. N:o 140 yläreunaan.

Tämän kautta kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 18/2741 syyskuun 25 päivältä 1931; mikä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, marraskuun 13 päivänä 1931.

Jalmar Castrén.

K. A. Wahlstedt.

Kiertokirje

N:o 23/3067

marraskuun 6 päivältä 1931

merkinantopylväistä eli viheltämismärkeistä.

Senjohdosta, että Valtioneuvoston vahvistamat „Ohjeet rautateiden ja teiden tasoristeyksien varotusmerkeistä ja turvalaitteista” edellyttävät erinäisten ylikäytävien läheisyyteen radan varrelle pystytettäväksi n. s. merkinantopylväitä eli viheltämismerkkejä, on rautatiehallitus niiden tarkoituksesta, muodosta ja sijoituksesta määrännyt seuraavaa:

1) Viheltämismerkkien tarkoituksena on osoittaa veturimiehille, että tieylikäytävä on lähellä ja että on annettava varoitussignaali veturin höyryviheltimellä.

2) Kun junan ensimmäinen akseli tulee viheltämismerkkin kohdalle, on veturin annettava höyryviheltimellä kaksi perättäistä voimakasta varoitussignaalia tiellä kulkevien varoittamiseksi.

3) Viheltämismerkki on punainen (valkoreunainen), neliönmuotoinen kehys, joka on asetettuna noin 3 metrin korkeudelle kiskosta ja mikäli mahdollista kulkusuunnan oikealle puolelle. Viheltämismerkki on takaapäin harmaa. Viheltämismerkkiä ei pimeään aikaan valaista.

Cirkulär

N:o 23/3067

av den 6 november 1931

angående lystrings- eller visselmärken.

Enär av Statsrådet fastställda instruktioner angående varningsmärken och säkerhetsanläggningar vid korsningar i banans plan mellan väg och järnväg („Ohjeet rautateiden ja teiden tasoristeyksien varotusmerkeistä ja turvalaitteista”) förutsetta, att invid banan i närheten av vissa vägkorsningar uppställas s. k. lystrings- eller visselmärken, har järnvägsstyrelsen angående dessas ändamål, form och placering fastställt följande:

1) Visselmärkes ändamål är att varsko lokomotivpersonalen om att vägkorsning finnes i närheten och att varningssignal bör givas med lokomotivets ångvissla.

2) Så snart tågets första axel uppnår visselmärket, bör med lokomotivets ångvissla givas två på varandra följande kraftiga varningssignaler för varskoende av vägtrafikanterna.

3) Visselmärke består av en röd (vitkantad), kvadratformig ram, fästad på ungefär 3 meters höjd över rälen samt, såvitt möjligt, uppställd till höger om farriktningen. Visselmärke är bakåt grått till färgen. Visselmärke är icke belyst i mörker.

4) Jos viheltämismerkki on asetettu jonkin liikennepaikan sellaiselle kohdalle, missä tulosignaali tavallisesti annetaan, on yllämainittujen varoitussignaalien asemesta annettava selvä, pitkä tulosignaali heti junan ensi akselin tultua viheltämismerkkin kohdalle.

Edelläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, marraskuun 6 päivänä 1931.

4) Om visselmärke är uppställt i närheten av trafikplats å sådant ställe, varest ankomstsignal vanligen gives, bör i stället för ovannämnda varningssignaler en tydlig, lång ankomstsignal givas genast, då tågets första axel uppnått visselmärket.

Ovanstående meddelas härigenom vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 6 november 1931.

Jalmar Castrén.

A. Grunér.

Kiertokirje

N:o 24/2471

annettu marraskuun 19 p. 1931.

Rautatiehallituksen ja Aero O. Y.:n välinen

SOPIMUS

matkustajain ja matkatavaran kuljetuksesta rautateitse.

Rautatiehallitus ja Aero O. Y. Helsingistä ovat tehneet seuraavan sopimuksen luvan myöntämisestä lentolipun omaavalle matkustajalle jättää lentolinja ja sensijaan käyttää rautatietä.

1 §.

Tarkoitus.

Aero O. Y.:n tilauksesta Valtionrautateiden asemat antavat matkalippuja ja kirjavat matkatavaraa ilman käteismaksua.

Kuljetus rautatiellä tapahtuu Tariffisäännössä määrättyjen täysien normaalimaksujen mukaan, kuitenkin soveltamalla lapsille myönnettyjä alennuksia.

2 §.

Tilaukset.

Lentolippu ei kelpaa rautatiematkaa varten.

Rautatielippu annetaan ja matkatavara kirjataan oheenliitetyn mallin (N:o 1 ja N:o 2) mukaista tilausseteliä esittäessä. Näiden tilaussetelien lomakkeet painattaa ja kustantaa Aero O. Y.

Tilaussetelin määräasema voi olla muukin kuin lentolipussa mainittu.

3 §.

Menettely.

Kunkin tilaussetelin, joka on annettava rautatieasemalle, todisteena on esitettävä lentolinjan (matkustajaa tai matkatavaraa koskeva) kuljetustodistus. Asema antaa nämä kuljetustodistukset takaisin haltijalle, varustettuaan ne aseman nimileimalla sekä merkittyään niihin rautatiekuljetusta varten antamansa matkaliput ja matkatavaratodistukset (mainitsemalla lähtöaseman, tilauksessa ilmoitetun määräaseman, vaunu- luokan, kulkutien j. n. e.).

Lapsia koskevassa tilaussetelissä tulee olla ilmoitus lasten iästä.

Rautatie ei ole velvollinen vakuuttautumaan lentomatkustajan tai tilaussetelin haltijan oikeudesta tai henkilöllisyydestä eikä myöskään tutkimaan lentolipun tai tilaussetelin oikeellisuutta.

Rautatie ei hyväksy tilaussetelejä, joihin ilmeisesti on tehty lisäyksiä tai muutoksia, elleivät nämä lisäykset ja muutokset ole Aero O. Y.:n todistamat ja allekirjoittamat.

4 §.

Katkotariffi.

Jollei suoranaisia matkustaja- ja matkatavaratariffeja ole tilaussetelissä mainitun määräaseman ja sen aseman välillä, jolla

tilausseteli esitetään, on viimeainitun aseman meneteltävä seuraavalla tavalla:

1. Asema antaa matkustajalipun ja kirjaa kysymykseen tulevan matkatavaran jollekin väliasemalle, jolle on olemassa määrätyt tariffimaksut, mikä menettely tarvittaessa toistetaan, kunnes lopullinen määräasema on saavutettu. Asema merkitsee annetun lipun ja kirjatun matkatavaran yhteen tilausseteliin liittyvistä kupongeista, irroittaa kupongin ja säilyttää sen, jotta Rautatiehallitus voi Aero O. Y:ltä periä maksun.

2. Asema antaa matkustajalle takaisin tilaussetelin, merkittyään siihenkin ilmoituksen matkalipun antamisesta ja matkatavaran kirjaamisesta sekä leimattuaan siihen aseman päiväleiman.

Tilausseteli jää tilin todisteeksi sille asemalle, joka antaa lopulliselle määräasemalle kelpaavan matkalipun ja matkatavaratodistuksen. Ilmoitus matkalipun antamisesta (määräasema, luokka, junalaji, hinta, kulutie, j. n. e.) ja matkatavaran kirjaamisesta (paino, kuljetustie, maksu j. n. e.) merkitään tällöin tilaussetelin takasivulle.

5 §.

Vaunuluokka.

Rautatie antaa 1:sen luokan matkalipun, milloin sellainen voi tulla kysymykseen. Jos käytettävissä olevassa junassa on ainoastaan 2:sen ja 3:n luokan vaunuja, annetaan matkaliput joko 2:seen tai 3:nteen luokkaan. Erinäisten junien ja vaunujen käyttämisestä säädetty lisämaksu on matkustajan suoritettava käteisellä rautatielle.

6 §.

Tulli-, vero- ja poliisimuodollisuudet.

Rautatie ei millään tavalla puutu muodollisuuksiin, joita tulli-, vero- ja poliisiviranomaiset vaativat matkustajilta.

7 §.

Vieraat lentoliikenneyhtiöt.

Suomen valtionrautateiden asemat vastaanottavat tässä sopimuksessa mainituilla ehdoilla jokaisen International Air Traffic Association (I. A. T. A.) nimiseen liittoon kuuluvan lentoliikenneyhtiön tilausseteleitä. Kuljetusmaksut, jotka näiden tilausten perusteella ovat rautatielle tulevat, suorittaa Aero O. Y., jonka asiana on periä ne asianomaiselta lentoliikenneyhtiöltä.

8 §.

Takuu.

Aero O. Y. on velvollinen antamaan Rautatiehallitukselle säästökassan talletuskirjan tai pankkivakuuden tämän sopimuksen määräysten täyttämistä Rautatiehallituksen nähden. Tästä takuusta tulee laadittavaksi eri sopimus.

Tilaussetelien tilityksestä määrätään samoin eri sopimuksessa.

9 §.

Tilaussetelien kelpoisuus.

Aero O. Y. on yksin vastuussa tilaussetelien käyttämisestä. Paitsi niitä tapauksia, jolloin rautatie on syyllinen, Aero O. Y. sitoutuu vastaväitteittä hyväksymään tilaukset, joiden nojalla rautatie vaatii maksua annetuista matkalipuista ja kirjattusta matkatavarasta.

Aero O. Y. suostuu maksun suorittamiseen rautatielle siinäkin tapauksessa että matkustaja on käyttänyt tilausseteliä tämän sopimuksen voimassaoloajan päätyttyä.

10 §.

Kuljetusmääräykset.

Matkustajiin ja matkatavaroihin, jotka kuljetetaan rautatiellä tämän sopimuksen nojalla, sovelletaan, paitsi edellä olevia erikoismääräyksiä, rautatien yleisiä kuljetusmääräyksiä.

11 §.

Lentokuljetus.

Lentokuljetuksesta aiheutuvat korvausvaatimukset ratkaisee asianomainen lentoliikenneyhtiö.

12 §.

Sopimuksen voimassaoloaika.

Tämä sopimus tulee voimaan tammikuun 1 päivästä 1932 yhden vuoden ajaksi. Ellei

Helsinki, marraskuun 19 p. 1931.

Rautatiehallitus.

Vilhelm Jansson. Vilho Annala.

jompikumpi sopimuspuoli sitä irtisano, on sopimus voimassa vuodesta vuoteen. Kumpikin sopimuspuoli on kuitenkin oikeutettu irtisanomaan sen noudattamalla kolmen kuukauden irtisanomisaikaa.

Edellä olevaa sopimusta on laadittu kaksi kappaletta, joista toisen on saanut Rautatiehallitus ja toisen Aero O. Y.

Helsinki, joulukuun 14 p. 1931.

Aero O. Y.

S. A. Hohenthal. Gunnar Ståhle.

Sarja }
Serie }
Série }
N:o _____

I. A. T. A.
Lentoliikenneyhtiön tilaus.
Requisition från Lufttrafikbolag.
Requisition de la Compagnie de Transport Aérien.

Liite N:o 1.

Tämä tilausseteli jää sille asemalle, joka antaa tilaussetelissä mainitulle lopulliselle määrääsemälle kelpaavat matkaliput.
Denna rekvisition behålles av den station, som utställer biljetterna till den å rekvisitionen angivna slutliga bestämmelsestationen.
Cette réquisition est retirée par la station qui délivre les billets pour la destination définitive de la réquisition.

Asemapäällikköä _____ n asemalla _____ rautatiellä _____ pyydetään antamaan
Stationsföreståndaren å _____ station vid _____ järnväg _____ anmodas utställa
Le Chef de gare de _____ du (des) Chemin (s) de fer de _____ est prié de délivrer

_____ täysikäiselle _____ vuxna personer _____ adultes
_____ matkalippua _____ luokassa _____ n asemalle _____ *) esitettäessä tämän tilaussetelin
(kirjaimin ja luvuin) _____ biljetter i _____ klass till _____ (bestämmelsestation) _____ n _____ för _____ vuod. lapselle _____ vid företeende av de flygbiljet-
(med bokstäver och siffror) _____ billets de _____ (destination) _____ pour _____ barn om _____ år _____ sur présentation des billets
(en lettres et en chiffres) _____ classe pour _____ (destination) _____ pour _____ barn om _____ ans _____ enfants de _____ ans

takasisivulle merkittyjä lentolippuja, ter, som angivits å omstående sida. d'avion énumérés au dos.

Tehdyn sopimuksen mukaan rautatien hallinto myöhemmin perii kuljetusmaksut.
Enligt träffad överenskommelse komma befordringsavgifterna att senare uttagas genom järnvägsförvaltningens försorg.
Suivant convention intervenue, le prix des titres de transport sera ultérieurement récupéré par l'Administration des chemins de fer.

*) Tarpeeton pyyhitään pois.
Det ej behöfliga överstrykes.
Biffer les indications inutiles.

Lentoliikenneyhtiön leima
Flygtrafikbolagets stämpel
Timbre de la Compagnie de transport aérien

_____ p. _____ kuuta 19 _____
den _____ le _____

Nimikirjoitus
Underskrift
Signature

Todistus matkalippujen antamisesta tilaussetelissä mainitulle lopulliselle määrääsemälle, kts. takasisivua.
Intyg om biljetternas utställande till den å rekvisitionen angivna slutliga bestämmelsestationen, se omstående sida.
Certificat d'émission des billets jusqu'à la station définitive de la réquisition (voir au dos).

Alla olevat kupongit tulee sen aseman täyttää, joka, suoranaisen tariffin puitteissa, antaa jollekin väliasemalle kelpaavan matkalipun.
Nedanstående kuponger skola ifyllas av den station, som, i avsaknad av direkt tariff, utställer biljett till en mellanstation.
Les coupons ci-dessous doivent être remplis par la station qui délivre, à défaut d'un billet direct, un billet pour une gare intermédiaire.

Kuponki
Kupong B₁
Coupon

_____ km lippua kohti _____ per biljett _____ chacun

_____ lippu(a) _____ luokassa _____ junassa
(lukumäärä) _____ biljett _____ i _____ klass _____ (junalaji) _____
(antal) _____ biljet _____ (s) de _____ classe _____ (tågslag)

on annettu matkaa varten _____ n asemalta _____ n asemalle
ha _____ utstälts från _____ till _____
a _____ ont _____ été délivré (s) de _____ pour _____

över _____ n kautta, lipun hinta _____ Mk.
via _____ till ett pris av _____ per biljett.
au prix de _____ chacun.

Vaihtoaseman päiväleima.
Biljettutställande stationens datumstämpel.
Timbre à date de la station d'échange.

Kuponki
Kupong B₂
Coupon

_____ km lippua kohti _____ per biljett _____ chacun

_____ lippu(a) _____ luokassa _____ junassa
(lukumäärä) _____ biljett _____ i _____ klass _____ (junalaji) _____
(antal) _____ biljet _____ (s) de _____ classe _____ (tågslag)

on annettu matkaa varten _____ n asemalta _____ n asemalle
ha _____ utstälts från _____ till _____
a _____ ont _____ été délivré (s) de _____ pour _____

över _____ n kautta, lipun hinta _____ Mk.
via _____ till ett pris av _____ per biljett.
au prix de _____ chacun.

Vaihtoaseman päiväleima.
Biljettutställande stationens datumstämpel.
Timbre à date de la station d'échange.

Tämä kuponki jää sille asemalle, joka antaa jollekin väliasemalle kelpaavan matkalipun.
Denna kupong behålles av den station, som utställer biljett till en mellanstation.
Ce coupon est retiré par la station qui délivre le billet pour une station intermédiaire.

Tämä kuponki jää sille asemalle, joka antaa jollekin väliasemalle kelpaavan matkalipun.
Denna kupong behålles av den station, som utställer biljett till en mellanstation.
Ce coupon est retiré par la station qui délivre le billet pour une station intermédiaire.

Sarja }
Serie }
Série }
N:o _____

Kuponki
Kupong A₁
Coupon

Esitettäessä _____ n
Vid uppvisande av rekvisition från _____ (lentoliikenneyhtiön nimi)
Sur présentation de la réquisition de la _____ (flygtrafikbolagets namn)
tilausseteliä _____ p:ltä _____ kuuta 19 _____ sekä _____ (lukumäärä)
av den _____ du _____ och av _____ (antal)
et de _____ (nombre)

lentolippu(a) _____ on annettu _____ matkalippu(a),
flygbiljett _____ ha _____ utstälts _____ biljett _____,
billet(s) d'avion _____ il a été émis _____ billet(s),
(lukumäärä) _____ (antal)

_____ kmn matkalle, _____ luokassa _____ junassa
km per biljett, _____ i _____ klass _____ (junalaji) _____
chacun, _____ de _____ classe _____ (tågslag)

_____ n asemalta _____ n asemalle _____ n kautta,
från _____ de _____ till _____ över _____
de _____ pour _____ via _____

lipun hinta _____ Mk, ilman käteismaksua.
till ett pris av _____ per biljett, utan kontant betalning.
au prix de _____ chacun sans paiement.

Vaihtoaseman päiväleima.
Biljettutställande stationens datumstämpel.
Timbre à date de la station d'échange.

Sarja }
Serie }
Série }
N:o _____

Kuponki
Kupong A₂
Coupon

Esitettäessä _____ n
Vid uppvisande av rekvisition från _____ (lentoliikenneyhtiön nimi)
Sur présentation de la réquisition de la _____ (flygtrafikbolagets namn)
tilausseteliä _____ p:ltä _____ kuuta 19 _____ sekä _____ (lukumäärä)
av den _____ du _____ och av _____ (antal)
et de _____ (nombre)

lentolippu(a) _____ on annettu _____ matkalippu(a),
flygbiljett _____ ha _____ utstälts _____ biljett _____,
billet(s) d'avion _____ il a été émis _____ billet(s),
(lukumäärä) _____ (antal)

_____ kmn matkalle, _____ luokassa _____ junassa
km per biljett, _____ i _____ klass _____ (junalaji) _____
chacun, _____ de _____ classe _____ (tågslag)

_____ n asemalta _____ n asemalle _____ n kautta,
från _____ de _____ till _____ över _____
de _____ pour _____ via _____

lipun hinta _____ Mk, ilman käteismaksua.
till ett pris av _____ per biljett, utan kontant betalning.
au prix de _____ chacun sans paiement.

Vaihtoaseman päiväleima.
Biljettutställande stationens datumstämpel.
Timbre à date de la station d'échange.

Lentoliikenneyhtiön täytettävä.
Ifylles av flygtrafikbolaget.
A remplir par la Compagnie de transport aérien.

Lentolippuja.
Flygbiljetter.
Billets de transport par avion

Sen aseman täytettävä joka antaa tilaussetelissä mainitulle lopulliselle määrääsemälle kelpaavat matkaliput.

Ifylles av den station, som utställer biljetterna till den å rekvisitionen angivna slutliga bestämmelsestationen

A remplir par la station qui délivre les billets pour la destination définitive de la réquisition.

N:o	Lipun antanut yhtiö Bolag som utställt biljetten Compagnie ayant émis le billet	<p>(lukumäärä) matkalippu(a). kmn matkalle, luokassa (antal) biljett, km per biljett, i klass (nombre) billet(s), chacun, de classe</p> <p>(junalaji) junassa on annettu matkaa varten n asemalta (tågslag) ha utstälts från (catégorie du train) ont été délivré(s) de</p> <p>till n asemalle n kautta, lipun hinta pour över n kautta, till ett pris av via Mk per biljett. chacun.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;"> <p>Aseman päiväleima Stationens datumstämpel Timbre à date de la station</p> </div> <p style="text-align: right;">, den 19 le</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">Asemavirkailijan nimikirjoitus. Stationstjänstemans namnteckning. Signature de l'agent de la gare.</p>
-----	---	--

Sarja }
 Serie }
 Série }
 N:o _____

I. A. T. A.
 Lentoliikenneyhtiön tilaus.
 Rekvisition från lufttrafikbolag.
 Réquisition de la Compagnie de Transport Aérien.

Tämä tilausseteli jää sille asemalle, joka kirjaa matkatavaran tilaussetelissä mainitulle lopulliselle määräasemalle.
 Denna rekvisition behålles av den station, som inskriver resgodset till den å rekvisitionen angivna slutliga bestämmelsestationen.
 Cette réquisition est retirée par la station qui expédie les bagages à la destination définitive de la réquisition.

Asemapäällikköä _____ n asemalla _____ rautatiellä pyydetään,
 Stationsföreståndaren å _____ station vid _____ järnväg anmodas, att vid företeende
 Le Chef de gare de _____ du (des) Chemin(s) de fer de _____ est prié d'expédier, sur
 tämän tilaussetelin takasivulle merkittyjä lentomatkatavaratodistuksia esitettäessä, kirjaamaan _____ (kirjaimin ja luvuin) kg matkatavaraa.
 av de flygresgodsbrev som angivits å omstående sida, inskriva _____ (med bokstäver och siffror) resgods.
 présentation des bulletins de bagages par avion énumérés au dos, _____ (en lettres et chiffres) de bagages.

Tehdyn sopimuksen mukaan rautatien hallinto myöhemmin perii kuljetusmaksun.
 Enligt träffad överenskommelse kommer resgodsfirakten att senare uttagas genom järnvägsförvaltningens försorg.
 Suivant convention intervenue, le prix de transport sera ultérieurement récupéré par l'Administration des Chemins de fer.

Lentoliikenneyhtiön leima
 Flygtrafikbolagets stämpel
 Timbre de la Compagnie de Transport aérien

Todistus matkatavaran kirjaamisesta tilaussetelissä mainitulle lopulliselle määräasemalle, kts takasivua.
 Intyg om resgodsets inskrivning till den å rekvisitionen angivna slutliga bestämmelsestationen, se omstående sida.
 Certificat d'expédition pour les bagages jusqu' à la station définitive de la réquisition (voir au dos).

_____ den _____ p. _____ kuuta 19 _____
 le
 Nimikirjoitus
 Namunderskrift
 Signature

Alla olevat kupongit tulee sen aseman täyttää, joka, suoranaisen tariffin puutteessa, kirjaa matkatavaran jollekin väliasemalle.
 Nedanstående kuponger skola ifyllas av den station, som, i avsaknad av direkt tariff, inskriver resgodset till en mellanstation.
 Les coupons ci-dessous doivent être remplis par la station qui expédie, à défaut d'un tarif direct, à une gare intermédiaire.

Kuponki
 Kupong B₁
 Coupon
 _____ (kirjaimin ja luvuin) kg matkatavaraa on kirjattu kuljetettavaksi
 _____ (med bokstäver och siffror) resgods har inskrivits
 _____ (en lettres et chiffres) de bagages ont été expédiés
 _____ n asemalta _____ n asemalle _____ n kautta.
 från _____ till _____ över
 de _____ pour _____ via
 Matkatavaramaksu _____ Mk
 Resgodsfirakt
 Prix de transport

Kuponki
 Kupong B₂
 Coupon
 _____ (kirjaimin ja luvuin) kg matkatavaraa on kirjattu kuljetettavaksi
 _____ (med bokstäver och siffror) resgods har inskrivits
 _____ (en lettres et chiffres) de bagages ont été expédiés
 _____ n asemalta _____ n asemalle _____ n kautta.
 från _____ till _____ över
 de _____ pour _____ via
 Matkatavaramaksu _____ Mk
 Resgodsfirakt
 Prix de transport

Matkatavaraa kirjaavan aseman päiväleima
 Resgods inskrivande stationens datumstämpel
 Timbre à date de la gare d'échange

Matkatavaraa kirjaavan aseman päiväleima
 Resgods inskrivande stationens datumstämpel
 Timbre à date de la gare d'échange

Tämä kuponki jää sille asemalle, joka kirjaa matkatavaran jollekin väliasemalle.
 Denna kupong behålles av den station, som inskriver resgodset till en mellanstation.
 Ce coupon est retiré par la station qui expédie les bagages à une station intermédiaire.

Sarja }
 Serie }
 Série }
 N:o _____
 Esitettäessä _____ n
 Vid uppvisande av rekvisition från _____ (lentoliikenneyhtiön nimi)
 Sur présentation de la réquisition de la _____ (flygtrafikbolagets namn)
 tilausseteliä _____ p:ltä _____ kuuta 19 _____
 av den _____
 du _____
 sekä _____ (lukumäärä) lentomatkatavaratodistusta
 och av _____ (antal) flygresgodsbrev
 et de _____ (nombre) bulletins de bagages avion
 on kirjattu _____ kg matkatavaraa _____ n asemalta _____ n
 har inskrivits _____ resgods från _____ till _____
 il a été expédié _____ de bagages de _____ pour _____
 asemalle _____ n kautta,
 över _____
 via _____
 ilman käteismaksua. _____ Matkatavaramaksu _____ Mk
 utan kontant betalning. _____ Resgodsfirakt
 sans paiement. _____ Prix de transport

Matkatavaraa kirjaavan aseman päiväleima
 Resgods inskrivande stationens datumstämpel
 Timbre à date de la station d'échange

Sarja }
 Serie }
 Série }
 N:o _____
 Esitettäessä _____ n
 Vid uppvisande av rekvisition från _____ (lentoliikenneyhtiön nimi)
 Sur présentation de la réquisition de la _____ (flygtrafikbolagets namn)
 tilausseteliä _____ p:ltä _____ kuuta 19 _____
 av den _____
 du _____
 sekä _____ (lukumäärä) lentomatkatavaratodistusta
 och av _____ (antal) flygresgodsbrev
 et de _____ (nombre) bulletins de bagages avion
 on kirjattu _____ kg matkatavaraa _____ n asemalta _____ n
 har inskrivits _____ resgods från _____ till _____
 il a été expédié _____ de bagages de _____ pour _____
 asemalle _____ n kautta,
 över _____
 via _____
 ilman käteismaksua. _____ Matkatavaramaksu _____ Mk
 utan kontant betalning. _____ Resgodsfirakt
 sans paiement. _____ Prix de transport

Matkatavaraa kirjaavan aseman päiväleima
 Resgods inskrivande stationens datumstämpel
 Timbre à date de la station d'échange

Lentoliikenneyhtiön täytettävä
Ifylles av flygtrafikbolaget
A remplir par la Compagnie de transport aérien

Lentomatkatavaratodistuksia
Flygresgodsbevis
Bulletins de bagages par avion

Sen aseman täytettävä joka kirjaa matkatavaran tilaussetelissä mainitulle
lopulliselle määräasemalle.

Ifylles av den station, som inskriver resgodset till den å rekvisitionen
angivna slutliga bestämmelsestationen.
A remplir par la station qui expédie les bagages à la destination définitive
de la réquisition.

N:o	Yhtiö joka on antanut matkatavaratodistuksen Bolag som utställt resgodsbeviset Compagnie ayant émis le bulletin	Paino Vikt Poids

_____ kg matkatavaraa on kirjattu kuljetettavaksi
resgods har inskrivits
de bagages ont été expédiés

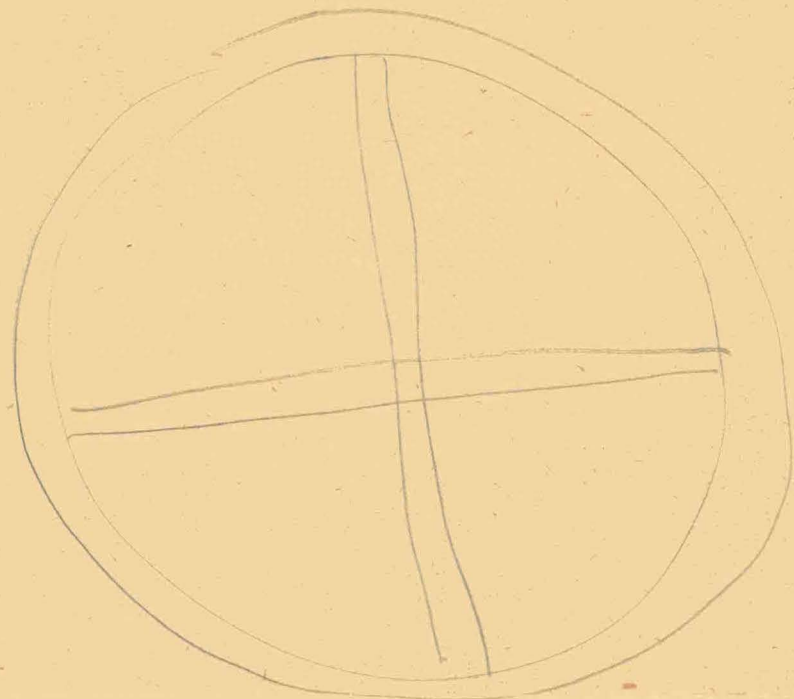
från _____ n asemalta till _____ n asemalle
de _____ n kautta. pour

över _____ n kautta. Matkatavaramaksu _____ Mk.
via _____ Resgodsfrakt
Prix de transport

_____ den _____ 19____
le

Aseman päiväleima
Stationens datumstämpel
Timbre à date de la gare

Asemavirkailijan nimikirjoitus
Stationstjänstemans namnteckning
Signature de l'agent de la gare



Kiertokirje

N:o 25/3417

joulukuun 11 päivältä 1931

Lahden—Heinolan radan Lahden—Ränninmäen rataosan liikennöimisestä.

Sittenkun Lahden—Heinolan rakenteella olevan rautatien Lahden—Ränninmäen välinen rataosa on toimitetussa tarkastuksessa todettu olevan liikennekelpoisessa kunnossa, on rautatiehallitus kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön kirjeen nojalla viimekuluneen marraskuun 23 päivältä N:o 5420 määrännyt, että puheenaoleva rataosa avataan tammikuun 1 päivästä 1932 lukien yleiselle liikenteelle huomioonottamalla seuraavaa:

Lahden—Ränninmäen rataosa luetaan hallinnollisessa ja tilastollisessa suhteessa Helsingin—Hämeenlinnan—Rajajoen rataan, kuuluen

ensimmäiseen kassanhoitopiiriin,
ensimmäiseen liikennejaksoon,
toiseen ratajaksoon,
ensimmäiseen varikkojaksoon,
toiseen varastojaksoon ja
kymmenenteen lennätinteknikkopiiriin.

Lääkärinhoidosta ilmoitetaan erikseen.

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

Cirkulär

N:o 25/3417

av den 11 december 1931

angående trafikering av Lahti—Ränninmäki bandel å Lahti—Heinola banan.

Sedan Lahti—Ränninmäki bandel av Lahti—Heinola under byggnad varande järnväg vid verkställd avsyning befunnits vara i trafikdugligt skick, har järnvägstyrelsen i stöd av ministeriets för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena skrivelse av den 23 sistlidna november N:o 5420 förordnat, att ifrågavarande bandel från och med den 1 januari 1932 skall öppnas för allmän trafik med iakttagande av följande:

Lahti—Ränninmäki bandel hänföres i administrativt och statistiskt avseende till Helsingfors—Hämeenlinna—Rajajoki banan, hörande till

första kassörsdistriktet,
första trafiksektionen,
andra bansektionen,
första depotssektionen,
andra förrädssektionen och
tionde telegrafteknikerdistriktet.

Angående läkarvården meddelas särskilt. Trafikplatserna å Lahti—Ränninmäki bandel samt dessas avstånd från Helsingfors och varandra ävensom telegrafupproppen, 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.	Nimilyhen- nys. Namnför- kortning.	Liikennöimis- tapa. Trafikerings- sätt.
Lahti..... { II lk. asema kl. station ..	130	—	Lh	—	—
Möysä { tieylikäytävä vägövergång	133	3	—	—	—
Myllypohja { tieylikäytävä vägövergång	136	3	—	—	—
Ahtiala { pysäkki hällplats	138	2	Aha	—	—
Kunnas { tieylikäytävä vägövergång ..	140	2	—	—	—
Seesta { laiturivaihde plattformväxel ..	145	5	—	Set	Hlm & T.
Mäkelä { pysäkki hällplats	148	3	Mäl	—	—
Vierumäki { laiturivaihde plattformväxel ..	154	6	—	Vrm	Hlm & T.
Jyrängö .. { pysäkki hällplats	162	8	Jyr	—	—
Ränninmäki { Liikennöidään toistaiseksi lai- turivaihteena. kunnes Heinola avataan liiken- teelle. Trafikeras tillsvi- dare såsom platt- formväxel intill dess Heinola öpp- nas för trafik.	166	4	—	—	Hlm & Tt

Edellämainituista laiturivaihteista on Seesta Ahtialan pysäkin, Vierumäki Mäkelän pysäkin ja Ränninmäki Jyrängön pysäkin alainen. Sen lisäksi määrätään, että junat saavat pysähtyä Möysän, Myllypohjan ja Kunaan tieylikäytävillä, jotka kaikki ovat Ahtialan pysäkin alaisia.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, joulukuun 11 päivänä 1931.

Av förenämnda plattformväxlar underlyder Seesta Ahtiala hällplats, Vierumäki Mäkelä hällplats och Ränninmäki Jyrängö hällplats. Dessutom förordnas, att tågen få göra uppehåll vid Möysä, Myllypohja och Kunnas vägövergångar, vilka allesaman underlyda Ahtiala hällplats.

Det alle dem som vederbör till kännedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 11 december 1931.

Wilhelm Jansson.

Tuure Blässar.

Kiertokirje

N:o 26/3498

joulukuun 18 päivältä 1931

koskeva valtionrautateiden momenttitaulua.

Rautatiehallitus on tänään tapahtuneessa esittelyssä vahvistanut valtionrautateiden kirjan- ja tilinpitoa varten uuden suunnitelman eli momenttitaulun ja määrännyt sen otettavaksi käytäntöön tammikuun 1 päivästä 1932 lukien; mikä, sekä että sanottua momenttitaulua, kaavake O. N:o

1281, saadaan tilata rautatiehallituksen painatustöiden konttorista, täten kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, joulukuun 18 päivänä 1931.

Jalmar Castrén.

K. A. Wahlstedt.

Kiertokirje

N:o 2571.

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

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

valtuusmiehistä

I, II ja III eläkeluokkaa käsittävän I valitsijamiesryhmän edustaja ensi luokan ratainsinööri Karl Oskar Rejman,

IV, V ja VI eläkeluokkaa käsittävän II valitsijaryhmän edustaja asemapäällikkö Benjamin Ajo,

VII, VIII ja IX eläkeluokkaa käsittävän III valitsijaryhmän edustaja veturinkuljettaja Matti Juhani Rasinen,

X, XI ja XII eläkeluokkaa käsittävän IV valitsijaryhmän edustaja metsävirtija Väinö Salonen;

johtokunnasta

III valitsijaryhmän edustaja veturinkuljettaja Hemmi Wainio ja hänen varamiehensä veturinkuljettaja Kalle Valfrid Säilä,

IV valitsijaryhmän edustaja ent. kamreeri Axel Vitalis Lindqvist ja hänen varamiehensä apukamreeri Lydia Paulina Elgfors.

Tämän vuoden lopussa eroavat myös seuraavat *valtuusmiesten varamiehet*:

I valitsijaryhmän edustaja piiri-insinööri Karl Fr. Appelberg;

II valitsijaryhmän edustaja liikennetarkastaja Rafael Pippingsköld;

III valitsijaryhmän edustaja veturinkuljettaja Juho Kröger;

IV valitsijaryhmän edustaja luotsi Aaro Arvilommi;

sekä tilintarkastajat ja heidän varamiehensä:

I valitsijaryhmän edustaja filosofian maisteri Kaarlo W. Hoppu ja hänen varamiehensä johtaja Einar Moring;

II valitsijaryhmän edustaja kamreeri Yrjö Tamminen ja hänen varamiehensä kontrollööri Frans Isak Myntti;

III valitsijaryhmän edustaja veturinkuljettaja Johan Edvin Långholm ja hänen varamiehensä veturinkuljettaja Gustaf Ferdinand Rönnberg; sekä

IV valitsijaryhmän edustaja merenkulktarkastaja Abraham Arvid Rusko ja hänen varamiehensä kirjaaja Varma Kilander, joten heidän sijaansa on valittava:

neljä valtuusmiestä, 1 kunkin valitsijaryhmän puolesta, ajaksi 1/1 1932—31/12 1935;

neljä valtuusmiesten varamiestä, 1 kunkin valitsijaryhmän puolesta, ajaksi 1/1 1932—31/12 1933;

kaksi johtokunnan jäsentä, toinen III valitsijaryhmän ja toinen IV valitsija-

ryhmän puolesta sekä heidän varamiehensä, kaikki ajaksi 1/1 1932—31/12 1935;

neljä tilintarkastajaa ja neljä tilintarkastajain varamiestä, 1 kunkin valitsijaryhmän puolesta, ajaksi 1/1 1932—31/12 1933.

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

Vaalissa on otettava huomioon, että eroavat toimenhaltijat voidaan valita uudestaan;

että vaalit toimitetaan suhteellisen valitavan perusteella;

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

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

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

että valitsijan tulee viimeistään marraskuun 16 päivänä 1931 ennen klo XII asianomaiselle vaaliasiamiehelle antaa tahi lähettää vaalilippunsa suljettuna kuoreen, jonka ulkopuolelle tulee olla merkittynä „Vaalilippu Sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassan valtuusmiesten ja johtokunnan jäsenten y. m. vaaliin”;

että vaaliasiamiehen velvollisuutena on tarkoitusta varten tehtyyn luetteloon mer-

kitä valitsijan nimi ja milloin tämä on jättänyt vaalilippunsa;

että eläkelaitoksen osakas, joka ei enää ole valtionrautateiden palveluksessa on oikeutettu sen ajan kuluessa ja samalla tavalla, kuin on määrätty palveluksessa olevaan valitsijaan nähden, lähettämään tahi jättämään vaalilippunsa eläkelaitoksen johtokunnalle osoitteella: „Sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassan johtokunnalle, Helsinki, Uudenmaankatu N:o 18”;

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

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

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

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, syyskuun 11 päivänä 1931.

Jalmar Castrén.

K. A. Wahlstedt.

Kiertokirje

N:o 201/1576

toukokuun 15 päivästä 1931

kiinteistä signaaleista Oulun asemalla
(3:nnessa varikkojaksossa).

Oulun asemalla on raidemuutosten yhteydessä molemmat eteläiset tulo semaforit siirretty lähemmäksi asemaa seuraavalla tavalla:

1) *Yksisiipinen tulo semafoori (A)* Kempeleen puoleisella tulosuunnalla siirrettiin ja otettiin käytäntöön kesäkuun 21 päivänä 1930 ja sijaitsee nyt 125 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (englantilaisesta) vaihteesta.

2) *Yksisiipinen tulo semafoori (B)* Muhoksen puoleisella tulosuunnalla siirrettiin ja otettiin käytäntöön kesäkuun 14 päivänä 1930 ja sijaitsee nyt semafoorin A kohdalla 170 metrin päässä vastaavan tulosuunnan ensimmäisestä (englantilaisesta) vaihteesta.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 36/3592, 28/12 — 1928 kohta II ja täydennetään rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 8/945, 9/3 — 1928 kohta I.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisen tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, toukokuun 15 päivänä 1931.

Cirkulär

N:o 201/1576

av den 15 maj 1931

angående fasta signaler å Oulu station
(i 3:dje depotsektionen).

Å Oulu station har i samband med spårändringar de båda södra infartssemaforerna förflyttats närmare stationen på följande sätt:

1) *Den envingade infartssemaforen (A)* vid infarten från Kempele flyttades och ibruktogs den 21 juni 1930 och är numera belägen på 125 meters avstånd från infartens första (engelska) växel.

2) *Den envingade infartssemaforen (B)* vid infarten från Muhos flyttades och ibruktogs den 14 juni 1930 och är nu belägen invid semaforen A och på 170 meters avstånd från infartens första (engelska) växel.

Härmed upphäves punkt II i järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 36/3592, 28/12 — 1928 samt kompletteras punkt I i järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 8/945, 9/3 — 1928.

Ovanstående meddelas härigenom vederbörande till kännedom och efterrettelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 15 maj 1931.

Vilhelm Jansson.

A. Grunér.

Kiertokirje

N:o 202/1577

toukokuun 15 päivältä 1931

kiinteistä signaaleista Viipurin, Hovinmaan, Kanneljärven ja Värtsilän asemilla sekä Kaitjärven pysäkillä

(2:ssessa varikkojaksossa).

I. Viipurin asemalle Maaskolan järjestelyratapihan laskumäelle on pystytetty seuraavat uudet kiinteät signaalit:

1) *Järjestelysignaali* J_I pystytettynä laskumäen eteläpuolelle ja tarkoitettuna laskumäen järjestelytyötä varten. Järjestelysignaalilla näytetään värittömällä valopisteillä järjestelyveturille seuraavia käskymerkkejä:

1. „Vedä”, kahdella valopisteellä *pystysuorassa*,

2. „Seis”, kahdella valopisteellä *vaaka-suorassa*,

3. „Paina hiljaa”, kahdella valopisteellä vasemmalle nousevassa 45° kaltevuudessa.

4. „Paina” (tavallisesti), kolmella valopisteellä, jotka muodostavat suorakulmisen-kolmion.

5. „Paina kovaa”, neljällä valopisteellä, jotka muodostavat *neliön*.

Perusasennossa, jolloin näitä käskymerkkejä ei näytetä, on järjestelysignaali samuksissa.

2) *Vaihtokielto-signaali* V_{VIII} kiinnitetynä saman maston yläosaan kuin järjestelysignaali J_I ja tarkoitettuna signaalilla „vaihtaminen kielletty” kieltämään laskumäen länsipuolella olevissa raideryhmissä kaikki sellaiset vaihto- ja veturiliikkeet,

Cirkulär

N:o 202/1577

av den 15 maj 1931

angående fasta signaler å Viipuri, Hovinmaa, Kanneljärvi och Värtsilä stationer samt Kaitjärvi hållplats

(i 2:dra depotsektionen).

I. Å Viipuri station ha å rangeringsryggen å Maaskola rangeringsbangård uppställts följande nya fasta signaler:

1) En *rangeringssignal* J_I på södra sidan av rangeringsryggen, gällande rangeringsarbetet å densamma. Med rangeringssignalen visas åt rangeringsloket medels ofärgade ljuspunkter följande kommandosignaler:

1. „Drag”, medels två ljuspunkter i *lodrätt läge*,

2. „Stopp”, medels två ljuspunkter i *vågrätt läge*,

3. „Tryck sakta”, medels två ljuspunkter i åt vänster stigande 45° lutning,

4. „Tryck” (vanligt), medels tre ljuspunkter, som bilda en rätvinklig *triangel*,

5. „Tryck hårt”, medels fyra ljuspunkter, som bilda *en kvadrat*.

I normalläge, varvid ovannämnda kommandosignaler icke visas, hålles rangeringssignalen släckt.

2) En *växlingsförbudssignal* V_{VIII} fästad vid övre ändan av samma mast som rangeringssignalen J_I och avsedd att medels signalen „växling förbjuden” förbjuda alla sådana växlings- och lokomotivrörelser å spårgrupperna västerom rangeringsryg-

jotka voisivat tuottaa vaaraa laskumäellä tapahtuvalle järjestelytyölle. Vaihtokielto-signaalilla V_{VIII} näytetään „vaihtaminen kielletty” kolmella, vaakasuorassa rivissä olevalla, kellertävällä valopisteellä.

Perusasennossa, jolloin tätä signaalia ei näytetä, on signaali sammuksissa.

Edellämainitut signaalit otettiin käytäntöön viime syyskuun 18 päivänä, jolloin vanha järjestelysignaali levysignaaleineen samalla poistettiin.

II. **Hovinmaan asemalle** on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, johon kuuluvat seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Kaksisäipinen tulo semafoori* A^{1/2} vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen Nurmin puoleisella tulosuunnalla, semafoori 300 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja etusignaali 420 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraitteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II—4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kaksisäipinen tulo semafoori* B^{1/2} vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen Tienhaaran puoleisella tulosuunnalla, semafoori 300 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 400 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraitteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II—4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Semafoorien A^{1/2} ja B^{1/2} valoetusignaalit näyttävät sekä päivällä että yöllä etusignaaleille kuuluvia signaalivaloja (ilman takavalvoja).

3) *Raidelyhtysignaali* U paperitehtaan tulosuunnalla, tarkoitettuna mainitulta suunnalta tuleville vaihtojunille ja vetureille. Raidelyhtysignaali sijaitsee 100 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä

gen, vilka kunde innebära fara för över växlingsryggen pågående rangering. Med växlingsförbudssignalen V_{VIII} visas „växling förbjuden” med tre gulaktiga ljuspunkter i vågrätt läge.

I normalt läge, varvid denna signal icke visas, hålles signalen släckt.

Ovannämnda signaler ibruktogs den 18 sistlidna september, varvid samtidigt den gamla rangeringssignalen jämte tillhörande skivsignal slopades.

II. Å **Hovinmaa station** har utbyggt en växel- och signalsäkerhetsanläggning, vartill höra följande fasta signaler:

1) En *tvåvingad infartssemafor* A^{1/2} jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Nurmi, semaforen på 300 meters avstånd från infartens första (med-) växel och försignalen 420 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en ving (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren II—4 inkommande tåg.

2) En *tvåvingad infartssemafor* B^{1/2} jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Tienhaara, semaforen på 300 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 400 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en ving (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren II—4 inkommande tåg.

Ljusförsignalerna till semaforen A^{1/2} och B^{1/2} visa såväl om dagen som om natten för försignaler fastställda signalsken (utan bakåtsken).

3) En *spårlyktsignal* U uppställd invid infarten från pappersbruket och avsedd för från sagda håll inkommande växlings-tåg och lokomotiv. Spårlyktsignalen är belägen på 100 meters avstånd från infar-

(myötä-) vaihteesta ja käsittää noin 4 metrin korkuiseen mastoon sovitetun lyhty-yksikön, joka näyttää paperitehtaalle päin seuraavia signaaleja:

a) „Seis” — raide suljettu: valkoisella, pyöreällä pohjalla näkyvä musta, suorakaiteen muotoinen signaalipalkki *vaakasuurassa asennossa* (taaksepäin kaksi, pientä, valkoista, pyöreätä signaaliakkunaa vaakasuurassa asennossa) tarkoittaen, että veturi-, vaihto- ja junaliikkeet saavat paperitehtaalta tapahtua ainoastaan signaaliin saakka, eikä sen ohi.

b) „Aja” — raide käytettävissä: valkoisella, pyöreällä pohjalla näkyvä musta, suorakaiteen muotoinen signaalipalkki, oikealle nousevassa 45° kaltevuudessa (taaksepäin kaksi pientä, valkoista, pyöreätä signaaliakkunaa 45° kaltevuudessa) tarkoittaen, että signaali saadaan esteettä sivuuttaa. Tällöin saa siis vaihtojuna tai veturi saapua paperitehtaalta Hovinmaan ratapihalle.

Yllämainitut kiinteät signaalit otettiin käytäntöön viime lokakuun 3 päivänä, jolloin vanhat tulosemafoorit samalla poistettiin. Uudet semafoorit saadaan signaali-ohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 48/1690, 29/4 — 1920.

III. **Kanneljärven asemalla** on vaihde- ja signaaliturvalaitosta muutettu ja täydennetty ja on siellä nyttemmin käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Kaksisiipinen tulosemafoori* $A^{1/2}$ Perkjärven puoleisella tulosuunnalla 200 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) laituriraiteelle II ja sivuraiteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

tens första (med-) växel och består av en vid en ca 4 m hög mast fästad lykthenhet, vilken i riktning mot pappersbruket visar följande signaler:

a) „Stopp” — spåret spärrat: en å rund, vit botten synlig, svart rektangulär signalbalk, *ställd vågrätt* (bakåt två små, vita, runda signalfönster i vågrätt läge) innebärande, att lokomotiv-, växlings- eller tågrörelser från pappersbruket få äga rum endast till signalen, ej förbi densamma.

b) „Kör” — spåret användbart: en å rund, vit botten synlig, svart rektangulär signalbalk, *ställd i åt höger stigande 45° lutning* (bakåt två, små, vita, runda signalfönster i 45° lutning), innebärande tillstånd att obehindrat passera signalen. Härvid få sålunda växlingståg eller lokomotiv från pappersbruket inkomma till Hovinmaa bangård.

Ovannämnda fasta semafoorer ibruktogos den 3 sislidna oktober, varvid de gamla infartssemaforerna samtidigt slopades. De nya semaforerna få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 48/1690, 29/4 — 1920.

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

1) En *tvåvingad infartssemafor* $A^{1/2}$ vid infarten från Perkjärvi, belägen på 200 meters avstånd från infartens första (mot-) växel. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från sagda infart till plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till plattformspåret II och sidospåren inkommande tåg.

2) *Kaksisiipinen tulosemafoori B^{1/2}* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Mustanmäen puoleisella tulosuunnalla, semafoori 100 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 350 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) laituriraiteelle II ja sivuraiteille tuleville junille.

Turvalaitos otettiin näin muutettuna käytäntöön viime syyskuun 26 päivänä.

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

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirjeet N:o 7/541, 23/1 — 1917 ja N:o 3/401, 1/2 — 1924, mikäli ne koskevat Kanneljärven (entisen Uudenkirkon) aseman kiinteitä signaaleja.

IV. **Värtsilän asemalle** on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, johon kuuluvat seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Kaksisiipinen tulosemafoori A^{1/2}* Matkaselän puoleisella tulosuunnalla 300 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II—4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille. Semafoori saadaan signaali-ohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

2) *Yksisiipinen tulosemafoori B* Rautakosken puoleisella tulosuunnalla 350 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (englantilaisesta) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) kaikille mainitulta tulosuunnalta raiteille II—4 tuleville

2) *En tvåvingad infartssemafor B^{1/2}* jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Mustamäki, semaforen på 100 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 plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till plattformspåret II och sidospåren inkommande tåg.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda ändrad den 26 sistlidna september.

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

Härmed upphävas järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 7/541, 23/1 — 1917 samt N:o 3/401, 1/2 — 1924, för så vitt de beröra fasta signaler å Kanneljärvi (f.d. Uusi-kirkko) station.

IV. Å **Värtsilä station** har utbyggt en växel- och signalsäkerhetsanläggning, var till höra följande fasta signaler:

1) *En tvåvingad infartssemafor A^{1/2}* vid infarten från Matkaselkä 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 plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren II—4 inkommande tåg. Semaforen får enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

2) *En envingad infartssemafor B* vid infarten från Rautakoski på 350 meters avstånd från infartens första (engelska) växel. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för alla från nämnda infart till spåren II—4 inkommande tåg. Semaforen får ställas på

junille. Semafoori saadaan asettaa näyttämään „vapaata kulkua” vasta junan antaessa tulosignaalin.

Turvalaitos otettiin käytäntöön viime helmikuun 7 päivänä, jolloin samalla vanhat tulo semafoorit poistettiin.

V. **Kaitjärven pysäkillä** on vaihde- ja signaaliturvalaitosta muutettu ja täydennetty, joten siellä nyttemmin on käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Kaksisiipinen tulo semafoori* $A^{1/2}$ vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Kaipiaisten puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 250 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja etusignaali 300 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle II ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille 3 ja 4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kaksisiipinen tulo semafoori* $B^{1/2}$ vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Taavetin puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 250 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 300 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille 3 ja 4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

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

Turvalaitos otettiin täten muutettuna käytäntöön viime marraskuun 15 päivänä.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kierrokirje N:o 90/2819, 8/11 — 1918.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, toukokuun 15 päivänä 1931.

„fri fart” först då tåget giver ankomstsignal.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs den 7 sistlidna februari, varvid samtidigt de gamla infartssemaforerna slopades.

V. Å **Kaitjärvi hållplats** har växel- och signalsäkerhetsanläggningen ändrats och kompletterats och äro därstädes numera i bruk följande fasta signaler:

1) En *tvåvingad infartssemafor* $A^{1/2}$ jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Kaipiainen. Semaforen är belägen på 250 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 plattformspåret II och med två vingar (två gröna sken) till spåren 3 och 4 inkommande tåg.

2) En *tvåvingad infartssemafor* $B^{1/2}$ jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Taavetti. 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 plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren 3 och 4 inkommande tåg.

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

Säkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda förändrad den 15 sistlidna november.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 90/2819, 8/11 — 1918.

Ovanstående meddelas härigenom vederbörande till kännedom och efter rättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 15 maj 1931.

Vilhelm Jansson.

A. Grunér.

Kiertokirje

N:o 203/1578

toukokuun 15 päivältä 1931

kiinteistä signaaleista Uudenkylän, Kausalan, Leppäkosken ja Kangasalan asemilla sekä Mankalan, Siitaman ja Hirsilän pysäkeillä
(1:ssä varikkojaksossa).

I. Uudenkylän asemalla on vaihde- ja signaaliturvalaitosta muutettu ja täydennetty ja on kyseellisellä asemalla nyttemmin käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Kaksisiipinen tulosemafoori* A^{1/2} vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Villähden puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 250 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 500 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraitteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raitteille 3 ja 4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kaksisiipinen tulosemafoori* B^{1/2} vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Mankalan puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 260 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja etusignaali 500 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraitteelle II ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raitteille 3 ja 4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

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

Cirkulär

N:o 203/1578

av den 15 maj 1931

angående fasta signaler å Uusikylä, Kausala, Leppäkoski och Kangasala stationer samt Mankala, Siitama och Hirsilä hållplatser

(i 1:sta depotsektionen).

I. Å Uusikylä station har växel- och signalsäkerhetsanläggningen ändrats och kompletterats och äro därstädes numera i bruk följande fasta signaler:

1) En *tvåvingad infartssemafor* A^{1/2} jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Villähti. Semaforen är belägen på 250 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 sagda infart till plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren 3 och 4 inkommande tåg.

2) En *tvåvingad infartssemafor* B^{1/2} jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Mankala. Semaforen är belägen på 260 meters avstånd från infartens första (med-) växel och försignalen 500 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från sagda infart till plattformspåret II och med två vingar (två gröna sken) till spåren 3 och 4 inkommande tåg.

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

Turvalaitos otettiin näin muutettuna käytäntöön lokakuun 21 päivänä 1930.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 73/2212, 21/9 — 1918.

II. **Kausalan asemalla** on vaihde- ja signaaliturvalaitosta muutettu ja täydennetty, joten siellä nyttemmin on käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Kaksisiipinen tulosemafoori* A^{1/2} vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Mankalan puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 250 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja etusignaali 300 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle II ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille 3 ja 4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kaksisiipinen tulosemafoori* B^{1/2} vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Korian puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 160 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 370 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille 3 ja 4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

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

Turvalaitos otettiin näin muutettuna käytäntöön joulukuun 23 päivänä 1930.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirjeet N:o 126/4039, 18/12 — 1919 kokonaan ja N:o 7/541, 23/1 — 1917, mikäli se koskee Kausalan aseman kiinteitä signaaleja.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda ändrad den 21 oktober 1930.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 73/2212, 21/9 — 1918.

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

1) En *tvåvingad infartssemafor* A^{1/2} jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Mankala. Semaforen är belägen på 250 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 sagda infart till plattformspåret II och med två vingar (två gröna sken) till spåren 3 och 4 inkommande tåg.

2) En *tvåvingad infartssemafor* B^{1/2} jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Korja. Semaforen är belägen på 160 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 370 meter från semaforen. 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 3 och 4 inkommande tåg.

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

Säkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda ändrad den 23 december 1930.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 126/4039, 18/12 — 1919 i sin helhet samt N:o 7/541, 23/1 — 1917, för så vitt det berör fasta signaler å Kausala station.

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

1) *Kaksisüipinen tulosemafoori* $A^{1/2}$ vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen Ryttylän puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 100 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja etusignaali 600 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraitteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II—4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kaksisüipinen tulosemafoori* $B^{1/2}$ vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen Turengin puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 350 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 500 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraitteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II—4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Molemmat valoetusignaalit näyttävät sekä päivällä että yöllä etusignaaleille kuuluvia signaalivaloja (ilman takavalvoja).

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

Turvalaitos otettiin käytäntöön lokakuun 22 päivänä 1930, jolloin samalla vanha pohjoinen tulosemafoori poistettiin.

Täten kumotaan rautatiehallituksen aikaisempi kiertokirje N:o 90/4167, 23/9 — 1916 kokonaisuudessaan.

IV. **Kangasalan aseman** Vehmaisten puoleiselle tulosuunnalle on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, johon kuuluu *kaksisüipinen tulosemafoori* $A^{1/2}$. Semafoori sijaitsee 500 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta. Se-

III. **Å Leppäkoski station** har utbyggts en växel- och signalsäkerhetsanläggning, vartill höra följande fasta signaler:

1) En *tvåvingad infartssemafor* $A^{1/2}$ jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Ryttylä. Semaforen är belägen på 100 meters avstånd från infartens första (med-) växel och försignalen 600 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från sagda infart till plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren II—4 inkommande tåg.

2) En *tvåvingad infartssemafor* $B^{1/2}$ jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Turenki. 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 sagda infart till plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren II—4 inkommande tåg.

Båda ljusförsignalerna visa såväl om dagen som om natten för försignaler fastställda signalsken (utan bakåtsken).

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

Säkerhetsanläggningen ibruktogs den 22 oktober 1930, varvid samtidigt den gamla norra infartssemaforen slopades.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens tidigare cirkulär N:o 90/4167, 23/9 — 1916 i sin helhet.

IV. **Å Kangasala station** har vid infarten från Vehmainen utbyggts en växel- och signalsäkerhetsanläggning, vartill hör en *tvåvingad infartssemafor* $A^{1/2}$. Semaforen är belägen på 500 meters avstånd från infartens första (mot-) växel. Med sema-

mafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille ja saadaan se signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Edellämainittu semafoori otettiin käyttöön joulukuun 8 päivänä 1930, jolloin samalla vanha eteläinen tulosemafoori poistettiin.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 43/1642, 4/4 — 1919, mikäli se koskee Kangasalan aseman eteläistä semafooria.

V. **Mankalan pysäkillä** on vaihde- ja signaaliturvalaitos uusittu ja täydennetty, joten siellä nyttemmin on käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Yksisüipinen tulosemafoori A* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Uudenkylän puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 155 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja etusignaali 485 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle II mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Yksisüipinen tulosemafoori B* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Kausalan puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 190 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja etusignaali 400 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Edellämainitut semafoorit saadaan signaaliohjesäännön 12 §:n muistutuksen mu-

foren visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från sagda infart till plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren II och 3 inkommande tåg och får densamma enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Ovannämnda semafor ibruktogs den 8 december 1930, varvid samtidigt den gamla södra infartssemaforen slopades.

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

V. Å **Mankala hållplats** har växel- och signalsäkerhetsanläggningen ombyggt och kompletterats, och äro därstädes numera i bruk följande fasta signaler:

1) En *envingad infartssemafor A* jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Uusikylä. Semaforen är belägen på 155 meters avstånd från infartens första (med-) växel och försignalen 485 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från sagda infart till plattformspåret II inkommande tåg.

2) En *envingad infartssemafor B* jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Kausala. Semaforen är belägen på 190 meters avstånd från infartens första (med-) växel och försignalen 400 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformspåret I inkommande tåg.

Ovannämnda semaforer få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas

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

Turvalaitos otettiin täten täydennettynä käytäntöön lokakuun 25 päivänä 1930.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 72/2211, 21/9 — 1918.

VI. **Siitaman pysäkillä** on rakennettu vaihte- ja signaaliturvalaitos, johon kuuluvat seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Kaksisiipinen tulo semafoori* A^{1/2} vilkkuvalolla varustettuine valoetussignaaleineen Suinulan puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 300 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 500 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. Valoetusignaali näyttää sekä päivällä että yöllä etusignaaleille kuuluvia signaalivaloja (ilman takavalvoja).

2) *Kaksisiipinen tulo semafoori* B^{1/2} Oriveden puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 300 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja näytetään sillä „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteelle II mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

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

Turvalaitos otettiin käytäntöön joulukuun 8 päivänä 1930, jolloin samalla vanha eteläinen tulo semafoori poistettiin.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 43/1642, 4/4 — 1919, mikäli se koskee Siitaman pysäkin eteläistä semafooria.

på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Säkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda kompletterad den 25 oktober 1930.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 72/2211, 21/9 — 1918.

VI. Å **Siitama hållplats** har utbyggt en växel- och signalsäkerhetsanläggning, vartill höra följande fasta signaler.

1) En *tvåvingad infartssemafor* A^{1/2} jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Suinula. Semaforen är belägen på 300 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 sagda infart till plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåret II inkommande tåg. Ljusförsignalen visar såväl om dagen som om natten för försignaler fastställda signalsken (utan bakåtsken).

2) En *tvåvingad infartssemafor* B^{1/2} vid infarten från Orivesi. Semaforen är belägen på 300 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och visas med densamma „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåret II inkommande tåg.

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

Säkerhetsanläggningen ibruktogs den 8 december 1930, varvid samtidigt den gamla södra infartssemaforen slopades.

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

VII. **Hirsilän pysäkin** Korkeakosken puoleiselle tulosuunnalle on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, johon kuuluu *kaksisiipinen tulosemafoori* B^{1/2} vilkkuvallolla varustettuine valoetusignaaleineen. Semafoori sijaitsee 330 metrin päässä 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. Valoetusignaali näyttää sekä päivällä että yöllä etusignaaleille kuuluvia signaalivaloja (ilman takavalvoja).

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

Turvalaitos otettiin käytäntöön helmikuun 4 päivänä 1931, jolloin samalla pysäkin molemmat vanhat tulosemafoorit poistettiin.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 43/1642, 4/4 — 1919, mikäli se koskee Hirsilän pysäkin semafooreja.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, toukuun 15 päivänä 1931.

VII. Å **Hirsilä hållplats** har vid infarten från Korkeakoski utbyggt en växel och signalsäkerhetsanläggning, vartill hör en *tvåvingad infartssemafor* B^{1/2} jämte med blinkljus försedd ljusförsignal. Semaforen är belägen på 330 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 550 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från sagda infart till plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåret II inkommande tåg. Ljusförsignalen visar såväl om dagen som om natten för försignaler fastställda signalsken (utan bakåtsken).

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

Säkerhetsanläggningen ibruktogs den 4 februari 1931, varvid samtidigt hållplatsens båda gamla infartssemaforer slopades.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 43/1642, 4/4 — 1919, för så vitt det berör semaforerna å Hirsilä hållplats.

Ovanstående meddelas härigenom vederbörande till kännedom och efterrettelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 15 maj 1931.

Vilhelm Jansson.

A. Grunér.

Kiertokirje

N:o 204/1699

toukokuun 29 päivältä 1931

kiinteistä signaaleista **Karjaan** asemalla ja sen itäpuolelle asetetuista vihellysmerkeistä

(1:ssä varikkojaksossa).

Karjaan aseman itätulosuunnilla olevat, Kaunislahdelta ja Mustiolta tuleville junille tarkoitettut tulo semaforit ($A^{1/2/3}$ ja $B^{1/2/3}$), jotka on rautatiehallituksen kierto-kiirjeen N:o 32/2977, 4/11—1926 mukaan saatu asettaa näyttämään „vapaata-kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin, on ensi kesäkuun 15 päivästä lukien asetettava näyttämään „vapaata-kulkua” vasta junan annettua tulosignaalin. Tulo- (vihellys-) signaali on annettava junan ensi akselin saapuessa noin 575 metrin etäisyydelle tulo semaforien edustalle vierekkäin, yksi kumpaakin raidetta varten, pystytettyjen vihellysmerkkien kohdalle. Vihellysmerkit eivät ole pimeän aikana valaistut ja käsittävät punaisen (valkoreunaisen) neliömuotoisen kehyksen, joka on asetettuna noin 3 metrin korkeudelle kiskosta.

Asianomaisten veturimiesten on annettava selvä vihellyssignaali aina edellämäinitulla paikalla, jolloin junailmoitinlaitokseen kuuluva mikrofooni ja kovaääninen vahvistavat vihellyssignaalin niin, että asetinlaitteella toimiva asetinlaitemies selvästi kuulee sen.

Karjaalta Kaunislahdelle ja Mustiolle lähtevien junien on samoin annettava selvä lähtö- (vihellys-) signaali ja vaihtojunat ja veturit eivät saa sivuuttaa Karjaan ratapihan itäpäässä olevaa tieylikäy-

Cirkulär

N:o 204/1699

av den 29 maj 1931

angående fasta signaler å **Karis** station och öster om densamma uppställda visselmärken

(i 1:sta depotsektionen).

De vid östra infarten till *Karis station* uppställda, för från Fagervik och Svartå ankommande tåg gällande infartssemaforerna ($A^{1/2/3}$ och $B^{1/2/3}$), vilka jämlikt järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 32/2977, 4/11—1926 fått ställas på „fri-fart”, förrän tåget givit ankomstsinal, böra från och med den 15 instundande juni ställas på „fri-fart” först sedan tåget givit ankomstsinal. Ankomst- (vissel-) signalen skall givas, då tågets första axel uppnår på cirka 575 meters avstånd framför infartssemaforerna, jämsides med varandra nyuppställda två visselmärken, ett för vardera spåret. Visselmärkena, som icke äro belysta i mörker, bestå av en röd (vitkantad) kvadratisk ram, fästad på c:a 3 m:s höjd över rälen.

Vederbörande lokomotivpersonal bör alltid giva tydlig visselsignal å nu föreskriven plats, varifrån visselsignalen förmedels till tåganmälningsanläggningen hörande mikrofon och högtalare förstärkes, så att den tydligt kan höras av uti ställverket dejourerande ställverkskarl.

Från *Karis* till Fagervik eller Svartå avgående tåg böra ävenså avgiva tydlig avgångs- (vissel-) signal och växlingståg eller lokomotiv få icke passera den i östra ändan av *Karis* bangård belägna vägövergången,

*tävää, ennenkuin asetinlaitteelta on an-
nettu siihen lupa käsisignaalilla.*

Täten muutetaan ja täydennetään rauta-
tiehallituksen kiertokirje N:o 32/2977, 4/11—
1926.

Edelläoleva ilmoitetaan täten asian-
omaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, touko-
kuun 29 päivänä 1931.

*förrän från ställverket tillstånd härtill gi-
vits förmedels handsignal.*

Härmed ändras och kompletteras järn-
vägsstyrelsens cirkulär N:o 32/2977, 4/11—
1926.

Ovanstående meddelas härmed vederbö-
rande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 29
maj 1931.

Jalmar Castrén.

A. Grunér.

Kiertokirje

N:o 205/1990

kesäkuun 26 päivältä 1931

kiinteistä signaaleista **Kouvolan, Jyväskylän ja Inkeröisten asemilla**
(4:nnessä varikkojaksossa).

I. **Kouvolan asemalle** on pystytetty kaksi junanlähetysignaalia *La* ja *Lb*, joiden tarkoituksena on helpottaa Harjuun lähtevien tavara- ja sekajunien lähetystä ja siirtoa Kouvolan henkilöasemalla junapituuden ollessa niin suuren, ettei veturimiehille lähtösuunnalla olevan kaarteen vuoksi voida antaa signaaleja asemalaiturilta tavallisilla vihellys- ja käsisignaaleilla. Junanlähetysignaaleista on *La* noin 560 metrin ja signaali *Lb* noin 365 metrin etäisyydellä junanlähetäjänkonttorista. Signaaleilla näytetään seuraavia signaalikäsitteitä:

a) „*Vedä*”: kaksi valopistettä *pystyasennossa*, joista ylempi on vihreä ja alempi väritön,

b) „*Paina*”: kolme valopistettä, jotka muodostavat suorakulmaisen *kolmion* ja joista ylin on vihreä ja alimmat kaksi väritöntä,

c) „*Seis*”: kaksi väritöntä valopistettä *vaakasuorassa*,

d) „*Lähtekää*”: kaksi valopistettä oikealle nousevassa *45° kaltevuudessa*, joista ylempi on vihreä ja alempi väritön.

Molemmat signaalit (*La* ja *Lb*) näyttävät samanaikaisesti samat signaalikäsitteet sekä päivällä että pimeään aikaan ja on niitä mainittujen tavara- ja sekajunien

Cirkulär

N:o 205/1990

av den 26 juni 1931

angående fasta signaler å **Kouvola, Jyväskylä och Inkeröinen stationer**
(i 4:de depotsektionen).

I. Å **Kouvola station** ha uppställts två tågavsändningssignaler *La* och *Lb*, avsedda att underlätta till Harju avgående gods- och blandade tågs avsändande och förflyttning å Kouvola personstation i de fall, då tågets längd är så stor, att på grund av kurvan vid utfarten signaler åt lokomotivpersonalen icke kunna från stationsplattformen givas medels vanlig vissel- och handsignal. Av tågavsändningssignalerna är *La* belägen på c:a 560 meters och *Lb* på c:a 365 meters avstånd från tågexpeditörskontoret. Med signalerna visas följande signalbegrepp:

a) „*Drag*”: två ljuspunkter i *lodrätt läge*, av vilka den övre grön och den nedre ofärgad,

b) „*Tryck*”: tre ljuspunkter, som bilda en rätvinklig *triangel*, av vilka den översta grön, de två nedre ofärgade,

c) „*Stopp*”: två ofärgade ljuspunkter i *vågrätt läge*,

d) „*Avgå*”: två ljuspunkter i *åt höger stigande 45° lutning*, av vilka den övre grön och den nedre ofärgad.

Båda signalerna (*La* och *Lb*) visa samtidigt såväl om dagen som om natten samma signalbegrepp, vilka böra av lokomotivpersonalen å sagda gods- och blandade tåg

veturimiesten viipymättä noudatettava odottamatta junailijain heille antamia vihellys- ja käsisignaaleja.

Mainitut junanlähetyssignaalit otettiin käytäntöön toukokuun 20 päivänä 1931.

Täten täydennetään rautatiehallituksen kiertokirje N:o 13/1471, 3/5 — 1929.

Mainitun kiertokirjeen *kulkitievalosignaalia G* koskevaan kohtaan 7 lisätään vielä täydennykseksi, että Myllykoskelta raiteelle 6 saapuvan tavarajunan painaminen henkilöratapihalta (raiteelta 6) tavararatapihalle on, vaikka juna pysähtyykin sanotulle raiteelle *enintään 5 minuutiksi*, pidettävä junan jatkuvana liikkeenä, minkä vuoksi valosignaalin (G) näyttäessä „vapaata kulkua” (yhdellä vihreällä valolla) painamiseen ei tällöin tarvita konduktöörin vihellys- ja käsisignaalia. Jos juna pysähtyy *pitemmäksi kuin 5 minuutin ajaksi*, on junan painamista tavararatapihalle sitävästoin pidettävä vaihtoliikkeenä, niin että juna ei saa liikkua ilman junaa johtavan konduktöörin antamia erikoisia signaaleja.

II. **Jyväskylän aseman** vaihde- ja signaaliturvalaitosta on muutettu ja täydennetty ja on kyseellisellä asemalla nyt käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Kaksisiipinen tulo semafoori* A^{1/2} vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Vesangan puoleisella tulosuunnalla, semafoori 360 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 440 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraitteelle III ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) välilaiturin eteläpuoleisille sivuraitteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kaksisiipinen tulo semafoori* B^{1/2} vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Leppäveden puoleisella tulosuunnalla, semafoori 130 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (englantilaisesta) vaihteesta

omedelbart åtlydas utan att invänta av konduktör given vissel- och handsignal.

Ovannämnda tågavsändningssignaler ibruktogos den 20 maj 1931.

Härmed kompletteras järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 13/1471, 3/5 — 1929.

Som komplettering till *tågvägsljussignalen G* berörande mom. 7 i sagda cirkulär meddelas yttermera, att från Myllykoski till spåret 6 inkommande godstågs förskjutning från personbangården (spår 6) till godsbangården bör, även om tåget under *högst 5 minuter* stått å sagda spår, anses som en fortsättning av tågets rörelse, varför, ifall ljussignalen G visar „fri fart” (med ett grönt sken), av konduktör given vissel- och handsignal i detta fall icke erfordras. Om tåget stått *längre tid än 5 minuter*, bör däremot tågets förskjutning till godsbangården anses såsom växlingsrörelse, så att tåget icke får sättas i rörelse utan särskilda signaler av tågförande konduktören.

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

1) En *tvåvingad infartssemafor* A^{1/2} jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Vesanka, semaforen på 360 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 440 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från sagda infart till plattformspåret III och med två vingar (två gröna sken) till de söderom mellanplattformen belägna sidospåren inkommande tåg.

2) En *tvåvingad infartssemafor* B^{1/2} jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Leppävesi, semaforen på 130 meters avstånd från infartens första (engelska) växel och försignalen 495 meter

ja etusignaali 495 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) yllämainituille sivuraiteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

3) *Kaksisiipinen tulosemafoori C^{1/2}* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Vaajakosken puoleisella tulosuunnalla, semafoori 175 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (englantilaisesta) vaihteesta ja etusignaali 495 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle II ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) yllämainituille sivuraiteille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

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

Turvalaitos on täten muutettuna otettu käytäntöön heinäkuun 31 päivänä 1930.

Täten kumotaan rautatiehallituksen aikaisemmat kiertokirjeet, mikäli ne koskevat Jyväskylän kiinteitä signaaleja (nim. N:o 1/50, 7/1 — 1927 kohta 2, N:o 27/1957, 10/5 — 1921 kohta 1 ja N:o 110/3412, 20/12 — 1918 kokonaan).

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

1) *Kaksisiipinen tulosemafoori A^{1/2}* vilkkuvalolla varustettuine valöetusignaaleineen Myllykosken puoleisella tulosuunnalla, semafoori 250 metrin päässä 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) raiteille III—5 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille. Va-

från semaforen. 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 ovannämnda sidospår inkommande tåg.

3) *En tvåvingad infartssemafor C^{1/2}* jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Vaajakoski, semaforen på 175 meters avstånd från infartens första (engelska) växel och försignalen 495 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från sagda infart till plattformspåret II och med två vingar (två gröna sken) till ovannämnda sidospår inkommande tåg.

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

Säkerhetsanläggningen ibruktogs sålunda ändrad den 31 juli 1930.

Härmed upphävas järnvägsstyrelsens tidigare cirkulär, såvitt de beröra de fasta signalerna å Jyväskylä station (näml. N:o 1/50, 7/1 — 1927, mom. 2, N:o 27/1957, 10/5 — 1921, mom. 1, samt N:o 110/3412, 20/12 — 1918 i sin helhet).

III. Å **Inkeröinen station** har utbyggets en växel- och signalsäkerhetsanläggning, vartill höra följande fasta signaler:

1) *En tvåvingad infartssemafor A^{1/2}* jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Myllykoski, semaforen på 250 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 550 meter från semaforen. 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 III—5 inkommande tåg. Med ljusförsignalen visas såväl om dagen som

loetusignaaleilla näytetään sekä päivällä että yöllä etusignaaleille kuuluvia signaali-
valoja (ilman takavaloja).

2) *Kaksisiipinen tulosemafoori B^{1/2}* Juurikorven puoleisella tulosuunnalla 265 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille III—5 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

3) *Kolmisiipinen tulosemafoori C^{2/3}* Liikkalan puoleisella tulosuunnalla 70 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kolmella siivellä (kolmella vihreällä valolla) laituriraiteelle II mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Semafoorilla C^{2/3} näytetään siis „vapaata kulkua” kahdella tai kolmella siivellä (ei koskaan yhdellä siivellä) osoittaen täten, että junien on tulosuunnalla olevan kaarteiden ja vaihdekaarteiden vuoksi saavuttava asemalle aina hiljaisella nopeudella.

Turvalaitos otetaan käytäntöön asianomaisen ratainsinöörin ilmoitettavana aikana viimeistään elokuun 1 päivänä 1931. Samalla poistetaan vanhat tulosemafoorit, joita koskevat vanhat määräykset täten kumotaan.

Edelläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, kesäkuun 26 päivänä 1931.

om natten för försignaler fastställda signalsken (utan bakåtsken).

2) En *tvåvingad infartssemafor B^{1/2}* vid infarten från Juurikorpi 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 plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren III—5 inkommande tåg.

3) En *trevingad infartssemafor C^{2/3}* vid infarten från Liikkala på 70 meters avstånd från infartens första (med-) växel. Med semaforen visas „fri fart” med två vingar (två gröna sken) för från nämnda infart till plattformspåret I och med tre vingar (tre gröna sken) till plattformspåret II inkommande tåg.

Med semaforen C^{2/3} visas således „fri fart” med två eller tre vingar (aldrig med en vinge), angivande sålunda, att tågen på grund av kurvan vid infarten samt växelkurvorna alltid böra inkomma till stationen med sakta fart.

Säkerhetsanläggningen ibruktages på tid, varom vederbörande baningeniör äger meddela, dock senast den 1 augusti 1931. Samtidigt slopas de gamla infartssemaforerna, vilka berörande tidigare bestämmelser härmed upphävas.

Ovanstående meddelas härigenom vederbörande till kännedom och efterrettelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 26 juni 1931.

Jalmar Castrén.

A. Grunér.

Kiertokirje

N:o 206/2090

heinäkuun 3 päivältä 1931

kiinteistä signaaleista Helsingin satamaradalla Ruoholahdessa ja Pasilan asemalla

(1:ssä varikkojaksossa).

I. Helsingin satamaradalle Ruoholahteen on pystytetty seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Raidelyhtysignaali* U₅₁ Salmisaaren puoleiselle tulosuunnalle, tarkoitettuna mainitulta tulosuunnalta (raiteilta 51—53) Ruoholahden raiteelle 3 tuleville junille, vaihtojunille ja vetureille. Raidelyhtysignaali sijaitsee 60 metrin päässä mainitun tulosuunnan ja raiteen 3 liittytävaihteesta ja käsittää noin 4 metrin korkuiseen mastoon sovitettua lyhdyn, näyttäen Salmisaarelle päin seuraavia signaaleja:

a) „*Seis*”—raide (51) suljettu: valkoisella, pyöreällä pohjalla näkyvä musta suorakaiteen muotoinen signaalipalkki *vaaka-suorassa asennossa* (taaksepäin kaksi pientä valkoista, pyöreätä signaaliakkunaa *vaaka-suorassa asennossa*) tarkoittaen, että veturi-, vaihto- ja junaliikkeet saavat (Salmisaaren puolelta) tapahtua ainoastaan signaaliin saakka eikä sen ohi.

b) „*Aja*”—raide (51) käytettävissä: valkoisella, pyöreällä pohjalla näkyvä musta suorakaiteen muotoinen signaalipalkki oikealle nousevassa 45° kaltevuudessa (taaksepäin kaksi pientä, valkoista, pyöreätä signaaliakkunaa 45° kaltevuudessa) tarkoittaen, että signaali saadaan esteettä sivuuttaa. Tällöin saa siis juna, vaihtojuna tai veturi saapua Salmisaaren puolelta rai-

Cirkulär

N:o 206/2090

av den 3 juli 1931

angående fasta signaler å Helsingfors hamnbana i Gräsviken samt å Fredriksbergs station

(i 1:sta depotsektionen).

I. Å Helsingfors hamnbana ha i Gräsviken uppställts följande fasta signaler:

1) En *spårlyktsignal* U₅₁ vid infarten från Salmisaari, avsedd för från nämnda infart (från spåren 51—53) till spåret 3 i Gräsviken inkommande tåg, växlingståg och lokomotiv. Spårlyktsignalen är belägen på 60 meters avstånd från nämnda infarts och spårs (3) anslutningsväxel och består av en vid en c:a 4 meter hög mast fästad lykta, vilken i riktning mot Salmisaari visar följande signaler:

a) „*Stopp*”—spåret (51) spärrat: en å rund, vit botten synlig, svart rektangulär signalbalk, *ställd vågrätt* (bakåt två små, vita, runda signalfönster i vågrätt läge), innebärande att lokomotiv-, växlings- och tågrörelser (från Salmisaari) få äga rum endast till signalen, ej förbi densamma.

b) „*Kör*”—spåret (51) användbart: en å rund, vit botten synlig, svart rektangulär signalbalk, *ställd i åt höger stigande 45° lutning* (bakåt två små, vita, runda signalfönster i 45° lutning), innebärande tillstånd att obehindrat passera signalen. Härvid få sålunda tåg, växlingståg eller lokomotiv från Salmisaari-hället inkomma till spår 3, men få icke med denna signal utan

teelle 3, mutta ei tällä signaalilla ilman erikoista lupaa mennä ohi vaihteen 1 este-merkin (Helsingin puoleisessa lähtösuunnassa).

Raidelyhtysignaalin perusasento on „seis”. Raidelyhtysignaali on pystytetty sen raiteen (51) oikealle puolelle, jota se koskee.

2) *Vaihtokielto-signaali* V_I Länsisataman ja Ruoholahden raiteiden risteilykohdan läheisyyteen tarkoitettuna veturi- ja vaihtoliikenteelle mainituilla raiteilla. Vaihtokielto-signaali V_I käsittää noin 12 metrin korkuiseen mastoon sovitettun valkoisen, pimeällä valkoiseksi valaistun signaalipalkin, jolla näytetään sekä päivällä että yöllä, eteen- ja taaksepäin, seuraavia signaaleja:

a) „*Vaihtaminen sallittu*”: *signaalipalkki pystyasennossa*, jolloin kaikellinen vaihtoliikenne on vapaa edellyttäen kuitenkin, että noudatetaan tarpeellista varovaisuutta varsinkin vaihtoveturien työskennellessä samanaikaisesti lähellä toisiaan.

b) „*Vaihtaminen kielletty*”: *signaalipalkki vaakasuorassa*, jolloin kielletään Länsisataman raideryhmissä ja Ruoholahden raiteilla 1—2—3 kaikki sellaiset vaihtoja veturiliikkeet, jotka voisivat tuottaa vaaraa junille, jotka:

1) *saapuvat* Helsingin ratapihalta Ruoholahden raiteille 1—2—3 ja jotka näiden raiteiden kautta menevät hiilisatamaan päin tai

2) *lähtevät* Länsisatamasta (hiilisatama mukaanluettuna) Helsingin ratapihalle päin.

Vaihtokielto-signaalin perusasento on „vaihtaminen sallittu”.

Edellämainitut signaalit otettiin käyttöön maaliskuun 2 päivänä 1931.

II. **Pasilan asemalla** on ratapihalaajenuksien yhteydessä eräitä kiinteitä signaaleja muutettu ja uusia pystytetty, joten kyseellisellä asemalla paitsi niitä signaaleja,

särskilt tillstånd passera hindermärket för växeln 1 (vid utfarten till Helsingfors).

Spårlyktsignalens normalläge är „stopp”. Spårlyktsignalen är uppställd till höger om det spår (51), den är avsedd för.

2) En *växlingsförbudssignal* V_I i närheten av korsningen mellan Västra hamnens och Gräsvikens spår, avsedd för lokomotiv- och växlingsrörelser å nämnda spår. Växlingsförbudssignalen V_I består av en å en c:a 12 meter hög mast monterad vit, i mörker vitlysende signalbalk, varmed såväl om dagen som om natten visas, framåt och bakåt, följande signaler:

a) „*Växling tillåten*”: *signalbalken ställd lodrätt*, varvid all växlingstrafik är fri, dock under förutsättning att nödig försiktighet iakttages, särskilt då växlingslokomotiv samtidigt arbeta i närheten av varandra.

b) „*Växling förbjuden*”: *signalbalken ställd vågrätt*, varmed förbjudas alla sådana inom Västra hamnens spårgrupper och Gräsvikens spår 1—2—3 skeende växlings- och lokomotivrörelser, vilka kunde medföra fara för tåg, som:

1) *inkomma* från Helsingfors bangård till Gräsvikens spår 1—2—3 och som genom dessa spår gå i riktning mot kolhamnen eller

2) *avgå* från Västra hamnen (kolhamnen inbegripen) i riktning mot Helsingfors bangård.

Växlingsförbudssignalens normalläge är „växling tillåten”.

Förenämnda signaler ibruktogs den 2 mars 1931.

II. Å **Fredriksbergs station** ha i samband med bangårdens utvidgning särskilda fasta signaler ändrats och nya sådana uppstälts så att å stationen numera, förutom

jotka mainitaan rautatiehallituksen kierto-
kirjeen N:o 20/1565, 15/5—25 kohdissa
1—7, 11 ja 13—17 eivätkä ole muuttu-
neet, nyt on lisäksi seuraavat kiinteät
signaalit:

*A. Järjestelyratapihalla Helsingin ja
Huopalahden puoleisilla tulosuunnilla
(asetinlaitepiireissä I ja II).*

1) *Kaksisiipinen vilkkuvalolla varus-
tettu tulo semafoori A^{1/2}* Helsingin puolei-
sella tulosuunnalla 35 metrin etäisyydellä
tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaih-
teesta. Semafoorilla näytetään „vapaata
kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä *vilkku-
valla* vihreällä valolla) Helsingistä veturi-
tallin puoleisille tulo raiteille (16—20) ja
talliraiteille (23—25) sekä kahdella siivellä
(kahdella *kiinteällä* vihreällä valolla) länti-
sille raiteille (11—15) tuleville junille ja
vetureille.

2) *Yksisiipinen lähtösemafoori B* länti-
siltä raiteilta (11—15) Helsinkiin lähte-
ville junille. Semafoori sijaitsee mainit-
tujen raiteiden länsipuolella niiden etelä-
päässä.

3) *Yksisiipinen lähtösemafoori C* edellä-
mainituilta raiteilta 16—20 ja 23—25 Hel-
sinkiin lähteville junille ja vetureille. Se-
mafoori sijaitsee semafoorin B kohdalla sen
itäpuolella.

4) *Kaksisiipinen tulo semafoori E^{1/2}*
vilkkuvalolla varustettuine levyetusigna-
leinen Huopalahden puoleisella tulosuun-
nalla. Semafoori sijaitsee 200 metrin etäi-
syydellä tulosuunnan ensimmäisestä (eng-
lantilaisesta) vaihteesta ja etusignaali 400
metrin päässä semafoorista. Semafoorilla
näytetään „vapaata kulkua” yhdellä sii-
vellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle
12 ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä
valolla) raiteille 10 ja 11 Huopalahdesta
tuleville junille.

5) *Kaksi raidevalosignaalia U₁₁ ja U₄₈*,
joista signaali U₁₁ (asetinlaitepiirissä I)
on tarkoitettu läntiseltä raiteelta 11 ete-

de signaler, som omnämnas i mom. 1—7,
11 och 13—17 i järnvägsstyrelsens cirku-
lär N:o 20/1565, 15/5—25 och som icke
förändrats, ytterligare finnas följande fasta
signaler:

*A. Å rangeringsbangården vid infarterna
från Helsingfors och Hoplaks
(inom ställverksdistrikten I och II).*

1) *En tvåvingad med blinkljus försedd
infartssemafor A^{1/2}* vid infarten från Hel-
singfors på 35 meters avstånd från infar-
tens första (mot-) växel. Med semaforen
visas „fri fart” med en vinge (ett *blin-
kande* grönt sken) för från Helsingfors till
infartsspåren (16—20) vid lokomotivstallet
och stallspåren (23—25) samt med två vin-
gar (två *fasta* gröna sken) till de västra
spåren (11—15) inkommande tåg och loko-
motiv.

2) *En envingad utfartssemafor B* för
från de västra spåren (11—15) till Hel-
singfors avgående tåg. Semaforen är be-
lägen västerom och i södra ändan av före-
nämnda spår.

3) *En envingad utfartssemafor C* för
från ovannämnda spår 16—20 och 23—25
till Helsingfors avgående tåg och loko-
motiv. Semaforen är belägen invid semafo-
ren B och österom densamma.

4) *En tvåvingad infartssemafor E^{1/2}*
jämte med blinkljus försedd skivförsignal
vid infarten från Hoplaks. Semaforen är
belägen på 200 meters avstånd från infar-
tens första (engelska) växel och försigna-
len 400 meter från semaforen. Med sema-
foren visas „fri fart” med en vinge (ett
grönt sken) för till spåret 12 och med två
vingar (två gröna sken) till spåren 10 och
11 från Hoplaks inkommande tåg.

5) *Två spär ljussignaler U₁₁ och U₄₈*, av
vilka signalen U₁₁ (i ställverksdistriktet I)
är avsedd för från det västra spåret 11

läänpäin lähtösuunnan pääraiteelle meneville junille, vaihtojunille ja vetureille sekä signaali U_{48} (asetinlaitepiirissä II) läntiseltä raiteelta 48 eteläänpäin asetinlaitepiiriin II meneville junille, vaihtojunille ja vetureille. Kummassakin raidevalosignaaliissa on noin 1,2 metriä korkeaan putkimastoon kiinnitetty lyhty-yksikkö (ilman takavalvoja), jolla sekä päivällä että yöllä näytetään vastaavalle raiteelle (11 tai 48) kahta väritöntä valopistettä seuraavilla tavoilla:

a) „Seis” (raide suljettu): kaksi väritöntä valopistettä *vaakasuorassa* tarkoittaen, että veturi-, vaihto- ja junaliikkeet saavat tapahtua ainoastaan signaaliin saakka eikä sen ohi.

b) „Aja” (raide käytettävissä): kaksi väritöntä valopistettä *pystysuorassa* tarkoittaen, että signaali saadaan esteettä sivuuttaa.

Muist. Raidevalosignaalin U_{11} „aja”-signaali ei merkitse lähtölupaa Helsinkiin.

Raidevalosignaalien perusasento on „seis”. Raidevalosignaalit ovat merkityt kirjaimella U varustettuna sen raiteen numerolla, jolle signaali kuuluu, ja ne ovat pystytetyt kumpikin raiteensa oikealle puolelle kulkusuuntaan katsottuna.

B. Järjestelyratapihan laskumäillä.

6) *Kaksi järjestelysignaalia J_I ja J_{II} pystytettyinä vierekkäin laskumäkien itäpuolella olevalle kalliolle ja tarkoitettuina:*

itäinen signaali J_I (värittömiä signaali-aloja näyttävä) itäisen laskumäen N:o I ja

läntinen signaali J_{II} (kellertäviä signaali-aloja näyttävä) läntisen laskumäen N:o II järjestelytyötä varten.

Järjestelysignaaleilla näytetään järjestelyveturille järjestelytyössä tarvittavia seuraavia käskymerkkejä:

söderut till utfartens huvudspår avgående tåg, växlingståg och lokomotiv samt signalen U_{48} (i ställverksdistriktet II) för från det västra spåret 48 söderut till ställverksdistriktet II gående tåg, växlingståg och lokomotiv. Vardera spårljussignalen består av en vid en c:a 1,2 meter hög rormast fästad lykthenhet (utan bakåtsken), varmed såväl om dagen som om natten för motsvarande spår (11 eller 48) visas två ofärgade ljuspunkter på följande sätt:

a) „Stopp” (spåret spärrat): två ofärgade ljuspunkter i *vågrätt läge*, innebärande att lokomotiv-, växlings- och tågrörelser få äga rum endast till signalen, ej förbi densamma.

b) „Kör” (spåret användbart): två ofärgade ljuspunkter i *lodrätt läge*, innebärande tillstånd att obehindrat passera signalen.

Ann. Signalen „kör” i spårljussignalen U_{11} innebär icke tillstånd att avgå till Helsingfors.

Spårljussignalernas normalläge är „stopp”. Spårljussignalerna äro betecknade med bokstaven U jämte nummern å det spår, för vilket signalen gäller och äro uppställda vardera till höger om tillhörande spår sett i farriktningen.

B. Å växlingsryggarna å rangeringsbangården.

6) *Två rangeringssignaler J_I och J_{II} , uppställda bredvid varandra å det österom rangeringsryggarna belägna berget och avsedda:*

den östra signalen J_I (med ofärgade signalsken) för rangering över den östra växlingsryggen N:o I och

den västra signalen J_{II} (med gulaktiga signalsken) för rangering över den västra växlingsryggen N:o II.

Med rangeringssignalerna visas vid rangeringsarbete åt rangeringsloket följande kommandosignaler:

1. „Vedä”, kahdella valopisteellä pysty-suorassa,
2. „Seis” kahdella valopisteellä vaaka-suorassa,
3. „Paina hiljaa”, kahdella valopisteellä 45° kaltevuudessa,
4. „Paina” (tavallisesti), kolmella valopisteellä, jotka muodostavat suorakulmaisen kolmion,
5. „Paina kovaa”, neljällä valopisteellä, jotka muodostavat neliön.

Perusasennossa, jolloin yllämainittuja käskymerkkejä ei näytetä, ovat järjestyssignaalit sammuksissa.

7) *Kaksi vaihtokielto-signaalia* V_{III} ja V_{IV} , kiinnitettyinä ylös rantaradan siltaan ja tarkoitettuina kumpikin signaalilla „vaihtaminen kielletty” kieltämään sellaiset vaihto- ja veturiliikkeet, jotka voisivat tuottaa vaaraa laskumäillä tapahtuvalle järjestelytyölle, koskien itäinen vaihtokielto-signaali V_{III} järjestelyä itäisellä laskumäellä (N:o I) ja läntinen V_{IV} järjestelyä läntisellä laskumäellä (N:o II).

Vaihtokielto-signaaleilla (V_{III} ja V_{IV}) näytetään „vaihtaminen kielletty” kolmella, vaakasuorassa rivissä olevalla, keltävällä valopisteellä. Perusasennossa, jolloin tätä signaalia ei näytetä, pidetään signaalit sammuksissa.

C. Sörnäisten puoleisella tulosuunnalla.

8) *Kaksi yksisiipistä tulosemafooria* X_I ja X_{II} Pasilan konepajan portin läheisyydessä, tulosemafoori X_I tarkoitettuna Sörnäisistä (ja Vallilasta) ja tulosemafoori X_{II} konepajalta järjestelyratapihalle tuleville junille.

9) *Kaksisiipinen lähtösemafoori* $P^{1/2}$ järjestelyratapihan Sörnäisten puoleisessa päässä. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) konepajalle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) Sörnäisiin lähteville junille.

1. „Drag”, med två ljuspunkter i lodrätt läge,
2. „Stopp”, med två ljuspunkter i vågrätt läge,
3. „Tryck sakta”, med två ljuspunkter i 45° lutning,
4. „Tryck” (vanligt), med tre ljuspunkter, som bilda en rätvinklig triangel,

5. „Tryck hårt”, med fyra ljuspunkter, som bilda en kvadrat.

I normalläge, varvid ovannämnda kommandosignaler icke visas, äro rangerings-signalerna släckta.

7) *Två växlingsförbudssignaler* V_{III} och V_{IV} , anbragta uppe å kustbanans bro och avsedda vardera att med signalen „växling förbjuden” förbjuda sådana växlings- och lokomotivrörelser, vilka kunde innebära fara för över växlingsryggarna pågående rangering, varvid den östra växlingsförbudssignalen V_{III} gäller vid rangering över den östra växlingsryggen (N:o I) och den västra V_{IV} vid rangering över den västra växlingsryggen (N:o II).

Med växlingsförbudssignalerna (V_{III} och V_{IV}) visas „växling förbjuden” med tre gulaktiga ljuspunkter i vågrätt läge. I normalläge, varvid denna signal icke visas, hållas signalerna släckta.

C. Vid infarten från Sörnäs.

8) *Två envingade infartssemaforer* X_I och X_{II} i närheten av porten till Fredriksbergs verkstad, gällande infartssemaforen X_I från Sörnäs (och Vallgård) samt infartssemaforen X_{II} från verkstaden till rangeringsbangården inkommande tåg.

9) *En tvåvingad utfartssemafor* $P^{1/2}$ å rangeringsbangården vid utfarten till Sörnäs. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för till verkstaden och med två vingar (två gröna sken) för till Sörnäs avgående tåg.

Edellämainitut semafoorit $A^{1/2}$, B, C, $E^{1/2}$, $P^{1/2}$, X_I ja X_{II} täten muutettuina samoinkuin uudet signaalit J_I , J_{II} , V_{III} , V_{IV} , U_{11} ja U_{48} sekä semafoorin $E^{1/2}$ etusignaali ovat asianomaisen ratainsinöörin ilmoittamina aikoina kaikki jo otetut käytäntöön.

Täten täydennetään yllämainittu rautatiehallituksen kiertokirje N:o 20/1565, 15/5—1925 ja samalla kumotaan sen kohdat 8, 9, 10 ja 12 sekä kohta II: 2 kiertokirjeessä N:o 40/3195, 19/12—1924.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, heinäkuun 3 päivänä 1931.

De sålunda omändrade semaforerna $A^{1/2}$, B, C, $E^{1/2}$, $P^{1/2}$, X_I och X_{II} ävensom de nytillkomna signalerna J_I , J_{II} , V_{III} , V_{IV} , U_{11} och U_{48} samt försignalen till semaforen $E^{1/2}$ ha alla redan tidigare på av vederbörande baningeniör bestämd tid tagits i bruk.

Härmed kompletteras järnvägsstyrelsens ovannämnda cirkulär N:o 20/1565, 15/5—1925, varjämte punkterna 8, 9, 10 och 12 i detsamma samt punkt II: 2 i cirkuläret N:o 40/3195, 19/12—1924 upphävas.

Ovanstående meddelas härmed vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 3 juli 1931.

Jalmar Castrén.

A. Grunér.