

# Aakkosellinen asialuettelo

## Rautatiehallituksen kiertokirjeistä vuonna 1930.

Sisältää kiertokirjeet N:o 1—27.

	Kiertokirjeiden	
	Päivämäärä	N:o
<b>A</b>		
<i>Asevelvollisuudesta vapautettujen ottaminen V. R:den palvelukseen</i> . . . . .	Lokak.	17 24/H.1211
<i>Asiakirjojen lähettäminen viranomaisille ja niiltä saaminen postitse</i> . . . . .	Helmik.	20 2/639
<i>Autoyhdistykseen</i> . . . . .	Huhtik.	17 10/1483
<b>H</b>		
<i>Halkojen kuutiomäärän muuttaminen kiloiksi ja merkitseminen rahtikirjoihin</i> . . . . .	Syysk.	11 21/3117
<b>J</b>		
<i>Junien miehittäminen siten, että liikennemiehistö on ainoastaan konduktööri</i> . . . . .	Syysk.	25 22/3293
<b>K</b>		
<i>Kiertokirje: kiertokirjeen N:o 70/2524, 1919 kumoaminen</i> . . . . .	Tammik.	17 1/191
» » N:o 6/H. 248, 2/3 1928 osittainen muuttaminen	Helmik.	28 3/H.309
» » N:o 5/H. 284, 20/2 1925 osittainen muuttaminen	Huhtik.	4 8/H.685
» » N:o 14/1753, 27/5 1929 muuttaminen . . . . .	»	17 10/1483
» kiertokirjeiden N:rot 135/4172 1919, 67/57 1920, 5/19 1921, 8/921 1925 kumoaminen ja 18/1324 1929 täydentäminen . . . . .	Kesäk.	6 11/2292
» kiertokirjeen N:o 5/734, 24/2 1928 täydentäminen ja osittainen kumoaminen . . . . .	Toukok.	3 11/1753
» » N:o 9/451, 4/2 1927 kumoaminen . . . . .	Kesäk.	13 13/2313
» » N:o 15/1145, 2/4 1927 muuttaminen . . . . .	»	13 14/2361
» kiertokirjeiden N:o 9/946, 9/3 1928 ja N:o 33/1188, 26/3 1920 täydentäminen		
» N:o 40/3195, 19/12 1924, N:o 29/1378, 21/3 1919 ja N:o 7/541, 23/1 1917 osittainen kumoaminen		
» kiertokirjeen N:o 8/945, 9/3 1928 täydentäminen		
» » N:o 119/3846, 27/11 1919 kumoaminen . . . . .	Elok.	22 16/3025
» » N:o 55/2004, 27/5 1920 kumoaminen ja		
kiertokirjeiden N:o 53/3797, 15/12 1921, N:o 34/2397, 30/7 1921, N:o 8/945, 9/3 1928 ja N:o 34/1725, 20/4 1917 osittainen kumoaminen . . . . .	»	22 17/3024

	Kiertokirjeiden	
	Päivämäärä	N:o
<i>Kiertokirje</i> : kiertokirjeiden N:o 70/2700, 5/8 1920, N:o 334, 30/8 1904, N:o 22/1189, 20/3 1919 ja N:o 127/4043, 18/12 1919 kumoaminen .....	Elok.	22 18/3023
» » N:o 49/1680, 16/4 1920, 43/1642, 4/4 1919, N:o 41/947, 27/11 1925 ja N:o 20/947, 16/2 1917 osittainen kumoaminen .....	»	22 19/3022
» kiertokirjeen N:o 77/3257, 16/10 1914 kumoaminen ja kiertokirjeen N:o 9918, 20/7 1909 osittainen kumoaminen		
» » N:o 89/2820, 8/11 1918 kumoaminen ja N:o 19/1961, 16/6 1926 täydentäminen .....	»	22 20/3021
» » N:o 15/421, 1/8 1929 muuttaminen .....	Syysk.	11 21/3117
» kiertokirjeiden N:o 26/1926, 30/1927, 1/1928, 30/1928, 2/1929, 20/1929 ja 21/1929 kumoaminen .....	Marrask.	6 26/1052
<i>Kiertokirjeiden numeroiminen</i> .....	Lokak.	17 25/3466
<i>Kuljetusmaksut</i> : maasta vietävän kiilloitetun, hakatun ja raakagraniitin sekä katukivien kuljetuksesta myönnetystä 20 % alennuksesta .....	Maalisk.	21 6/267
» ylim. kausialennus .....	Elok.	7 15/2252
<i>Kuormausprofiili</i> : uusi .....	Helmik.	14 7/1299
<b>L</b>		
<i>Leski- ja orpokassa</i> : sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassalle 12/11 1926 annetun ohjesäännön 20 § muuttaminen .....	Kesäk.	13 14/2361
<i>Liikennöiminen</i> : Oulun—Nurmeksen rataosan liikennöiminen .....	Marrask.	6 26/1052
<b>N</b>		
<i>Normaaliprofiili</i> : määräykset aukean tilan normaaliprofilista uutis- ja uusintarakennuksilla .....	Helmik.	14 9/1331
<b>P</b>		
<i>Palkkaetujen pidätys</i> : virkavapauden ja virkaloman aikana .....	Huhtik.	4 8/H.685
<i>Palkkausasetuksen osittainen muuttaminen</i> .....	Helmik.	28 3/H.309
<i>Palvelus V. R:illä</i> : asevelvollisuudesta vapautettujen ottaminen V.R:den palvelukseen .....	Lokak.	17 24/H.1211
<b>R</b>		
<i>Radiolaitteiden asettaminen V. R:lle kuuluviin asuinrakennuksiin</i> ....	Helmik.	22 4/883

	Kiertokirjeiden		
	Päivämäärä	N:o	
<i>Rahditus:</i> maasta vietävän kiilloitetun, hakatun ja raakagraniitin sekä katukivien kuljetuksesta myönnetystä 20 % alennuksesta..	Maalisk.	21	6/267
» ylim. kausialennus .....	Elok.	7	15/2252
<i>Rahtiluottoluettelot</i> .....	Maalisk.	6	5/934
<b>T</b>			
<i>Taksa, jonka mukaan rautatievaunuille, niiden kalustolle y. m. tuotetut vahingot on korvattava</i> .....	Kesäk.	13	13/2313
<b>V</b>			
<i>Vahingon toteaminen ja sen suuruuden määrääminen</i> .....	Tammik.	17	1/191
<i>Vaunupeitteiden laskenta</i> .....	Marrask.	21	27/3761
<i>Vaunut:</i> jäähdytysvaunujen jääsäiliöiden pohjatulppain poistaminen..	Lokak.	9	23/3413
<b>Y</b>			
<i>Yhdysliikenne:</i> kansainvälinen tavarayhdysliikenne .....	Kesäk.	6	11/2292
» Suomalais-virolainen henkilö- ja matkatavaraliikenne Hki:n—Tallinnan kautta .....	»	6	12/522
» V. R:den ja Linja-autoliikennöitsijän Liiton erimäisten jäsenten välillä .....	Huhtik.	17	10/1483
 <b>Asianomaisille rata-, kone- ja liikenneosaston virkailijoille on jaettu:</b>			
<i>Semafoorit ja signaalit:</i> Viipurin henkilöaseman kiinteät signaalit, eristetyt vaihteet ja raideosuudet .....	Toukok.	3	11/1753
» kiinteät signaalit Lahden, Lappilan ja Hämeenlinnan asemilla sekä Harvialan pysäkillä (1:ssä varikkojaksossa) .....	Elok.	22	16/3025
» kiinteät signaalit Toijalan, Äetsän ja Lylyn asemilla (1:ssä varikkojaksossa) .....	»	22	17/3024
» kiinteät signaalit Leipäsuon, Alhon ja Käksälmen asemilla (2:ssa varikkojaksossa) .....	»	22	18/3023
» kiinteät signaalit Perälän, Kovjoen ja Kemin asemilla sekä levysignaalin poistamisesta Vääräjoen vedenottoaikalta (3:ssa varikkojaksossa) .....	»	22	19/3022
» kiinteät signaalit Savonlinnan, Mäntyharjun, Voikosken ja Kotkan asemilla (4:ssä varikkojaksossa) .....	»	22	20/3021

# Kiertokirje

N:o 1/191

## vahingon toteamisesta ja sen suuruuden määräämisestä.

Annettu tammikuun 17 päivänä 1930.

Kun yhteentörmäyksen, radalta suistumisen, tulipalon tai muun syyn sattuessa liikkuvaa tai muuta kalustoa, rakennuksia, rataa, siltoja, tarvekaluja tai -aineita vahingoittuu, mikä vahinko on siihen syylliseksi katsottavan korvattava, tai kun rautatien käytöstä tai muusta syystä omaisuutta vahingoittuu, joka rautatien ehkä on korvattava, tulee rautatieviranomaisten vahingon suuruuden toteamiseksi menetellä seuraavasti:

1) Milloin valtionrautateiden tai muiden liikkuvaa rautatiekalustoa tai muuta rautateille kuuluvaa omaisuutta vahingoittuu siten, että se kohtuullisin kustannuksin voidaan korjata, on kustannukset konepajassa, varikolla tai radalla suoritetusta työstä ja käytetyistä tarveaineista pantava erityiselle työnnumerolle tai -tilille, johon ei saa merkitä muita kustannuksia kuin kulloinkin kysymyksessä olevasta tapahtumasta johtuneet. Kun viranomaisen toimittaa vahingoittunutta kalustoa tai muuta omaisuutta korjattavaksi, on hänen samalla ilmoitettava konepajan, varikon tai ratajakson esimiehelle vahingon laatu, tapahtumapaikka ja -aika sekä sen aiheuttaneet seikat.

2) Jos edellisessä kohdassa mainittu kalusto tai muu omaisuus on vahingoittunut

tai tuhoutunut niin pahoin, ettei sen korjaaminen voi tulla kysymykseen, on vahingon laatu heti tapahtumapaikalla todettava sekä vahingon suuruus romun tai jätteen saavuttua konepajaan kahden asiantuntevan henkilön siellä määrättävä sen arvon mukaan, mikä omaisuudella on katsottava olleen vahingon sattuessa, siitä kuitenkin vähentäen jällellä olevan romun tai jätteiden arvo.

3) Vahingon laadun toteaminen ja, mikäli mahdollista, myös sen suuruuden arvioiminen on niinkään toimitettava:

a) kun rautateitse kuljetettavaksi otettua tavaraa on vahingoittunut, kuten liikennesäännössä ja tiedusteluohjesäännössä lähemmin määrätään; sekä

b) kun rautatien käytöstä rautatielle kuulumatonta omaisuutta, kuten autoja tai hevosia on vahingoittunut tai tuhoutunut taikka metsää, varastoja, rakennuksia tai muuta omaisuutta on palanut.

4) Ensimmäisessä kohdassa mainitun työtilin mukaan laaditaan vahingosta lasku ja muissa tapauksissa pöytäkirja. Niissä on mainittava, paitsi vahingoittuneen omaisuuden laatua ja omistajaa, tapahtumapaikka ja -aika sekä vahingoittumisen syy kuin myös pöytäkirjassa arviota tehtäessä huomioon otetut seikat. Lasku on

sen antajan (konepajan, varikon tai ratajakson esimiehen) ja pöytäkirja arviomiesten allekirjoitettava.

5) Viranomaisen, joka lähettää tutkimuskirjat tai korvausvaatimuksen rautatiehallitukseen taikka antaa asiasta lausunnon, tulee valvoa, että lasku tai arviomispöytäkirja asianmukaisesti laadittuna liitetään asiakirjoihin.

Samalla kumotaan rautatiehallituksen onnettomuustapauksissa vahingoittuneen omaisuuden arvioimisesta ja ilmoittamisesta 11 päivänä kesäkuuta 1919 annettu kiertokirje N:o 70/2524.

Tämä asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, tammi-kuun 17 päivänä 1930.

**Jalmar Castrén.**

*Ossian Hellman.*

# Kiertokirje

N:o 2/639

oikeudesta lähettää viranomaisille ja niiltä saada asiakirjoja postitse.

Annettu helmikuun 20 päivänä 1930.

Asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi saa rautatiehallitus täten toimittaa alempana olevan lain ja asetuksen:

## LAKI

oikeudesta lähettää viranomaisille ja niiltä saada asiakirjoja postitse.

Annettu Helsingissä tammikuun 31 p:nä 1930.

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään täten:

### 1 §.

Sellaisen kirjallisen hakemuksen, valituksen, selityksen ja muun asiakirjan, jonka voi valtion hallintoviranomaiselle antaa valtuutetun asiamiehen kautta, saa asiallinen myös omalla vastuullaan lähettää sille postitse.

### 2 §.

Milloin päätös, välipäätös, todistus, jäljennös tai muu asiakirja on valtion hallintoviranomaiselta perittävässä valtuutetun asiamiehen kautta, voidaan se myös, saajan pyynnöstä ja vastuulla, toimittaa hänelle postin välityksellä.

Postitse asialliselle lähetetty asiakirja on katsottava saajalle annetuksi silloin, kun se, lähetettäessä asiakirjaan tehtävän merkinnän mukaan, annetaan postin kuljetettavaksi.

### 3 §.

Mitä tässä laissa säädetään valtion hallintoviranomaisesta, sovellettakoon myöskin

tasavallan hallitukseen ja yleiseen revisionioikeuteen sekä maistraattiin, järjestysoikeuteen, kunnallisiin hallintoviranomaisiin ja, mikäli ei kirkkolaissa toisin säädetä, kirkollisiin viranomaisiin.

### 4 §.

Tämän lain soveltamisesta säädetään asetuksella.

## ASETUS

oikeudesta lähettää viranomaisille ja niiltä saada asiakirjoja postitse.

Annettu Helsingissä tammikuun 31 p:nä 1930.

Oikeusministerin esittelystä säädetään täten, 31 päivänä tammikuuta 1930 annetun lain 4 §:n nojalla, oikeudesta lähettää viranomaisille ja niiltä saada asiakirjoja postitse, seuraavaa:

### 1 §.

Asiakirjat, jotka toimitetaan postin välityksellä viranomaiselle, niin myös pyyntö asiakirjain postitse asialliselle toimittamisesta ovat lähetettävät maksetussa kirjeessä sekä lähettäjän nimi, ammatti, asuinpaikka ja postiosoite selvästi ilmoitettava.

Asiakirjain perille saapumisesta voi lähettäjä pyynnöstään saada asiakirjoja vastaanottavalta viran tai toimen haltijalta

todistuksen, kuten asiakirjain postitse lähettämistä asialliselle on säädetty.

### 2 §.

Jos asiakirjat koskevat anomusta, jonka tutkittavaksi ottaminen edellyttää määrätyn maksun suorittamista, eikä sellaista maksua ole asiakirjoihin liitetty, tai jos asiakirjat, joista on suoritettava leimaveroa, eivät ole asianmukaisesti leimamerkeillä varustetut, palautettakoon ne, noudattaen mitä siitä 3 §:ssä on säädettyinä, käsiteltäviksi ottamatta lähettäjälle takaisin.

Lähettäjän asia on pitää, joko omin toimenpitein tai virastoon asetetun toimimiehen tai muun asiamiehen välityksellä, huolta siitä, että muut asiakirjoissa ehkä olevat muodolliset tai asialliset puutteellisuudet tulevat asianmukaisesti korjatuiksi.

### 3 §.

Kun asiakirjoja pyynnöstä lähetetään tai 2 §:n 1 momentissa mainituissa ta-

pauksissa palautetaan asialliselle, suoritettakoon jokaisesta lähetyksestä postimaksu sekä palkkiota valtion ja kirkolliselle viranomaiselle 10 markkaa ja kunnalliselle viranomaiselle sen verran, kuin valtuusto ehkä määrää. Nämä lähetyksekustannukset sekä menevistä asiakirjoista tuleva leimavero ja lunastus perittäköön, mikäli niitä ei jo ole suoritettu, postiennakolla. Kun mitään suoritettavaa ei ole perittävänä, voidaan lähetyksessä toimittaa asialliselle kirjattuna. Jos postiennakolähetyksestä ei lunasteta, meneteltäköön niinkuin yleisten verojen ja maksujen ulosotosta on säädetty.

### 4 §.

Milloin asiakirjain postitse lähettämistä joissakin tapauksissa on erikseen säädetty, noudatettakoon sitä.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, helmikuun 20 päivänä 1930.

**Jalmar Castrén.**

*Ossian Hellman.*

# Kiertokirje

N:o 3/H.309

helmikuun 28 päivältä 1930

maaliskuun 2 päivänä 1928 annetussa kiertokirjeessä N:o 6/H.248 julkaistun palkkausasetuksen osittaisesta muuttamisesta.

Helmikuun 14 päivänä 1930 annetussa asetuksessa säädetään, sovellettavaksi kuluvan vuoden alusta lukien, että alempana mainitut valtionrautateiden virat ja toimet, muuttamalla valtion viroista ja toimista suoritettavan palkkauksen perusteista 31 päivänä tammikuuta 1924 annetun asetuksen 3 §:ää, sellaisena kun se on muutettu asetuksilla 17 päivältä helmikuuta 1928 ja 22 päivältä maaliskuuta 1929, luetaan palkkausluokkiin seuraavasti:

---

*VII palkkausluokka: 57,000 markkaa*

Valtionrautateiden keskushallinnon I luokan arkkitehti.

*VIII palkkausluokka: 52,500 markkaa*

Valtionrautateiden keskushallinnon kamreeri, varastokonttorin päällikkö, II luokan ratainsinööri ja II luokan koneinsinööri.

Valtionrautateiden linjahallinnon piirikamreeri, II luokan ratainsinööri ja II luokan koneinsinööri.

Valtionrautateiden konepajan II luokan koneinsinööri.

Rautatierakennusten kamreeri.

# Cirkulär

N:o 3/H.309

av den 28 februari 1930

om partiell ändring av den i cirkulär N:o 6/H.248 den 2 mars 1928 delgivna avlösningsförordningen.

I förordningen av den 14 februari 1930 stadgas med ändring av 3 § i förordningen den 31 januari 1924 angående grunderna för avlöning i statens tjänster och befattningar, sådan densamma lyder i förordningarna den 17 februari 1928 och den 22 mars 1929, att nedannämnda tjänster och befattningar vid statsjärnvägarna skola, räknat från början av innevarande år, hänföras till följande avlöningsklasser:

---

*VII avlöningsklassen: 57,000 mark*

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: arkitekt av I klass.

*VIII avlöningsklassen: 52,500 mark*

Statsjärnvägarnas centralförvaltning: kamrerare, föreståndare för förrådskontoret, baningenjör av II klass och maskinjenjör av II klass.

Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: distriktskamrerare, baningenjör av II klass och maskinjenjör av II klass.

Statsjärnvägarnas verkstäder: maskinjenjör av II klass.

Järnvägsbyggnaderna: kamrerare.



*IX palkkausluokka: 48,000 markkaa*  
Valtionrautateiden keskushallinnon II luokan arkkitehti.

*X palkkausluokka: 43,500 markkaa*  
Valtionrautateiden keskushallinnon apulaisinsinööri ja aktuaari.

*XI palkkausluokka: 39,000 markkaa*  
Valtionrautateiden linjahallinnon I luokan varikon esimies.

*XII palkkausluokka: 36,000 markkaa*  
Valtionrautateiden linjahallinnon II luokan varikonesimies ja III luokan varastonhoitaja.

---

---

*XIV palkkausluokka: 30,000 markkaa*  
Valtionrautateiden linjahallinnon veturimestari ja järjestelymestari (Helsinki, Pasilä ja Viipuri).

*XV palkkausluokka: 28,500 markkaa*  
Valtionrautateiden linjahallinnon järjestelymestari (paitsi Helsingissä, Pasilassa ja Viipurissa).

---

---

*XVII palkkausluokka: 25,500 markkaa*  
Valtionrautateiden keskushallinnon piirustaja.  
Valtionrautateiden linjahallinnon II luokan ratamestari ja II luokan veturinkuljettaja.

*XVIII palkkausluokka: 24,000 markkaa*  
Valtionrautateiden linjahallinnon II luokan vaunumestari ja konduktööri.

*XIX palkkausluokka: 22,500 markkaa*  
Valtionrautateiden ensimmäisen palkkausluokan lennätinmontööri.

*IX avlöningsklassen: 48,000 mark*  
Statsjärnvägarnas centralförvaltning: arkitekt av II klass.

*X avlöningsklassen: 43,500 mark*  
Statsjärnvägarnas centralförvaltning: biträdande ingenjör och aktuarie.

*XI avlöningsklassen: 39,000 mark*  
Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: depåföreståndare av I klass.

*XII avlöningsklassen: 36,000 mark*  
Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: depåföreståndare av II klass och förrådsförvaltare av III klass.

---

---

*XIV avlöningsklassen: 30,000 mark*  
Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: lokomotivmästare och rangeringsmästare (Helsingfors, Fredriksberg och Viborg).

*XV avlöningsklassen: 28,500 mark*  
Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: rangeringsmästare (förutom i Helsingfors, Fredriksberg och Viborg).

---

---

*XVII avlöningsklassen: 25,500 mark*  
Statsjärnvägarnas centralförvaltning: ritare.  
Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: banmästare av II klass och lokomotivförare av II klass.

*XVIII avlöningsklassen: 24,000 mark*  
Statsjärnvägarnas linjeförvaltning: vagnmästare av II klass och konduktör.

*XIX avlöningsklassen: 22,500 mark*  
Statsjärnvägarna: telegrafmontör av första avlöningsklass.

*XX palkkausluokka: 21,000 markkaa*

Valtionrautateiden toisen palkkausluokan rataesimies ja toisen palkkausluokan lennätinmontööri.

---

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, helmikuun 28 päivänä 1930.

*XX avlöningsklassen: 21,000 mark*

Statsjärnvägarna: banförman av andra avlöningsklass och telegrafmontör av andra avlöningsklass.

---

Det alle dem, som vederbör, till kännedom och efterrättelse meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 28 februari 1930.

**Jalmar Castrén.**

*K. A. Wahlstedt.*

*Kaikille.*

# Kiertokirje

N:o 4/883

helmikuun 22 p:ltä 1930,

**radiolaitteiden asettamisesta valtionrauta-  
teille kuuluviin asuinrakennuksiin.**

Tehdystä esityksestä rautatiehallitus on myöntänyt rautatieläisille oikeuden rakentaa radiolaitteita asumiinsa valtionrauta-  
teiden rakennuksiin ehdolla, että heillä on asianmukainen kuuntelulupa sekä että he noudattavat Kauppa- ja teollisuusministeriön marraskuun 8 p:nä 1929 vahvistamassa päätöksessä annettuja ulkoantennin rakennetta koskevia seuraavia määräyksiä ja ohjeita:

## 1 §.

Antennit ovat siten asetettavat, etteivät ne rumenna maisema- tai kaupunkikuvaa. Antennien asettamista katujen, torien ja teiden yli on vältettävä.

## 2 §.

Jos antennijohtimet kulkevat kattojen yli, tulee antennin lyhimmän välin katosta olla vähintään 2 m. Antenni ei saa olla esteenä savupiippuja puhdistettaessa.

## 3 §.

Antennijohtimena tavallisesti käytettävän kupari- tai pronssilangan läpimitan tulee olla vähintään 2 mm ja kupari- tai pronssi-kaapelin poikkipinnan vähintään 2.45 mm<sup>2</sup>. Vetolujuuden tulee olla vähintään kovakuparille 40 kg/mm<sup>2</sup> ja pronssille 50 kg/mm<sup>2</sup>. Antennijohtimet ja kiristyslangat eivät saa olla kokoonpantuja yhdistetyistä osista eikä niissä saa olla solmuja ja juotoksia. Vetolujuuteen nähden tulee antennijohtimella olla kolminkertainen varmuus. Vetolujuus on laskettava:

a) — 5° C lämpötilassa, jolloin jäästä aiheutuvaksi painovoiman suuntaan vaikutta-

*Till alla.*

# Cirkulär

N:o 4/883

av den 22 februari 1930,

**angående uppställande av radioanläggningar uti statsjärnvägarna tillhöriga bostadsbyggnader.**

På gjord framställning har järnvägsstyrelsen berättigat järnvägens befattningshavare att inbygga radioanläggningar i av dem bebodda statsjärnvägarnas byggnader på villkor, att de innehava behörig licens och att de ställa sig till efterrättelse följande i av Handels- och industriministeriet den 8 november 1929 fastställda beslut meddelade föreskrifter och anvisningar:

## 1 §.

Antenn bör så uppställas, att den ej förfular landskaps- eller stadsbilden. Antenns dragande över gata, torg och väg bör undvikas.

## 2 §.

Gå antennledningarna över tak, bör antennens kortaste avstånd från taket utgöra minst 2 m. Antenn må ej vara hinderlig för skortens fejan.

## 3 §.

Till antennledning vanligen begagnad koppar- eller bronstråd bör mäta minst 2 mm i diameter och koppar- eller bronskabel minst 2.45 mm<sup>2</sup> i tvärytan. Draghållfastheten bör utgöra minst, för hårdkoppar 40 kg/mm<sup>2</sup> och för brons 50 kg/mm<sup>2</sup>. Antennledningarna och spänntrådarna må ej bestå av sammanfogade delar ej heller förete knutar och lödningar. Med avseende å draghållfastheten böra antennledningarna erbjuda trefaldig säkerhet. Draghållfastheten skall beräknas:

a) vid en temperatur av — 5° C, där den av nedisning förorsakade i tryck-

vaksi lisäkuormitukseksi otaksutaan  $180 \sqrt{d}$  grammaa pituusmetriä kohden, jossa  $d$  merkitsee antennijohtimen läpimittaa millimetreissä;

b) —  $40^\circ$  C lämpötilassa ilman lisäkuormaa.

#### 4 §.

Antennia kannattavilla mastoilla tulee olla suurimmalla kuormituksella vähintään kolminkertainen varmuus lujuuteen nähden, minkä lisäksi mastojen tulee tällöin säilyttää pystysuora asentonsa. Katolle asetettavat metalliset mastot ovat maadoitettavat. Antennin kiinnittämiseen käytetyillä kiristyslangoilla ja eristimillä tulee olla suurimmalla kuormituksella niinkään vähintään kolminkertainen varmuus. Kiristyslankoina saa käyttää vain kupari- tai pronssilankaa, kuparikaapelia taikka galvanoitua teräslankaa tai kaapelia.

#### 5 §.

Yhdensuuntaisia tai melkein yhdensuuntaisia antennoja käytettäessä tulee eri antennien yhdensuuntaisten osien olla vähintään 5 m:n etäisyydellä toisistaan. Toisiaan vastaan kohtisuorasti risteilevien antennien välisen etäisyyden tulee olla vähintään 2 m.

#### 6 §.

Antennia ei saa vetää ristiin vahvavirtajohtimien kanssa, joiden jännite on yli 250 V maata vastaan. Antennin risteilyä vahvavirtajohtimien kanssa on yleensä vältettävä, mutta jos tällaiset risteilyt ovat välttämättömät, on ryhdyttävä seuraaviin varovaisuustoimenpiteisiin:

a) eristimet ovat, jotta antennijohdin ei voisi pudota alas eristimien särkyessä, kiinnitettävät siten, että niissä esiintyy vain puristusta;

b) antennijohtimen tulee olla siten eristetty, kuin vahvavirtanormit vahvavirtajohtimien eristämisestä määräävät.

#### 7 §.

Viestijohtimen poikki on antenni vedettävä mahdollisimman kohtisuoraan. Pienin

kraftens riktning verkande merbelastningen antages till  $180 \sqrt{d}$  gram per löpande meter, därvid  $d$  betyder antennledningens diameter i millimeter;

b) vid en temperatur av  $-40^\circ$  C utan merbelastning.

#### 4 §.

Antenn upp bärande mast bör vid högsta belastning erbjuda minst trefaldig säkerhet i avseende å hållbarhet, varförutom mast därvid bör bibehålla upprätt ställning. Å tak uppställd metallmast bör vara jordad. För antens fästade begagnad spänntråd, så ock isolator bör likaledes vid högsta belastning erbjuda minst trefaldig säkerhet. Såsom spänntråd må användas endast koppar- eller bronstråd, kopparkabel eller galvaniserad ståltråd eller kabel.

#### 5 §.

Vid användning av parallella eller nästan parallella antenner, böra antennernas parallella delar befinna sig på ett avstånd av minst 5 m från varandra. Avståndet mellan antennernas varandra lodrätt korsande delar bör utgöra minst 2 m.

#### 6 §.

Antenn må icke dragas i kors med starkströmsledning, vars spänning överstiger 250 V mot jorden. Antens korsning med starkströmsledning bör i allmänhet undvikas, men där sådant är oundgängligt, skola följande försiktighetsmått vidtagas:

a) isolatorerna böra, för att antennledningen ej kunde falla ned vid isolatorernas sönderbristning, så fästas, att i dem förekommer endast tryck;

b) antennledningen bör vara så isolerad, som starkströmsnormerna föreskriva beträffande isolering av starkströmsledning.

#### 7 §.

Tvärsöver kommunikationsledning bör antennledning föras så perpendikulärt som

sallittu kulma antennin ja viestijohtimen välillä on  $60^\circ$  ja etäisyys vähintään 1 m. Jos antenni taasen kulkee yhdensuuntaisesti viestijohtimen kanssa, tulee niiden välin olla vähintään 5 m. Siinä tapauksessa, että antennilanka katketessaan voisi koskettaa viestijohtimiin, tulee jomman kumman olla eristettyä.

## 8 §.

Antenni on varustettava maadoituskytkimellä, jolla antenni yhdistetään maahan, kun sitä ei käytetä. Maadoitusjohtimella tulee olla vähintään kaksi kertaa niin suuri poikkipinta kuin antennilla. Maadoitus suoritetaan joko upottamalla maahan useampia kuparijohtimia, joiden poikkipinta on vähintään  $10 \text{ mm}^2$ , tai käyttämällä maadoituslevyä, jonka pinta-ala on vähintään  $0.5 \text{ m}^2$ , taikka siten kuin sähkölaitosten maadoituksesta yleensä määrätään.

Edellisessä kohdassa ja 4 §:ssä mainittu maadoitus on siten suoritettava, että maadoitusvastus mikäli mahdollista on korkeintaan noin 20 Ohmia.

## 9 §.

Antennihoitimen riippuma voidaan ottaa seuraavan taulukon mukaan, jonka arvot ovat lasketut  $+10^\circ \text{ C}$  lämpötilalle.

	Riippuma $+10^\circ \text{ C}$ lämpötilassa	
	Kupari cm	Pronssi cm
Jänneväli 20 m. ....	30	23
” 25 ” .....	41	32
” 30 ” .....	49	41
” 35 ” .....	60	54
” 40 ” .....	75	65
” 45 ” .....	89	79
” 50 ” .....	106	91
Lämpötilan lisääntyessä, lisättävä jokaista C as- tetta kohti .....	0.60	0.55
Lämpötilan vähentyessä, vähennettävä jokaista C astetta kohti .....	0.60	0.55

## 10 §.

Nämä määräykset ja ohjeet koskevat vastaanotto- ja pienitehoisten lähetyksasemien

möjligt. Minsta tillåtna vinkel mellan antenn och kommunikationsledning är  $60^\circ$  och minimiavstånd 1 m. Där åter antenn löper parallellt med kommunikationsledning, bör avståndet dem emellan utgöra minst 5 m. I fall antenntråd vid bristning kunde komma i kontakt med kommunikationsledning, bör endera av dem vara isolerad.

## 8 §.

Antenn bör vara försedd med jordkontakt, varmed antennen, då densamma ej begagnas, förenas med jorden. Jordledning bör hava minst två gånger så stor tväryta som antennen. Jordning sker medels nedgrävning i marken av flere kopparledningar av minst  $10 \text{ mm}^2$  diameter eller med begagnande av jordningsplatta av minst  $0.5 \text{ m}^2$  ytvidd eller ock på sätt om jordning av elektrisk anläggning i allmänhet föreskrives.

I föregående moment och i 4 § nämnd jordning skall så utföras, att jordningsmotståndet utgör såvitt möjligt högst omkring 20 Ohm.

## 9 §.

Antennlednings hängning kan tagas enligt följande tabell, vars värden äro beräknade för en temperatur av  $+10^\circ \text{ C}$ .

	Hängning vid $+10^\circ \text{ C}$ .	
	Koppar cm	Brons cm
Spännvidd 20 m. ....	30	23
” 25 ” .....	41	32
” 30 ” .....	49	41
” 35 ” .....	60	54
” 40 ” .....	75	65
” 45 ” .....	89	79
” 50 ” .....	106	91
Vid högre temperatur skall för varje grad C till- läggas .....	0.66	0.55
Vid lägre temperatur skall för varje grad C av- dragas .....	0.60	0.55

## 10 §.

Dessa föreskrifter och anvisningar gälla mottagar- och mindre effektiva sändarsta-

antennilaitteita, jotka joko kokonaan tai osaksi asetetaan rakennusten ulkopuolelle, ja ovat tällaiset laitteet aina pidettävät näiden määräysten ja ohjeiden mukaisessa kunnossa.

#### 11 §.

Tämän lisäksi noudatettakoon niitä määräyksiä, joita asianomaiset paikallisviranomaiset antavat ulkoantennien asettamisesta sellaisilla paikkakunnilla, joilla on vahvistettu rakennusjärjestys.

Edelläolevien määräysten lisäksi rautatiehallitus on hyväksynyt noudatettavaksi seuraavat erikoismääräykset:

1) Antennia ei saa ilman kussakin tapauksessa erikseen rautatiehallitukselta hankittua lupaa rakentaa raiteiden, vahvavirta-, lennätin-, puhelin- eikä merkinantojohtimien yli.

2) Antennien kiinnittämistä kattoihin ja savupiippuihin on vältettävä.

3) Antenni on sen sisääntuontikohdassa varustettava itsetoimivalla ylijännityssuojalla tai muulla varmalla suojalaitteella.

4) Radiolaitteet on omistajan toimesta ja kustannuksella poistettava niitten osoittautuessa haitallisiksi rautatien omille laitteille.

Ratainsinöörien on valvottava, että näitä ohjeita ja määräyksiä noudatetaan sekä ettei rautatien laitteita eikä rakennuksia vahingoiteta.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, 22 päivänä helmikuuta 1930.

tioners antennanordningar, vilka antingen i sin helhet eller till någon del placeras utomhus, och bära sådana anordningar alltid hållas i det skick dessa föreskrifter och anvisningar angiva.

#### 11 §.

Härutöver skola till efterrättelse lända de föreskrifter, som av vederbörande ortsmyndigheter meddelas om utomhusantenns uppställning å ort, som har fastställt byggnadsordning.

Utöver förestående föreskrifter har järnvägsstyrelsen till efterrättelse godkänt följande särbestämmelser:

1) Antenn får ej utan för varje särskilt fall hos järnvägsstyrelsen utverkat tillstånd byggas över spår, starkströms-, telegraf-, telefon- och signalledningar.

2) Fästande av antenner vid tak och skorstenar bör undvikas.

3) Antenn bör å dess införingsställe vara försedd med överspänningsskydd eller annan säker skyddsanordning.

4) Radioanläggningarna bära genom ägarens försorg och på hans bekostnad avlägsnas, då de befinnas vara till förfång för järnvägens egna anläggningar.

Baningeniörerna äga övervaka, att dessa anvisningar och föreskrifter efterföljas samt att järnvägens inrättningar och byggnader icke skadas.

Detta alla vederbörande till kännedom och iakttagande härigenom meddelas.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen den 22 februari 1930.

**Vilhelm Jansson.**

*Väinö V. Airas.*

# Kiertokirje

N:o 5/934

maaliskuun 6 päivältä 1930.

## **Rahtiluottoluettelot.**

Kun tariffisäännön määräykset edellyttävät, että rahtiluottoluettelot B N:o 135 ovat 3-lehtisiä, on rautatiehallitus päättänyt, että sanotusta luettelosta on yksikielisiä asemia varten otettava uusi 3-lehtinen painos. Tähänastisia kaksikielisiä ja 2-lehtisiä luetteloita on käytettävä muilla asemissa kunnes uusi kaksikielinen ja 3-lehtinen painos otetaan, kuitenkin siten, että puuttuva kolmas samannumeroinen lehti otetaan jostain toisesta kirjasta, johon jääneitä yksinäisiä lehtiä on käytettävä seuraavan luettelon lisälehtenä j. n. e. Rautatiehallitus on samalla määrännyt, että nykyistä painosta on käytettävä 2-lehtisinä

sellaisissa tapauksissa, jolloin Liikenneosaston päällikkö on oikeuttanut jonkun liikenneöitsijän suorittamaan rahti- y. m. maksunsa vain kerran päivässä. Viimeksimainitussa tapauksessa ei ole kuitenkaan kannettava mitään tilityspalkkiota ja on liikenneöitsijälle annettava vain yksi luettelon lehdistä, toisen jäädessä kantalehdeksi, joka sekä että nämä määräykset astuvat voimaan toukokuun 1 päivänä 1930, kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, maaliskuun 6 päivänä 1930.

**Vilhelm Jansson.**

*Br. Suviranta.*

# Kiertokirje

N:o 6/267

maasta vietävän kiilloitetun, hakatun ja raakagraniitin sekä katu- ja kadunreunakivien kuljetusmaksuista myönnettävästä 20 % alennuksesta.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö on myöntänyt vuoden 1932 loppuun saakka voimassaolevan 20 %:n alennuksen Suomesta ulkomaille vietävän kiilloitetun, hakatun ja raakagraniitin sekä katu- ja kadunreunakivien rautatierahdeista, kuitenkin ehdolla, että lähetykset lähetetään vähintään 9,000 kilon erissä vaunua kohden ja että kuljetusmatka on vähintään 100 kilometriä tai että rahti lasketaan vähintään sanotulta painomäärältä ja kuljetusmatkalta. Sen ohessa ministeriö on antanut rautatiehallituksen toimeksi antaa tarkemat määräykset siitä, mitä on noudatettava edellämainitun alennuksen saamiseksi.

Tämän johdosta rautatiehallitus on määrännyt

että myönnettävä alennus suoritetaan liikennöitsijöille *takaisinmaksun muodossa* olleen takaisinmaksuanomus tehtävä liikennesäännön 97 §:n määräämän ajan kuluessa. Anomukseen on ohestettava:

rautatieviranomaisten oikeaksi todistamat jäljennökset rahtikirjoista;

asianomaisen tulliviranomaisen tai laivapäällystön antama todistus siitä, että tavara on maasta viety;

valtakirja takaisinmaksumäärän nostamista ja kuittaamista varten siinä tapauksessa, ettei anoja, rahtikirjojen mukaan, ole rahtia suorittanut.

# Cirkulär

N:o 6/267

ang. 20 % fraktnedsättning för polerad, huggen och rågranit samt gat- och kantsten för gatubeläggning, som utföras ur landet.

Ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena har till slutet av år 1932 beviljat 20 % nedsättning i befodringsavgifterna för polerad, huggen och rågranit samt gat- och kantsten för gatubeläggning, som utföres från Finland till utlandet, dock med villkor att försändningarna omfatta minst 9,000 kilogram per vagn och att befodringssträckan är minst 100 kilometer eller frakten beräknas för minst sagda viktmängd och avstånd. Därjämte har ministeriet berättigat järnvägsstyrelsen att utfärda närmare föreskrifter därom, vad för erhållande av nedsättningen ifråga skall iakttagas.

På grund härav har järnvägsstyrelsen förordnat, att nedsättningen erlægges åt trafikant *i form av restitution* och bör restitutionsansökan göras inom den i § 97 av trafikstadgan föreskrivna tiden. Ansökan bör åtföljas av:

av järnvägsbefattningshavare till riktigheten bestyrkta avskrifter av fraktsedlarna;

av vederbörande tullbefattningshavare eller fartygsbefäl utfärdat intyg däröver, att godset utförts;

fullmakt att uppbära och kvittera restitutionsbeloppet, ifall frakten, enligt fraktsedlarna, icke erlagts av sökanden.



Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, maaliskuun 21 päivänä 1930.

Det alle dem, som vederbör, till kännedom och efterrättelse härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 21 mars 1930.

**Vilhelm Jansson,**

*Br. Suviranta.*

# Kiertokirje

N:o 7/1299

uudesta kuormaprofiilista.

Annettu helmikuun 14 päivänä 1930.

Tässä kiertokirjeessä mainitut kaksi kuormaprofiilia ovat voimassa valtionrautateilla. Junajärjestyksen ohjesääntö ja „Yleiskaava, osoittava asemien ja liikennepaikkojen aseman” määräävät, kumpaako niistä, korkeampaako, N:o I, vai matalampaa, N:o II, on sovellettava eri rataosilla.

Avonaisissa tavaravaunuissa oleva kuorma ei saa vaunun ollessa keskiasennossa suoralla raiteella miltään osalta ulottua sen kuormaprofiilin ulkopuolelle, joka kyseessä olevalle kuljetustielle on määrätty.

Kuormaprofiilit ovat leveyttä rajoittamatta voimassa sekä suoralla raiteella että kaarteissa kaikenlaisille kuljetusesineille, jotka eivät voi kuljetettaessa siirtyä paikoiltaan, edellyttäen ettei kuorma ulotu vaununpäätyjen ulkopuolelle.

Jos kuorma on laadultaan sellainen (kuten heinät ja paalatut turvepehkut), että sen siirtyminen kuljetuksen aikana on pelättävissä, on kuorman leveyttä siltä osalta, joka ulottuu vaunun sivupylväiden yläpuolelle, kummaltakin puolen vähennettävä harkinnan mukaan 10—20 cm tai enemmänkin.

Sellaisten esineitten kuljettamiseen, joita varten on käytettävä erikoisvaunuja (kuten Litt. Os), sekä siinä tapauksessa, että vaununpäädyt on kuorman takia irroitettava, on kuljetuslupa kussakin eri tapauksessa hankittava rautatiehallitukselta.

# Cirkulär

N:o 7/1299

angående ny lastprofil.

Utfärdat den 14 februari 1930.

Uti föreliggande cirkulär angivna tvenne lastprofiler äro gällande för statsjärnvägarna. Reglementet för tågordning och „Schema över stationers och trafikplatsers läge” föreskriva, vilkendera av dessa, den högre, N:o I, eller den lägre, N:o II, som är gällande å de olika bandelarna.

Ingen del av lasten å öppen godsvagn må vid vagnens mittläge i rakt spår överskjuta den för befordringsvägen gällande lastprofilen.

Lastprofilerna gälla utan inskränkning av bredden såväl i rak bana som i kurv för alla slag av befordringsföremål, vilka icke äro utsatta för förskjutning under vägen, förutsatt att lasten icke sträcker sig utöver vagnsgavlarna.

Är last av sådan beskaffenhet, att dess förskjutning under vägen kan befaras (såsom hö och torvströ i balar), bör bredden för den del av lasten, som når över vagnens sidostolpar, minskas å vardera sidan efter prövning med 10—20 cm eller mera.

För befordring av föremål, för vilka specialvagnar (såsom Litt. Os) äro av nöden, ävensom i de fall, då vagnsgavlarna för lastens skull måste löstas, bör järnvägstyrelsens transporttillstånd i varje särskilt fall utverkas.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, helmikuun 14 päivänä 1930.

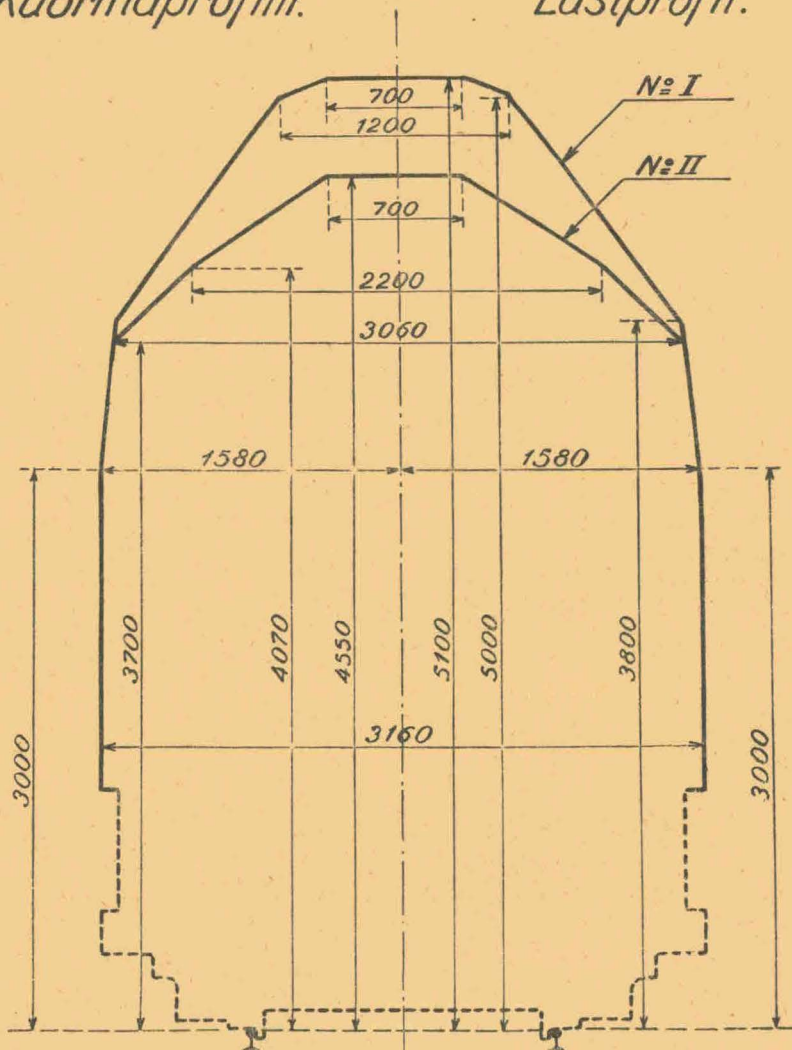
Det alle dem, som vederbör, till kännedom och efterrättelse härigenom meddelas.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 14 februari 1930.

## Jalmar Castrén.

A. Grunér.

*Valtionrautatiet.* *Statsjärnvägarna*  
*Kuormaprofiili.* *Lastprofil.*



Mitat millimetreissä.  
Mått i millimeter.

*Viran tai toimen haltijoille.*

*Till samtliga innehavare av tjänst eller befattning.*

## Kiertokirje

N:o 8/H.685

huhtikuun 4 päivältä 1930

vakinaisten virkailijain palkkaetujen pidätyksistä virkavapauden ja virkaloman aikana ynnä viransijaisten palkkauksista helmikuun 20 päivänä 1925 annetun kiertokirjeen 5:n kohdan muuttamisesta.

Tänään tapahtuneessa esittelyssä on rautatiehallitus määrännyt, että helmikuun 20 päivänä 1925 annetun kiertokirjeen N:o 5/H.284 5 kohta muutetaan näin kuuluvaksi:

5) Niille vakinaisille viran tai toimen haltijoille, jotka hoitavat ylimääräisen veturinkuljettajan, veturinlämmittäjän, järjestelymestarin, konduktöörin, pakkamestarin, vaakamestarin, junamiehen tai vaihdemiehen toimia, suoritetaan, kun virantoismitus aiheutuu vastaavan vakinaisen henkilökunnan puutteesta eikä muista erikoisista (kuten virkalomasta, sairasvapaudesta tai muista yksityisistä) ja kun ovat hoitaneet asianomaista ylimääräistä tointa yhtäjaksoisesti vähintään kuukauden ajan, palkkausta sen mukaan kuin Kulkulaitosten ja yleisten töiden Ministeriön tulo- ja menoarvion rajoissa vuosittain määrää sekä perhe- ja ikälisää vakinaisesta virastaan tai toimestaan. Tästä aiheutuva lisäpalkkaus suoritetaan vuosirahasäännössä ylimääräisten toimenhaltijain palkkaamiseen merkitystä määrärahasta, mutta perhe- ja ikä-

## Cirkulär

N:o 8/H.685

av den 4 april 1930

angående innehållande av avlöningsförmåner för ordinarie befattningshavare under tjänstledighet och semester samt ändring av 5 mom. i cirkulär av den 20 februari 1925 om vikariers avlöning.

Vid i dag skedd föredragning har järnvägsstyrelsen förordnat, att 5 mom. i cirkulär N:o 5/H.284 av den 20 februari 1925 skall erhålla följande förändrade lydelse:

5) Åt ordinarie tjänste- och befattningshavare, vilka sköta extraordinarie lokomotivförare-, lokomotiveldare-, rangeringsmästare-, konduktörs-, packmästare-, vågmästare-, tågkarls eller vaxelkarls befattningar, erläggas, då tjänstgöringen föranledes av brist på motsvarande ordinarie personal och icke av andra specialorsaker (såsom semesterledighet, sjukledighet eller andra privata orsaker) och då de handhaft vederbörande extraordinarie befattning i en fortsättning under minst en månads tid, avlöning i enlighet med vad Ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena inom gränserna för inkomst- och utgiftsstaten årligen bestämmer samt familje- och ålderstillägg från envars innehavande ordinarie tjänst eller befattning. Härav föranledd tillskottsavlöning utgår ur anslaget i årsstaten för avlöande av

lisä maksetaan vakinaisen henkilökunnan palkkaamiseen varatusta määrärahasta.

Mikä, sekä että yllämainitun kiertokirjeen muuttamisesta on tehtävä merkintä valtionrautateiden määräyskokoelman II osan 3 luvun 2 §:n 4 kohtaan sivulla II 2, täten kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, huhtikuun 4 päivänä 1930.

extraordinarie befattningshavare, medan familje- och ålderstilläggen erläggas ur anslaget för avlönande av ordinarie personal.

Vilket, samt att anteckning om ändring av ovannämnda cirkulär bör göras i järnvägsstyrelsens ordersamling, del II sida II 2 3 kap. 2 § 4 mom., alle dem, som vederbör, till kännedom och iakttagande härmed meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 4 april 1930.

**Jalmar Castrén.**

*K. A. Wahlstedt.*

*Rata-, rakennus-, kone-, liikenne- ja varasto-  
osastojen viran- ja toimenhaltijoille.*

## KIERTOKIRJE

N:o 9/1331

helmikuun 14 päivältä v. 1930.

*Uudet määräykset aukean tilan normaaliprofiilista  
uutis- ja uusintarakennuksilla.*

*Till ban-, byggnads-, maskin-, trafik- och förråds-  
avdelningarnas befattningshavare.*

## CIRKULÄR

N:o 9/1331

av den 14 februari 1930.

*Nya bestämmelser rörande normalsektion för fria  
rummet vid ny- och ombyggnader.*

HELSINKI 1930  
VALTIONEUVOSTON KIRJAPAINO

## KIERTOKIRJE

N:o 9/1331

helmikuun 14 päivältä v. 1930.

### Uuudet määräykset aukean tilan normaali- profiilista uutis- ja uusinta- rakennuksilla.

*Aukealla tilalla* ymmärretään sitä pitkin raidetta ulottuvaa tilaa, jonka sisällä ei saa olla kiinteitä esineitä. Tämän tulee kaikilla uusilla valtionradoilla sekä kaikkien ratalinjojen radan ja ratapihojen uutis- ja uusintarakennuksilla olla vähintään ohellisen piirustuksen (Liite N:o 1) ynnä alla olevien määräysten lähemmin osoittamaa suuruutta. Ratapihalla ymmärretään näissä määräyksissä aseman ja muun liikennepaikan raidealuetta.

*Aukea tila  
suoralla  
raiteella.*

Ohellisen piirustuksen (Liite N:o 1) esittämä aukean tilan normaaliprofiili on voimassa suoralla raiteella seuraavissa selityksissä ja huomautuksissa lähemmin määrättyllä tavalla:

1. ABCDEFGH on aukean tilan sallittu supistus ratapihalla ja avoradalla siltojen ja sentapaisten rakenteiden varalta. Siltakaidetta ei kuitenkaan ole pantava 2 500 mm lähemmäksi raiteen keskustaa.

2. *Matkustajalaitureilla* ei kiinteitä esineitä, kuten pylväitä, korkeata kuormauslaituria y. m. saa asettaa 2 800 mm lähemmäksi raiteen keskustaa (viiva IKL).

3. Aukean tilan puolileveys saadaan korkeusvälillä 1 200—4 000 mm kiskonpään yläpuolella poik-

# CIRKULÄR

N:o 9/1331

av den 14 februari 1930.

## Nya bestämmelser rörande normalsektion för fria rummet vid ny- och ombyggnader.

Med *fria rummet* förstås det utrymme utmed spåret, inom vilket fasta föremål icke få förefinnas, och skall detsamma å alla nya statsbanor samt vid ny- och ombyggnader å bana och bangårdar å samtliga linjer hava minst den storlek, som bilagda ritning (Bilaga N:o 1) jämte nedanstående bestämmelser närmare angiva. Med bangård avses i dessa bestämmelser stations och annan trafikplats' spårområde.

Den å bilagda ritning (Bilaga N:o 1) angivna normalsektionen för fria rummet gäller för rakt spår med följande förklaringar och anmärkningar:

*Fria rummet å rakt spår.*

1. ABCDEFGH betecknar tillåten inskränkning av fria rummet för broar och liknande konstruktioner såväl å bangårdar som å bana. Handräck å bro må likväl icke placeras närmare spårmitt än 2 500 mm.
2. Å *personplatformer* få fasta föremål såsom stolpar, hög lastkaj o. s. v. icke uppställas närmare spårmitt än 2 800 mm (linjen IKL).
3. Det fria rummets halva bredd på 1 200—4 000 mm höjd över räls huvudet må å stationer undan-



keustapauksissa asemilla vähentää 2 100 mm:stä 2 000 mm:iin, mikäli se on välttämätöntä, jotta kiinteiden signaalien ja vesiviskurien asettaminen raiteen viereen kävisi mahdolliseksi.

4. Tallien ja konepajojen oviaukoissa tulee aukean tilan olla vähintään 4 800 mm korkean ja 3 620 mm leveän.

*Aukea tila  
kaarteissa.*

Jos raide on kaarteessa, on ulkopuolisen kiskon korotuksesta johtuva aukean tilan normaaliprofiilin vino asento huomattava. Tämän lisäksi on suoran raiteen aukean tilan normaaliprofiilia laajennettava allaolevan taulukon mukaan, jossa raiteenlevitys on otettu huomioon:

<i>Kaarresäde:</i>	<i>Aukean tilan normaaliprofiilin levitys:</i>
150—174 m . . . . .	140 mm kummallekin puolelle
175—199 „ . . . . .	110 „ „ „
200—249 „ . . . . .	90 „ „ „
250—299 „ . . . . .	60 „ „ „
300—399 „ . . . . .	50 „ „ „
400—499 „ . . . . .	30 „ „ „
500—599 „ . . . . .	20 „ „ „
600— suora raide . . . . .	0 „ „ „

Kaarteissa, joiden säde on pienempi kuin 600 m, on siis aukean tilan leveyteen lisättävä kummallekin puolelle yllämainitut määrät ja siis myöskin kaikkiin kohdissa 1—4 mainittuihin leveysmittoihin.

tagsvis minskas från 2 100 till 2 000 mm, där detta är nödvändigt för att möjliggöra uppställandet invid spåret av fasta signaler och vattenkastare.

4. För stalls- och verkstadsportar bör den fria öppningen vara minst 4 800 mm hög och 3 620 mm bred.

Ligger spår i kurv skall hänsyn tagas till den av *Fria rummet i kurv.* yttre rälets förhöjning förorsakade lutande ställning, som normalsektionen för fria rummet kommer att intaga. Härjämte skall den för rakt spår gällande normalsektionen för fria rummet utvidgas enligt nedanstående tabell, i vilken spårviddsökningen är medräknad.

<i>Kurvradie:</i>	<i>Utbredning av normalsektionen för fria rummet:</i>
150—174 m .....	140 mm å vardera sidan
175—199 „ .....	110 „ „ „ „
200—249 „ .....	90 „ „ „ „
250—299 „ .....	60 „ „ „ „
300—399 „ .....	50 „ „ „ „
400—499 „ .....	30 „ „ „ „
500—599 „ .....	20 „ „ „ „
600— rakt spår .....	0 „ „ „ „

I kurv med radie mindre än 600 m bör således fria rummets bredd å vardera sidan ökas med ovan angivna värden och således även breddmåtten uti alla i föregående mom. 1—4 uppräknade fall.

*Este-  
paalut.*

Estepaalut ovat pantavat siihen paikkaan, missä raiteet ovat 2300 mm päässä toisistaan läheisten kiskojen sisäreunoista mitattuna.

*Raide-  
etäisyys.*

Pienin raide-etäisyys keskestä keskeen mitaten on *ratapihoilla*: saapuvien ja lähtevien junien raideryhmissä 4 800 mm sekä muissa raideryhmissä vähintään 4 500 mm. Viimeksi mainittu mitta on salittu kaikille raideryhmille vanhoilla ratapihoilla, missä suuremman raide-etäisyyden aikaansaanti kävisi vaikeaksi. Uudestikuormausraiteilla ja tavaramakasiinien luona voidaan raide-etäisyys alentaa 4 000 mm:ksi.

*Kaksiraiteisen radan* pienin raide-etäisyys on 3 800 mm, mikä mitta on kaarteissa, joiden säde on pienempi kuin 600 m, lisättävä vähintään 3 900 mm:ksi.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi. Helsingissä, rautatiehallituksessa, helmikuun 14 päivänä 1930.

**Jalmar Castrén.**

*A. Grunér.*

Hinderpålar böra placeras där spåren äro på 2 300 mm avstånd från varandra, mätt från de närliggande rälerernas inre kanter. *Hinderpål-  
lar.*

Det minsta spåravståndet, mätt från mitt till mitt, å *bangårdar* utgör: för spårgrupper avsedda för in- och utgående tåg 4 800 mm samt för övriga spårgrupper minst 4 500 mm. Sistnämnda mått är tillåtet för alla spårgrupper å äldre bangårdar, varest större spåravstånd bleve svåra att åstadkomma. Invid om- lastningsspår och godsmagasiner må spåravståndet nedgå till 4 000 mm. *Avstånd  
mellan  
spåren.*

Det minsta spåravståndet å *dubbelspårig bana* utgör 3 800 mm, vilket mått i kurv, vars radie är mindre än 600 m, bör ökas till minst 3 900 mm.

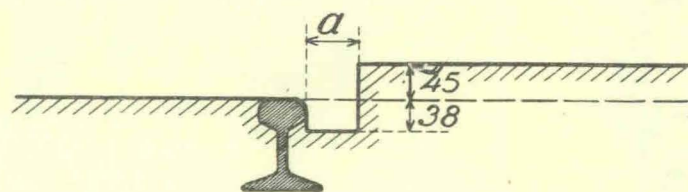
Ovanstående meddelas härmed vederbörande till kännedom och efter rättelse. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 14 februari 1930.

**Jalmar Castrén.**

*A. Grunér.*

Aukean tilan  
normaaliprofiili  
uutis- ja uusinta-  
rakennuksilla.

Mitat millimetreissä.



$a=67$  mm tieylikäytävillä ja sentapaisilla paikoilla. Kaarteissa on tähän lisättävä raitteenlevitysmitta. Ainoastaan vaihteissa ja risteyksissä sallitaan edellämainittua pienempi laippaura.

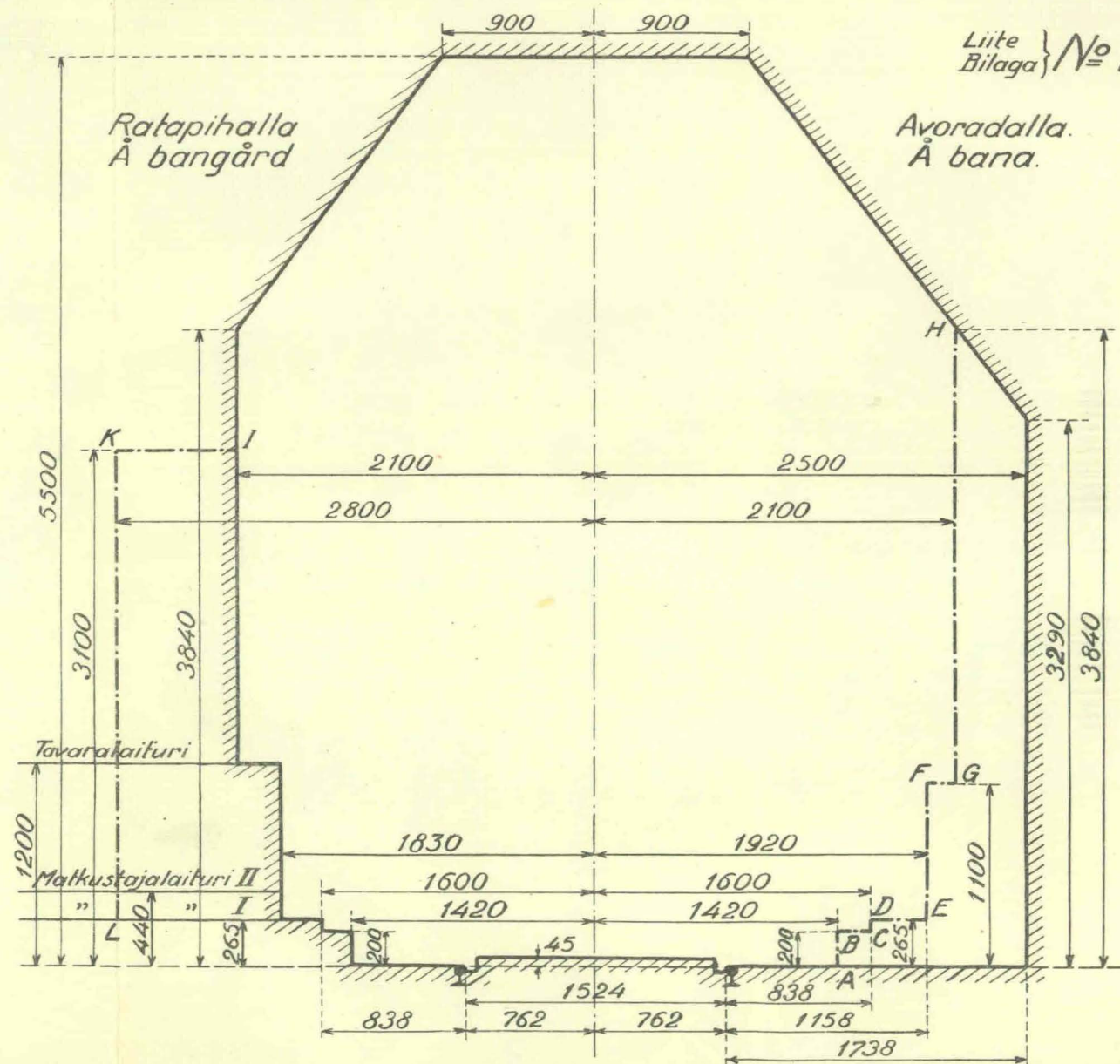
Huom! Pyörän laippauran syvyyden tulee olla vähintään 38 mm silloinkin, kun kisko on eniten kulunut.

$a=67$  mm vid vägovergångar och dylika ställen. I kurvor ökas måttet med spårutvidgningen. Endast vid växlar och korsningar tillåtes mindre mått än ovannämnda.

Obs! Hjulflänsrännan bör hava ett djup av minst 38 mm, även då rälen är som mest sliten.

Normalsektion  
för fria rummet  
vid ny- och  
ombyggnader.

Måtten i millimeter.



### Aukean tilan pienin profiili (aikaisempi.)

Oli aikaisemmin voimassa valtionrautateillä ja on edelleenkin sallittu vanhoille rakenteille kuitenkin seuraavia määräyksiä noudattamalla:

1) Suoralla raiteella on profiilin puolileveys korkeusvälillä 1000–1100 mm kiskonpään yläpuolella oleva vähintään 1830 mm; tämän lisäksi on

2) kaarteessa, jonka säde on 600 m pienempi, profiilin kaikki leveysmitat korkeusvälillä 0–1100 mm kiskonpään yläpuolella suurennettava oheellisessa kiertokirjeessä erisäteisille kaarteille määrättyllä tavalla.

Muistutus: Kaikki uutis-, lisä- ja uusintarakennukset sekä valmiilla että rakenteilla olevilla radoilla on suoritettava uuden normaaliprofiilin (liite N:o 1) ynnä siihen kuuluvien määräysten mukaan.

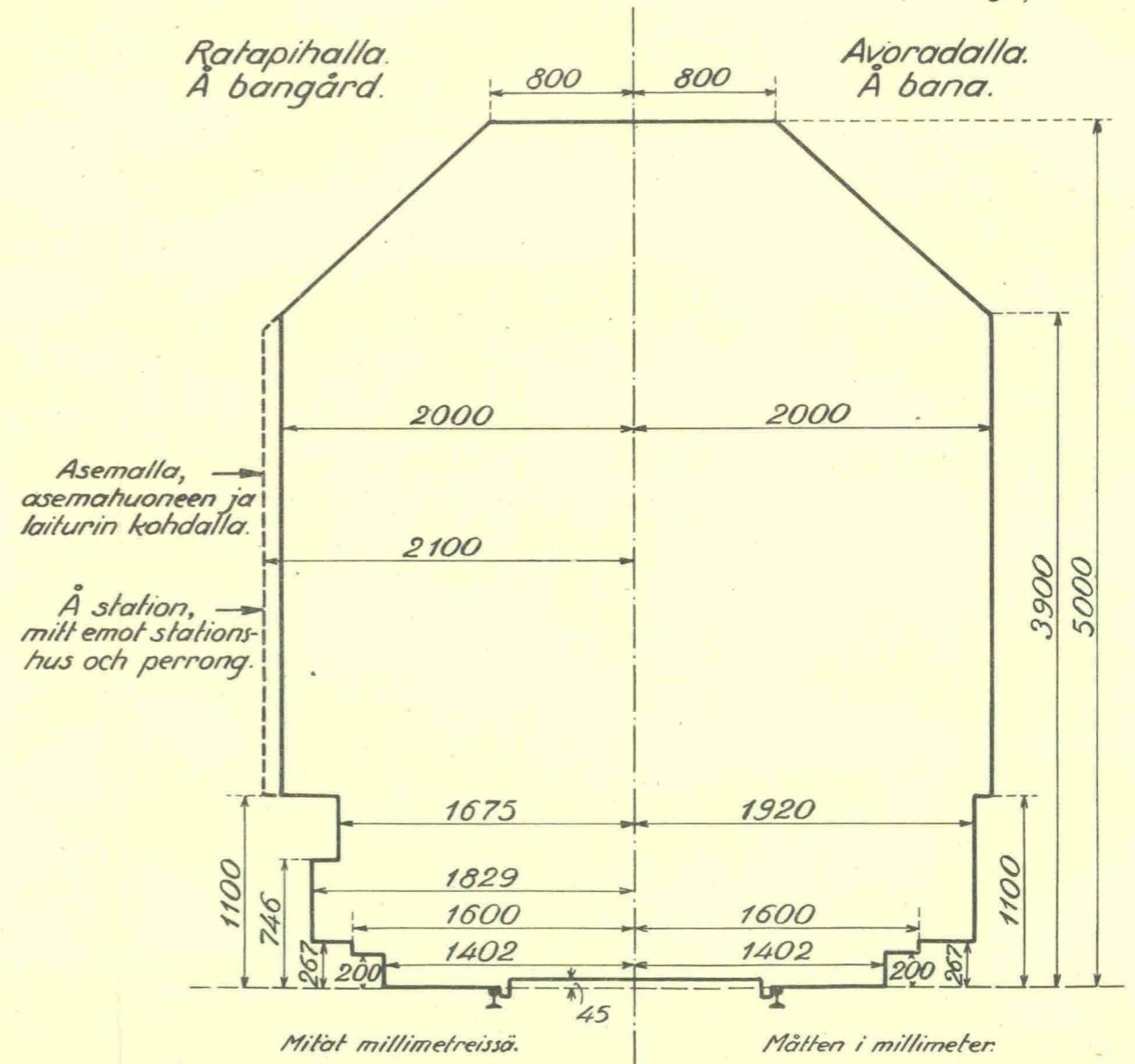
### Sektion (äldre) för minsta fria rummet.

Gällde tidigare vid statsjärnvägarna och är fortsättningsvis tillåten för gamla byggnadsföremål ifall följande bestämmelser iakttagas:

1) I rak bana bör sektionens halva bredd på höjden 1000–1100 mm över räls-huvudet vara minst 1830 mm; därjämte bör

2) uti kurv, vars radie är mindre än 600 m, alla breddmått på höjden 0–1100 mm över räls-huvudet ökas på sätt som i vidstående cirkulär är angivet för olika kurvradier.

Anmärkning: Alla ny-, till- och ombyggnader såväl vid bestående som under byggnad varande banor böra utföras enligt den nya normalsektionen (bilaga N:o 1) jämte därtill hörande bestämmelser.



# Kiertokirje

N:o 10/1483

yhdyshenkilöiden järjestämisestä valtion rautateiden ja Linja-autoliikennöitsijain Liiton erinäisten jäsenten välillä.

Annettu huhtikuun 17 päivänä 1930.

Rautatiehallitus on hyväksynyt kiertokirjeeseen N:o 14/1753, toukokuun 27 päivästä 1929 seuraavat lisäykset ja muutokset:

Kolmannen kohdan toinen kappale on oleva:

„Autolinjan matkustajatariffi on enintään 50 penniä kilometriltä.”

Kuudennen kohdan neljäs rivi on oleva:  
„... pakettitavaraa, jonka sivut eivät ole puolta metriä pitempiä..”

Kahdeksannen kohdan viimeinen rivi on oleva:

„... lisäkuluja lipun hintaan.”

Toistaiseksi on rautatiehallitus hyväksynyt seuraavat autolinjat otettavaksi yhdysliikenteseen:

Lahti—Padasjoki  
Lahti—Urajärvi  
Lahti—Koski H. 1.  
Lahti—Jämsä  
Lahti—Kuhmoinen  
Viipuri—Virolahti  
Urjala—Lauttakylä  
Urjala—Punkalaidun—Lauttakylä  
Loimaa—Lauttakylä  
Turku—Parainen  
Perniö—Förby  
Hämeenlinna—Eteläinen—Hauho

Hämeenlinna—Alvettula—Hauho  
Hämeenlinna—Tuulos—Lammi—Padasjoki

Hämeenlinna—Janakkala—Renko—Loppi

Hämeenlinna—Tuulos—Lammi

Hämeenlinna—Tuulos—Luopioinen

Tampere—Pälkäne

Tampere—Ikaalinen

Tampere—Ylöjärvi—Pohjois-Pirkkala—  
Hämeenkyrö—Ikaalinen—Jämijärvi—Kankaanpää

Tampere—Teisko

Tampere—Sahalahti

Lempäälä—Vesilahti

Lempäälä—Valkeakoski

Tyrvää—Lauttakylä

Pori—Kankaanpää

Pori—Merikarvia

Pori—Luvia

Seinäjäki—Peräseinäjäki—Jalasjärvi

Haapajärvi—Kärsämäki

Pyhäsalmi—Pihtipudas

Oulainen—Haapavesi

Kauliranta—Enontekiö

Mikkeli—Juva

Mikkeli—Ristiina

Iisalmi—Vieremä

Suonnejoki—Vesanto

Hamina—Virolahti

Rautu—Valkjärvi

Jyväskylä—Jämsä—Oripohja.

Tiedoittaen ylläolevasta asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi rautatiehallitus samalla ilmoittaa, että yhdysliikenne alkaa ensitulevan toukokuun 15 päivänä. Asemilla on yleisön nähtäväksi pantava ilmoi-

tus siitä, että k. o. autolinjoihin voidaan rautatien välityksellä sähköteitse tilata paikkoja.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, huhtikuun 17 päivänä 1930.

**Vilhelm Jansson.**

*Br. Suviranta.*



# Kiertokirje

N:o 11/2292.

Kesäkuun 6 päivältä 1930.

## Kansainvälinen tavarayhdysliikenne.

Koska Ruotsin, Norjan ja Suomen rautatiehallitusten keskinäisestä sopimuksesta „Väliaikainen tariffi erinäisten tavarain kuljetusta varten toiselta puolen Suomen asemain sekä toiselta puolen Ruotsin ja Norjan asemain välillä Tornion Haparandan kautta, voimassa tammikuun 1 p:stä 1920” on lakkautettu, kumotaan täten 1 päivästä elokuuta 1930 yllämainittu tariffi kaikkine lisäyksineen sekä rautatiehallituksen kiertokirjeet n:ot 135/4172 v. 1919, 67/57 v. 1920, 5/19 v. 1921, 8/921 v. 1925 ja 18/1324 v. 1929, sen viimeinen kappale (siv. 4).

Kiertokirjeen nr 18/1324 v. 1929 täydentämiseksi määrätään seuraavaa:

1) Liikenne käsittää niin hyvin rahti- kuin pikatavaraakin painorajoituksetta, eläviä eläimiä, ruumiita, ajoneuvoja ja veneitä, kuin myös rautateiden liikkuvaa kalustoa.

2) Suunnassa Suomeen luetaan Haparandan ja Tornion välinen matka ruotsalaiseksi ja suunnassa Suomesta suomalaiseksi.

3) Suunnassa Suomesta kannetaan lähetyksistä, jotka on osoitettu Tornioon ja jotka jakamattomassa tilassa lähetetään edelleen uudella rahtikirjalla Ruotsiin (myöskin Haparandaan lähetettäessä) kiertok. nr 18/1324 v. 1929 säädetty ylikulje-

tusmaksu Tornioista Haparandaan, ottamatta huomioon vähintä maksua ja asemamaksua, sillä poikkeuksella, kuin siinä kappale-eläinlähetyksistä säädetään.

4) Paikallislähetyksissä Tornioista Haparandaan ja päinvastoin käytetään joko kansainvälistä rahtikirjaa tai kotimaista suomenmallista (vast. ruotsinmallista) rahtikirjaa. Kotimaistakin rahtikirjaa käytettäessä on kirjoitettava ruotsinmallinen tavarayhdysliikennelista, eikä suomenmallista rahtikirjayhdistelmää.

Kaikista paikallislähetyksistä Haparandasta Tornioon tilittävät molemmat asemat suomalais—ruotsalaisessa yhdysliikenteessä säädetyssä järjestyksessä. Tornioista Haparandaan *kansainvälisellä* rahtikirjalla menevistä paikallislähetyksistä tilitetään niinkään sanotussa järjestyksessä. Jos paikallislähetyksissä Tornioista Haparandaan käytetään *kotimaista* suomenmallista rahtikirjaa, on tilitys tapahtuva kotimaista liikennettä varten säädetyssä järjestyksessä.

5) Niihin tavaralistoihin, jotka kirjoitetaan Tornion ja Tornion transit (Haparandan) välillä, viedään ylikuljetusmaksut (jollei niitä jo ole kannettu lähetysasemalla), rajamaksut ym. eristettyinä listan sarakkeeseen „Extra avgifter” (ylimääräiset maksut). Näin ollen merkitään „Efter-

krav''- (jälkivaatimus-) sarakkeeseen ainoastaan varsinainen jälkivaatimusmäärä (lähettäjän asettama tai ennakkorahhti).

6) Sen lisäksi, mitä Bernin sopimuksen 6 art. säädetään rahtikirjan sisällyksestä, on huomioonotettava:

#### A) Lähetykset Suomesta.

a) Kun kuljetusmaksut suomalaiselta matkalta (Haparandaan) suoritetaan lähetyksasemalla, on rahtikirjan ja sen kaksoiskappaleen takasivulle riville „Rahti” sarakkeeseen „Lähettäjän maksettava” (uloinna vasemmalla) merkittävä lähetyksaseman laskemat ja lähettäjän suorittamat kuljetusmaksut Suomen rahassa.

Kun kuljetusmaksut yllämainitulta matkalta siirretään vastaanottajan suoritettaviksi, merkitään ne Suomen rahassa mainittuihin asiakirjoihin niiden takasivulla olevaan sarakkeeseen „Vastaanottajalta kannettava”. Samaan sarakkeeseen merkitsee Tornio määräasemalla maksettaviksi siirretyt tulliasioimis- ym. ylimääräiset maksut.

Kun tavara rahtikirjan mukaan on osoitettu muulle ulkomaan asemalle kuin Haparandaan, on 1. kappaleessa mainitulle riville aina lisättävä „Tornio transit”.

Jos tavara rahtikirjan mukaan on osoitettu ainoastaan Haparandaan, merkitään sanotulle riville „Haparanda”.

b) Jos maksuja on suoritettu, tulee lähetyksaseman virkailijan kuitata ne rahtikirjankaksoiskappaleen takasivulle päiväleimalla ja omakätisellä nimikirjoituksellaan.

Huom.! Koska asemain kantamat maksut on liikemöitsijöille tarkoitettuihin kuljetusasiakirjoihin kuitattava vain kerran, ei yllämainittua kuittausta saa merkitä itse rahtikirjaan.

c) Rahtikirjankaksoiskappale jätetään aina takaisin lähettäjälle.

d) Mitään omaa numeroa ei rahtikirjalla ole. Lähetyksaseman tulee sitävastoin merkitä rahtikirjaan ja sen kaksoiskappaleeseen sitä varten tarkoitettulle paikalle sekä ta-

varalistan numero että lähetyksen tavaralistassa oleva järjestysnumero.

e) Rahtikirjan teksti on painettu suomen, ruotsin ja saksan kielellä.

#### B) Lähetykset Suomeen.

a) Tornion asema merkitsee rahtikirjan takasivulle riville „Rahti” suomalaisen määräaseman ja tämän kohdalle sarakkeeseen „Vastaanottajalta kannettava” kuljetusmaksut suomalaiselta matkalta. Samaan sarakkeeseen merkitään myös tulli- ym. ylimääräiset maksut. Vastaanottajan suoritettaviksi siirretyt ulkomaan rautateille tulevat maksut muunnetaan Suomen rahaksi ja kaikki erät lasketaan yhteen.

Sitäpaitsi varustaa Tornio rahtikirjan tavaralistan numerolla, niinkuin A)-kohd. d-alikohd. on säädetty, jolloin entiset numerot pannaan sulkusiin sekaannuksen välttämiseksi.

b) Kun tavara on saapunut Tornioon, pitää tämän

vakuuttaa siitä, että vaunuihin kuormattu tavara on yhtäpitävä rahtikirjan ilmoitusten kanssa;

tarkastaa tavaran tila ja kunkin kollin päällyys.

Tornio on oikeutettu vaatimaan, että tavarakollit tarpeen tullen avataan tullilaitoksen edustajan läsnäollessa.

e) Kuljetettaessa *kalaa* ja muuta *helposti pilaantuvaa* tavaraa, on tavaran tila *erikoiden huolellisesti* tarkastettava.

Tarpeen tullen voi Tornio kieltäytyä lähettämästä tuollaista tavaraa edelleen, ennenkuin vastaanottaja on Suomen valtionrautateiden laskuun määräasemalle tallettanut niin suuren rahamäärän, että se vastaa kuljetus- ja muita kustannuksia Tornioista määräraipakkaan.

Tavaran tarkastuksen toimittavat Torniossa suomalaiset ja ruotsalaiset virkamiehet yhdessä. Pöytäkirja on tehtävä, ellei tavara ole yhtäpitävä rahtikirjan kanssa,

jos liikakolleja ilmaantuu, tai jos tavara on kadonnut, vahingoittunut jne.

d) Kun tavara on saapunut määräasemalle, on rahtikirjan *etusivulle* sitä varten tarkoitettulle paikalle pantava aseman päiväleima.

e) sittenkun kuljetus- ja muut maksut, mahdollisesti myös tulliasioimismaksut, on suoritettu, annetaan tavara sille henkilölle, jonka nimelle tavara on asetettu.

Samanaikaisesti tavaran kanssa annetaan vastaanottajalle *alkuperäinen rahtikirja* ja *tulliasioimislasku*.

f) Alkuperäisen rahtikirjan *takisivulle* tulee asianomaisen määräaseman virkamiehen aseman *päiväleimalla* ja sen viereen *omakätisellä nimikirjoituksellaan* kuitata asemalla kannettaviksi siirretyt kuljetus- ja muut maksut.

Rahtikirjakaavakkeelle kirjoitettuun rahtikirjanjäljennökseen tulee vastaanottajan puolestaan kuitata tavara. Sanottu jäljennös jää määräasemalle.

g) Ruotsissa käytettävän rahtikirjan teksti on painettu ruotsin, ranskan ja saksan kielellä.

**Vilhelm Jansson.**

*Br. Suviranta.*

Rata-, kone- ja liikenneosastojen asianomaisille.

Till vederbörande vid ban-, maskin- och trafikavdelningarna.

# Kiertokirje

N:o 11/1753

toukokuun 3 päivältä 1930

Viipurin henkilöaseman kiinteistä signaaleista, eristetyistä vaihteista ja raideosuuksista.

(Katso ohellista asemapiirrosta.)

Viipurin henkilöaseman länsipäässä suoritettujen raidemuutosten yhteydessä on sinne rakennettu sähköasetinlaite, joka seuraavin kiintein signaalein ja signaalimuu-  
toksin otetaan käyttöön asianomaisen rata-  
insinöörin lähemmin ilmoittamana aikana, kuitenkin siten, että kaikki muutokset ovat toteutetut ennen ensi heinäkuun 1 päivää.

## I. Henkilöaseman länsipäässä

(asetinlaitepiirissä I, missä mekaaninen asetinlaite korvataan uudella sähköasetinlaitteella):

### A. Pääsignaalit junaliikenteelle

(kaikki rakenteeltaan valosignaaleja):

Päävalosignaalit korvaavat semafoorisignaaleja ja näyttävät sekä päivällä että yöllä semafooreille kuuluvia signaalivaloja (kuitenkin ilman takavaloja). Ne näyttävät aina „seis“-signaalia punaisella valolla ja „vapaata kulkua“ yhdellä, kahdella tai kolmella vihreällä valolla ja niitä kutsutaan vihreiden valojen luvun mukaan *yksi-*, *kaksi-* tai *kolmikäsitteisiksi*. Asetinlaitepiirin I päävalosignaalit ovat seuraavat:

# Cirkulär

N:o 11/1753

av den 3 maj 1930

angående fasta signaler, isolerade växlar och spårsträckor å Viipuri personstation.

(Se bilagda planritning.)

I samband med i västra ändan av Viipuri personstation utförda spårändringar har därstädes utbyggt ett elektriskt ställverk, vilket jämte följande tillhörande fasta signaler och signalförändringar ibruk-  
tages å tid, som vederbörande baningeniör äger närmare meddela, dock så att alla ändringar äro vidtagna före den 1 instundande juli.

## I. I västra ändan av personstationen

(inom ställverksdistriktet I, vars mekaniska ställverk ersättes med det nya elektriska ställverket):

### A. Huvudsignaler för tågtrafik

(alla utbyggda såsom ljussignaler):

Huvudljussignaler ersätta semafor-signaler och visa såväl om dagen som om natten för semaforer fastställda signalsken (dock utan bakåtsken). De visa alltid „stopp“-signal med rött sken och „fri fart“ med ett, två eller tre gröna sken och kallas beroende på antalet gröna sken *en-*, *två-* eller *trebegreppssignaler*. Huvudljussignalerna inom ställverksdistriktet I äro följande:

1. *Kolmikäsitteinen tulo-blokkisignaali*  $A^{1/2/3}$  vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen Tienhaaran puoleisella tulosuunnalla. Tulosignaali sijaitsee 130 metrin etäisyydellä tulosuunnan ensimmäisestä pääraidevaihteesta Hiekassa (750 metrin päässä länteenpäin Kirkkosaaren kääntösillasta) ja etusignaali 350 metrin päässä tulosignaalista. Tulosignaalilla näytetään „vaapaata kulkua” yhdellä vihreällä valolla tavarajuniien läpikulkuraiteelle 2 b, kahdella vihreällä valolla päälaituriraiteelle III b (raiteen 2 a kautta) ja kolmella vihreällä valolla päälaituriraiteelle III a sekä paikallisjunien laituriraiteelle (pistoraiteelle) I H mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

*Muist.* Jos kyseellinen, asetinlaitteelta kaukana oleva tulosignaali ( $A^{1/2/3}$ ), joka on otettu käytäntöön jo aikaisemmin, satunnaisesti joutuu epäkuntoon, eikä Hiekassa ole vaihdemiestä, joka voisi tulosignaalin läheisyydestä näyttää säännönmukaista käsisignaalia, on veturinkuljettajan, junan pysähtyttyä mainitulle tulosignaalille, signaalin mastoon asetetulla puhelimella tiedusteltava Viipurin junanlähettäjältä, onko tulo-kulku tie selvä. Mainitun puhelimen avain tulee olla kaikissa niissä vetureissa, jotka liikennöivät Viipurin—Tienhaaran rataosaa.

2. *Kaksi yksikäsitteistä ratasignaalia*  $S_1$  ja  $S_2$  Kirkkosaaren kääntösillan molemmin puolin, läntinen signaali  $S_1$  220 metrin ja itäinen  $S_2$  20 metrin päässä kääntösillan aukosta. Signaalit ovat tarkoitettut *kaikille kääntösillan yli kulkeville junille, päivystäjäveturille ja vaihtoliikkeille.*

3. *Kolme yksikäsitteistä lähtö-blokkisignaalia* Tienhaaraan lähteville junille, nimittäin:

$B_{IV}$  päälaituriraiteelta IV a,

$B_5$  sivuraitteelta 5 ja

C paikallisjunien laituriraiteelta II H lähteville junille.

1. *En trebegrepps infarts-blocksignal*  $A^{1/2/3}$  jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Tienhaara. Infartssignalen är belägen på 130 meters avstånd från infartens första huvudspårsväxel vid Hiekka (750 meter väster om Kirkkosaari svängbro) och försignalen på 350 meters avstånd från infartssignalen. Med infartssignalen visas „fri fart” med ett grönt sken för tåg från nämnda infart till godstågens genomfartsspår 2 b, med två gröna sken till huvudplattformsåret III b (via spår 2 a) och med tre gröna sken till huvudplattformsåret III a samt lokaltågens plattformspår (stickspåret) I H.

*Anm.* I händelse ifrågavarande, från ställverket avlägset belägna infartssignal ( $A^{1/2/3}$ ), som redan tidigare ibruktagits, tillfälligtvis råkat i olag och å Hiekka växel icke finnes någon växelkarl, som vid infartssignalen kan giva reglementsenslig handsignal, äger lokomotivförare, sedan tåget stannat vid signalen, förmedels vid signalmasten anordnad telefon hos Viipuri tågexpeditör förfråga sig, huruvida infartstågvägen är klar. Nyckeln till ifrågavarande telefon bör finnas å samtliga lokomotiv, som trafikera bansträckan Viipuri—Tienhaara.

2. *Tvenne enbegrepps bansignaler*  $S_1$  och  $S_2$ , uppställda på var sin sida om Kirkkosaari svängbro, den västra signalen  $S_1$  på 220 meters och den östra på 20 meters avstånd från svängbroöppningen. Signalerna gälla för *samtliga över svängbron gående tåg, de jourlokomotiv och växlingsrörelser.*

3. *Tre enbegrepps utfarts-blocksignaler* för till Tienhaara avgående tåg, nämligen:

$B_{IV}$  för tåg från huvudplattformsåret IV a,

$B_5$  för tåg från sidospåret 5 och

C för tåg från lokaltågens plattformspår II H.

4. *Yksikäsitteinen kulkutie-blokkisignaali* E, asematalon länsipäässä, tavarajunien läpikulkuraiteelta 2 Tienhaaraan meneville junille.

5. *Kaksi kaksikäsitteistä kulkutiesignaalia*, nimittäin:

$H^{1/2}$ , laituriraitteen III a itäpäässä, tarkoitettuna yksi vihreä valo mainitulta raiteelta laituriraitteelle III b ja kaksi vihreätä valoa läpikulkuraitteelle 2 b (itänpäin) meneville junille.

$T^{1/2}$ , laituriraitteen IV b länsipäässä, tarkoitettuna yksi vihreä valo mainitulta raiteelta laituriraitteelle IV a ja kaksi vihreätä valoa sivuraitteelle 5 a (länteenpäin) meneville junille.

#### B. *Raidesignaalit veturi-, vaihto- ja junaliikenteelle*

(kaikki rakenteeltaan valosignaaleja):

Raidevalosignaalit ovat uusia signaali-  
muotoja ja tarkoitettut turvaamaan veturi-,  
vaihto- ja junaliikennettä määrätyillä rata-  
pihan raiteilla. Raidevalosignaalissa on  
noin 1,2 metriä korkeaan putkimastoon  
kiinnitetty lyhty-yksikkö (ilman takava-  
loja), jolla sekä päivällä että yöllä näyte-  
tään (määrätylle raiteelle) kahta väritöntä  
signaalivaloa seuraavilla tavoilla:

a. „Seis” — raide suljettu: kaksi väri-  
töntä valoa vaakasuorassa tarkoittaen, että  
veturi-, vaihto- ja junaliikkeet saavat ta-  
pahtua ainoastaan signaaliin saakka (eikä  
sen ohi).

b. „Aja” — raide käytettävissä: kaksi  
väritöntä valoa pystysuorassa tarkoittaen,  
että signaali saadaan esteettä sivuuttaa.

c. „Aja varovasti” — raide osaksi va-  
rattu: kaksi väritöntä valoa vasemmalle  
nousevassa  $45^\circ$  kaltevuudessa tarkoittaen,  
että signaali saadaan varovasti sivuuttaa  
varotettuna raiteella olevasta junasta, vetu-  
rista, vaunustosta tai resiinasta.

4. *En enbegrepps tågvägsblocksignal* E,  
uppställd vid stationshuhets västra ända,  
för tåg till Tienhaara längs godstågens  
genomfartsspår 2.

5. *Tvenne tvåbegrepps tågvägssignaler*,  
nämligen:

$H^{1/2}$ , uppställd i östra ändan av platt-  
formspåret III a, gällande ett grönt sken  
för tåg från nämnda spår till plattform-  
spåret III b och två gröna sken för till  
genomfartsspår 2 b (österut) gående tåg.

$T^{1/2}$ , uppställd i västra ändan av platt-  
formspåret IV b, gällande ett grönt sken  
för tåg från nämnda spår till plattform-  
spåret IV a och två gröna sken för till  
sidospåret 5 a (västerut) gående tåg.

#### B. *Spårsignaler för lokomotiv-, växlings- och tågrörelser*

(alla utbyggda såsom ljussignaler):

Spårljussignaler äro signaler av ny typ,  
avsedda för säkerställandet av lokomo-  
tiv-, växlings- och tågrörelser å vissa be-  
stämda bangårdsspår. Spårljussignalen be-  
står av en vid en c:a 1,2 meter hög rörmast  
fästad lykthenhet (utan bakåtsken), varmed  
såväl om dagen som om natten signaleras  
(för ett bestämt spår) med tvenne ofär-  
gade ljuspunkter på följande sätt:

a. „Stopp” — spåret spärrat: tvenne  
ofärgade ljuspunkter i vågrätt läge, innebä-  
rande att lokomotiv-, växlings- och tågrö-  
relser få äga rum endast till signalen (ej  
förbi densamma).

b. „Kör” — spåret användbart: tvenne  
ofärgade ljuspunkter i lodrätt läge, innebä-  
rande tillstånd att obehindrat passera  
signalen.

c. „Kör varsamt” — spåret delvis upp-  
taget: tvenne ofärgade ljuspunkter i åt  
vänster stigande  $45^\circ$  lutning, innebärande  
tillstånd att varsamt passera signalen, var-  
skodda om att bakom densamma liggande  
spår delvis är upptaget av tåg, lokomotiv,  
vagnar eller dressiner.

Raidevalosignaalien perusasento on „Seis”.

Kaksikäsitteisellä raidevalosignaallilla näytetään „seis” ja „aja”, kolmikäsitteisellä sitäpaitsi „aja varovasti”. Raidesignaali merkitään kirjaimella U varustettuna sen raiteen numerolla (tai sen raideryhmän raidenumeroilla), jolle signaali kuuluu ja se pystytetään yleisesti raiteensa oikealle puolelle (kulkusuuntaan katsottuna). Jos raidesignaali on jostakin syystä pystytetty raiteensa *vasemmalle* puolelle niin se varustetaan mastoon kiinnitettävällä nuolella, joka osoittaa siihen raiteeseen, jolle raidesignaali kuuluu. Asetinlaittepiirin I raidevalosignaalit ovat seuraavat:

6. *Kolme kaksikäsitteistä raidevalosignaalia*, nimittäin:

U<sub>2a</sub>, raiteen 2 a länsipäässä;

U<sub>III a</sub>, raiteen III a länsipäässä;

U<sub>3H-5H</sub>, raideryhmän 3H—5H länsipäässä, näiden raiteiden yhtymäkohdassa.

7. *Kaksi kolmikäsitteistä raidevalosignaalia*, nimittäin:

U<sub>2b</sub>, raiteen 2 b itäpäässä, sen *vasemmalla* puolella;

U<sub>III b</sub>, raiteen III b itäpäässä, sen *vasemmalla* puolella.

C. *Eristetyt vaihteet ja raideosuudet.*

Sähköasetinlaitteeseen kuuluviin eristettyihin vaihteisiin ja raideosuuksiin nähden on huomattava seuraavaa:

a. Eristetyt vaihteet 18 ja 20, 19 ja 21, 22 ja 24 sekä 23 ja 25 asetetaan parittain ja saa niiden yli kulkea vasta, kun kumpikin vaihte on vastaavassa pääteasennossa.

Näiden *vaihdeparien asettaminen* on mahdollista ainoastaan sillä ehdolla, että kummankin vaihteen eristetty raideosuus on vapaa, s. o. ei veturi- tai vaunuakselin lyhytsulkema.

b. Eristetyt vaihteet 26 ja 27 asetetaan sitävastoin kumpikin erikseen ja ovat täten

Spårlyssignals normalläge är „stopp”.

Med en tvåbegrepps spårlyssignal visas „stopp” och „kör”, med en trebegrepps dessutom „kör varsamt”. Spårsignal betecknas med bokstaven U jämte nummern å det spår (eller nummern å den spårgrupp), för vilket signalen gäller och uppställs i regel till höger om spåret (sett i farriktningen). Ifall spårsignal på grund av särskilda orsaker uppställts *till vänster* om tillhörande spår, förses den med å signalmasten anbragt pil, som pekar mot det spår, för vilket signalen gäller.

Till ställverksdistriktet I höra följande spårlyssignaler:

6. *Trenne tvåbegrepps spårlyssignaler*, nämligen:

U<sub>2a</sub>, uppställd i västra ändan av spår 2 a;

U<sub>III a</sub>, uppställd i västra ändan av spår III a;

U<sub>3H-5H</sub>, uppställd i västra ändan av spårgruppen 3H—5H, vid spårens förningspunkt.

7. *Tvenne trebegrepps spårlyssignaler*, nämligen:

U<sub>2b</sub>, uppställd *till vänster*, i östra ändan av spår 2 b;

U<sub>III b</sub>, uppställd *till vänster*, i östra ändan av spår III b.

C. *Isolerade växlar och spårsträckor.*

Beträffande till det elektriska ställverket anslutna isolerade växlar och spårsträckor iakttages följande:

a. De isolerade växlarna 18 och 20, 19 och 21, 22 och 24 samt 23 och 25 ställas parvis och få dessa befaras först då vardera växeln intager resp. slutläge. *Omläggning av dessa växelpar* är möjlig endast under förutsättning att till vardera växeln hörande isolerat spårrområde samtidigt är fritt, d. v. s. icke kortslutet av lokomotiv- eller vagnsaxlar.

b. De isolerade växlarna 26 och 27 ställas däremot var för sig och äro således en-

riippuvaiset kumpikin omasta eristetystä raideosuudestaan niin, että vaihde 26 voidaan asettaa, vaikka vaihteen 27 eristetyllä raideosuudella on joku vaunuakseli ja päinvastoin.

c. Ratapiha-alueella olevat eristetyt raiheet (tai raideosuudet) 2 a, 2 b, III a, III b, IV a ja 5 a sekä vaihde-eristysosuudet 22/26, 23, 24 ja 25 vaikuttavat asetinlaitteeseen niin, että kulkuteiden selväksi tekeminen riippuu siitä, ovatko määrätyt eristetyt raideosuudet vapaat vaunuakseleista. — Junia (saapuvia tai lähteviä) odotettaessa ei siis mikäli mahdollista saa jäädä vetureja, vau- nuja eikä resiinoita kulkutietä vastaaville eristetyille raideosuuksille.

d. Molemmiin puolin Kirkkosaaren kääntösiltaa olevat eristetyt raideosuudet  $ErS_1$  ja  $ErS_2$  vaikuttavat kohdassa b mainitulla tavalla kaikkiin *kääntösillan* yli johtaviin kulkuteihin sekä aikaansaavat, että kääntösilta voidaan avata laivaliikenteelle heti, kun saapuva tai lähtevä juna on sivuuttanut nämä raideosuudet ( $ErS_1$  ja  $ErS_2$ ).

e. Eristettyjen raideosuuksien alku- ja loppupäät määrätään vastaavilla eristetyillä kiskoajatkoksilla, jotka niiden huomaamista varten on maalattu keltaisiksi.

## II. Henkilöaseman itäpäässä

(asetinlaitteipiirissä II):

Sähköasetinlaitetta I käytäntöön otettaessa tehdään samalla seuraava täydennys asetinlaitteipiirissä II (rautatiehallituksen kierto- kirje N:o 5/734, 24/2 — 1928, kohta 10):

10. *Yksisiipinen tulosemafoori eli kulkutiesemafoori G* on täydennetty kaksisiipiseksi semafooriksi  $G^{1/2}$  tarkoitettuna edelleen yksi siipi (yksi vihreä valo) Tienhaarasta läpikulkuraitteen 2 kautta järjestely- ratapihalle meneville junille ja kaksi siipeä

var beroende endast av sitt eget isolerade spårrområde, så att växeln 26 kan omläggas, ehuru någon vagnsaxel befinner sig å växeln 27 tillhörande isolerat spårrområde eller tvärtom.

c. De å bangårdsområdet befintliga isolerade spåren (eller spårsträckorna) 2 a, 2 b, III a, III b, IV a och 5 a samt växel- isolersträckorna 22/26, 23, 24 och 25 påverka ställverket sålunda, att tågvägs klagörande är beroende av att vissa bestämda spårsträckor äro fria från vagnsaxlar. — Då tåg väntas (inkommande eller avgående) få således så vitt möjligt lokomotiv, vagnar och dressiner icke kvarstå å tågvägen tillhörande isolerade spårrområden.

d. På bägge sidor om Kirkkosaari svängbro befintliga isolerade spårsträckorna  $ErS_1$  och  $ErS_2$  inverka på i mom. b omnämnt sätt på alla över *svängbron* ledande tågvägar samt möjliggöra att svängbron kan öppnas för fartygsstrafik, så snart inkommande eller avgående tåg passerat dessa spårsträckor ( $ErS_1$  och  $ErS_2$ ).

e. Början och slutet av isolerad spårsträcka bestämmas av tillhörande isolerade rälsskarvar, vilka i och för orientering må- lats gula.

## II. I östra ändan av personstationen

(inom ställverksdistriktet II):

I samband med ibruktagningen av det elektriska ställverket I, vidtages samtidigt följande komplettering inom ställverksdistriktet II (järnvägsstyrelsens cirkulär 5/734, 24/2 — 1928, mom. 10).

10. *Den envingade infarts- eller tågvägs- semaforen G* har utbyggt till tvåvingad semafor  $G^{1/2}$ , gällande fortsättningsvis en vinge (ett grönt sken) för från Tienhaara längs genomfartsspåret 2 till rangerings- bangården gående tåg samt två vingar (två



(kaksi vihreätä valoa) laituriraitteelta III a, raiteen 2 b kautta, Liimattaan meneville junille.

Täten kumotaan kohdat 1—7 ja kohta 10 rautatiehallituksen kiertokirjeestä N:o 5/734, 24/2—1928.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, toukokuun 3 päivänä 1930.

gröna sken) för från plattformspåret III a, via spår 2 b, till Liimatta gående tåg.

Härmed upphäves mom. 1—7 samt mom. 10 uti järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 5/734, 24/2 — 1928.

Ovanstående meddelas härmed vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 3 maj 1930.

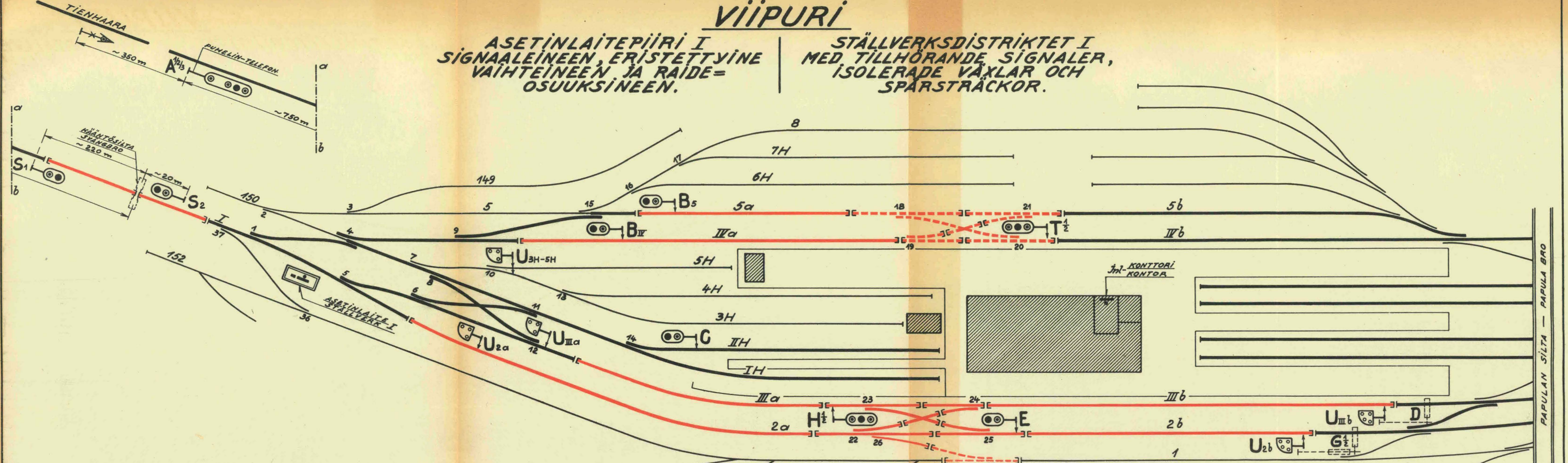
**Wilhelm Jansson**

*Max Franzell.*

# VIIPURI

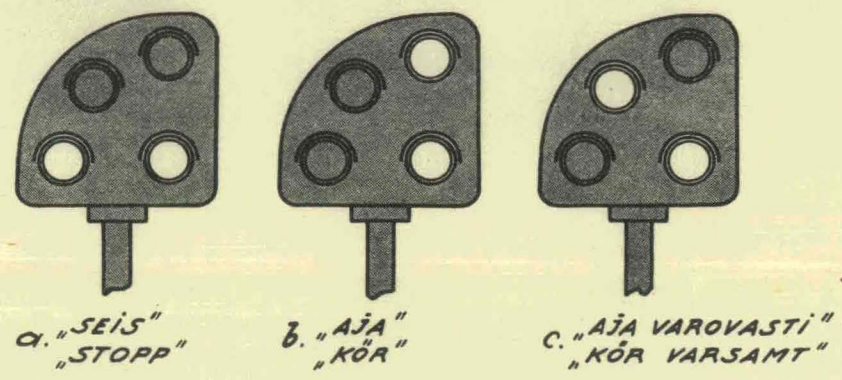
ASETINLAITEPIIRI I  
SIGNAALINEEN, ERISTETTYINE  
VAIhteINEEN JA RAIDE=  
OSUUKSINEEN.

STÄLLVERKSDISTRIKTET I  
MED TILLHÖRANDE SIGNALER,  
ISOLERADE VÄXLAR OCH  
SPÄRSTRÄCKOR.



## SELITYKSIÄ - FÖRKLARINGAR.

I. RAIDE-VÄLISIGNAALIN SIGNAALIKÄSITTEET.  
SPÄR-LJUSSIGNALS SIGNALBEGREPP.



II. ERISTYKSIEN MERKINNÄT.  
ISOLERINGARNAS BETECKNINGAR.

a		Eristetty kiskojatkos, maalattu keltaiseksi [raiteessa]. Isolerad räls skarv, gulmålade [i spåret].
b		Eristetty raideosuus. Isolerad spärsträcka.
c		Eristetty vaihte ja raideosuus, etäisyys x tavallisesti 10 m, vaihteessa 24 vain 1 m. Isolerad växel och spärsträcka, avståndet x vanligen 10 m, i växeln 24 endast 1 m.
d		Eristetty vaihte, etäisyys x tavallisesti 10 m, vaihteessa 19 vain 1 m. Isolerad växel, avståndet x vanligen 10 m, i växeln 19 endast 1 m.

# Kiertokirje

N:o 12/522

kesäkuun 6 päivältä 1930.

## Suomalais—virolainen henkilö- ja matkatavaraliikenne Helsingin—Tallinnan kautta.

Kuljetuksesta suoranaissilla matkalipuilla ja matkatavaratodistuksilla heinäkuun 1 päivästä 1930 alkaen ovat voimassa seuraavat, yhdysliikenneasemille jaettavat julkaisut:

*Kansainvälinen sopimus* matkustajain ja matkatavaran kuljetuksesta rautateitse yhteisine lisämääräyksineen sekä

*Tariffi* matkustajain ja matkatavaran suoranaisselle kuljetukselle Suomen ja Viron välillä Helsingin—Tallinnan kautta.

Valmiiksi painettuja 2:sen ja 3:n luokan matkalippuja myydään kelpaaviksi ja matkatavaraa kirjataan suoraan kuljetettavaksi seuraavien asemien välillä (+):

Suomen asemilta	Viron asemille ja satamille					
	Tallinnan satama	Tartu	Narva	Pärnu	Haapsalu	Roomsaare (Kuresaare)
Helsinki .....		+	+	+	+	+
Hämeenlinna .....	+	+				
Viipuri .....	+	+	+			
Turku .....	+	+	+			
Tampere .....	+	+	+	+	+	+
Imatra .....	+	+				

Maksut lähtöasemalta määräasemalle saakka esiintyvät Tariffissa (ss. 9—10) yhteenlaskettuina Suomen rahassa.

### Toimitusmääräyksiä.

#### *Matkaliput.*

Myytäessä merkitään hinta lipun ensimmäiselle sivulle. Ensimmäinen kelpoisuuspäivä leimataan sekä lippuun että laivamatkan kontrollikuponkiin. Epäselvästi tai väärin leimattua lippua ei saa muuttaa,

vaan on se tehtävä mitättömäksi ja liitettävä tiliin.

Puolta lippua lapselle myytäessä kirjoitetaan tai leimataan lippuun ja laivamatkan kontrollikuponkiin sana „Lapsi”. Vinovii-vaa myöten tällöin irtileikattavat kontrolliosat jäävät lippukassaan tilin todisteiksi.

#### *Matkatavara.*

Kirjattaessa annetaan matkustajalle kansainvälinen matkatavaratodistus. Suoranai-

sen lipun takasivu tai matkatoimistokuponkivihon päällyksen viimeinen sivu leimataan matkatavaraleimalla. Jollekin väliasemalle matkatavaraa kirjattaessa (Kansainväl. sopimus 20 art., 6 §, lisäm. 1) on matkatavaran leiman lisäksi kirjoitettava sanat „matkatavaraa N. N. asemalle”. — Määräsema ja kulkutie kirjoitetaan ei ainoastaan matkatavaratodistukseen vaan myöskin kolleihin kiinnitettäviin numerolappuihin. — Siirtomaksut (Tariffi, s. 7) merkitään erikseen matkatavaratodistukseen.

### Tilitys.

Tilikuukauden aikana myydyt matkaliput tilitetään lomaketta B. N:o 266, matkatavaramaksut lomaketta B. N:o 267 käyt-

täen. Näihin tileihin liitetään väärinleimatut liput, lastenlippujen kontrolliosat, matkatavaratodistusten kannat sekä peruutetut todistukset kantoineen ja kuljetussetelineen. Tilien loppuerät siirretään matkustajaliikenteen yhdistelmään B. N:o 126 a.

Tilit B. N:o 266 ja B. N:o 267 liitteineen ja asemilla kerätyt, Virossa saapuneet matkatavaratodistukset lähetetään tilikuukautta lähinnä seuraavan kuukauden 10 päivänä osoitettuina Tariffitoimisto III<sup>45</sup>, Helsinki.

Junissa kerätyt, Virossa myydyt suoranaiset matkaliput lähetetään muiden kerättyjen matkalippujen ohella Kontrollitoimiston matkustaja-jaostoon, Helsinki.

Helsingissä, Rautatiehallituksessa kesäkuun 6 päivänä 1930.

## V. Jansson.

*Br. Suviranta.*

*Huom.* Laivalinjalla Helsinki—Tallinn suoranaiset liput kelpaavat ainoastaan Suomen Höyrylaivaosakeyhtiön laivoihin (Ariadne, Ebba Munek ja Viola) sekä toiminimi Rud. Christ. Gribelin höyrylaivaan Rügeniin. Suoraan kuljetettavaksi kirjattu matkatavara kuljetetaan ainoastaan yllämainituilla höyrylaivoilla, josta matkusta-

jille nimenomaan on huomautettava lippuja myytäessä ja matkatavaraa kirjattaessa.

Kuluvana kesänä laivat lähtevät Helsingistä joka tiistai klo 10,  
keskiviikko klo 12,  
torstai klo 10,  
lauantai klo 14,  
sunnuntai klo 10.

### Matkatavaramaksujen esimerkkejä.

1. Tampere—Haapsalu, 55 kg. matkatavaraa yhdellä matkalipulla.
- |   |                 |
|---|-----------------|
|   | Smk.            |
| a. Maksu kokonaispainosta, $6 \times 8,50$ Smk. = .....                 | 51.00           |
| b. Maksu ylipainosta ( $55 - 25 =$ ) 30 kg, $3 \times 5,00$ Smk. = .... | 15.00           |
| c. Siirtokuljetuksesta Helsingissä, $6 \times 3,00$ Smk. = .....        | 18.00           |
| d. Siirtokuljetuksesta Tallinnassa, $6 \times 3,25$ Smk. = .....        | 19.50           |
|   | Tasoitusta 0.50 |
|   | Smk. 104.00     |
2. Hämeenlinna—Tartu 95 kg matkatavaraa kahdella matkalipulla.
- |   |                 |
|---|-----------------|
| a. Maksu kokonaispainosta, $10 \times 10,10$ Smk. = .....               | 101.00          |
| b. Maksu ylipainosta ( $95 - 50 =$ ) 45 kg, $5 \times 5,00$ Smk. = .... | 25.00           |
| c. Siirtokuljetuksesta Helsingissä, $10 \times 3,00$ Smk. = .....       | 30.00           |
| d. Siirtokuljetuksesta Tallinnassa, $10 \times 3,25$ Smk. = .....       | 32.50           |
|   | Tasoitusta 0.50 |
|   | Smk. 189.00     |

## Suoranainen lippu.

(1:n sivu)

Suomalais-virolainen yhdysliikenne. Finsk-estnisk samtrafik. Soome-Eesti otseühendus.	Päiväleima Datumstämpel Kuupäevatempel
<b>N:o</b> _____	
Kelpaa kaikkiin juniin. Suomen pikajuniin on erityinen paikkalippu lunastettava. Gäller till alla tåg. Till snålltåg i Finland skall särskild platsbiljett lösas. Maksev kõigil rongidel. Soome kiirrongidel lisapilet istekohta eest.	
<b>Kelpaa 7 päivää</b> <b>Gäller 7 dagar</b> <b>Maksev 7 päeva</b>	
<b>Turku: Åbo—Tartu</b>	
kautta } över } kaudu }	Salo—Helsinki: Helsingfors—Tallinn
<b>2. Luokka</b>	<b>Smk.</b> _____
Matkan keskeyttämisestä kts. seur. sivua. Bestämmelser för avbrott i resa, se nästa sida. Reisi katkestamise kohta vt. järgm. leheküljel.	
Kun allaoleva kontrolliosa puuttuu, on lippu puoleen hintaan annettu lapselle.—Då kontrollidelen här nedan saknas, är biljetten utfärdad till halvt pris att gälla för ett barn.—Kui allolev kontrollosa puudub, siis pilet on välja antud lapsele poole hinnaga.	Lapsenlipun kontrolliosa Kontrollidel för barnbiljett Lapsepileti kontrollosa
<b>Turku: Åbo—Tartu №</b> _____	

(2:n sivu)

Matka saadaan keskeyttää Suomessa ja Virossa kaikilla välisemillä. Jos matka keskeytetään muulla asemalla kuin Helsingissä tai Tallinnassa, on lippu, kelvataksaan matkan jatkamiseen, heti näytettävä keskeytysaseman päälystölle leimattavaksi.

Resan får avbrytas i Finland och Estland på alla mellanstationer. Om resan avbrytes på annan station än i Helsingfors eller i Reval, bör biljetten, för att vara giltig för resans fortsättande, på den station, där resan avbrytes, omedelbart uppvisas för stationsbefälet till avstämpling.

Reisi võib katkestada Soomes ja Eestis kõigis vahejaamades. Kui reis katkestatakse mõnes muus jaamas, peale Helsingi ja Tallinn, siis on pilet edasisõiduks maksev sel tingimusel, et peatusjaamas reisiija esitab pileti kohe jaamakorraldajale märkuse tegemiseks peatuse kohta.

(3:s sivu)

Suomalais-virolainen yhdysliikenne. Finsk-estnisk samtrafik. Soome-Eesti otseühendus.	Päiväleima Datumstämpel Kuupäevatempel
<b>Turku: Åbo—Tartu</b>	
kautta } över } kaudu }	Helsinki: Helsingfors—Tallinn
<b>N:o</b> _____	
<b>1. Luokka laivalla</b> <b>Klass på båt</b> <b>Klass laeval</b>	
<b>Kontrollikuponki</b> laivamatkalle	<b>Kontrollikupong</b> för båtsträckan
<b>Laevasõidu kontrollikupong</b>	
<b>Helsinki</b> { satama } <b>Helsingfors</b> { hamn } { sadam }	<b>—Tallinn</b> { satama } { hamn } { (Reval) } { sadam }
Tämä kuponki irroitetaan laivalla. Denna kupong fränskiljes på båten. See kupong rebitakse ära laeval.	

## Kiertokirje

N:o 13/2313

13 päivältä kesäkuuta 1930,

taksasta, jonka mukaan rautatievaunuille, niiden kalustolle y. m. tuotetut vahingot ovat korvattavat.

Kumoamalla kiertokirjeellä N:o 9/451, 4 päivältä helmikuuta 1927, vahvistetun taksan, jonka mukaan rautatievaunuille, niiden kalustolle y. m. tuotetut vahingot on korvattava, on rautatiehallitus tänä päivänä vahvistanut uuden allaolevan taksan noudattavaksi 1 päivästä tulevaa heinäkuuta, nimittäin:

	Smk.
Akkunahihna I ja II luok. ....	40:—
„ III luok. ....	15:—
Akkunaruutu, suurehko, hiottu tahi syövytyksellä varustettu ..	100:—
Akkunaruutu, suurehko, hiomat- tomasta lasista, tahi pienehkö, hiottu tahi syövytyksellä varus- tettu .....	75:—
Akkunaruutu, pienehkö, hiomaton	50:—
Akkunaverho, villainen, nukkave- rasta .....	300:—
Akkunaverho, villainen, kaksin- kertainen .....	200:—
Akkunaverho, villainen, vuoriton	100:—
Hattuverkko .....	50:—
Hattuverkon konsoli .....	75:—
Hehkulamppu .....	20:—
Hätäjarrun ja höyrylämmitysloh- tohanan kahva .....	60:—
Ilmoitustaulu .....	15:—
Juomalasi .....	10:—
Karahvi .....	15:—
Klosetti, fajanssinen .....	500:—
Lakana .....	100:—

## Cirkulär

N:o 13/2313

av den 13 juni 1930,

angående tariff, varefter skador å järnvägsvagnar, deras inventarier m. m. böra ersättas.

Med upphävande av den i cirkulär N:o 9/451 av den 4 februari 1927 fastställda tariffen, varefter skador å statsjärnvägar-  
nas vagnar, inventarier m. m. böra ersättas, har järnvägsstyrelsen denna dag fastställt följande nya tariff, att gälla från den 1 juli 1930, nämligen:

	Fmk.
Fönsterrem i I och II klass ....	40:—
„ III klass .....	15:—
Fönsterruta, större, slipad eller etsad .....	100:—
Fönsterruta, större, oslipad eller mindre, slipad resp. etsad ....	75:—
Fönsterruta, mindre, oslipad ....	50:—
Fönstergardin av ylleplysch ....	300:—
„ av ylle, dubbel ..	200:—
„ „ „ utan fo- der .....	100:—
Hattnät .....	50:—
Hattnätskonsol .....	75:—
Glödlampa .....	20:—
Handtag för nödbroms och ång- värmeledningskran .....	60:—
Anslagstavla .....	15:—
Dricksglas .....	10:—
Karaffin .....	15:—
Klosett av fajans .....	500:—
Lakan .....	100:—

	Smk.		Fmk.
Lakana, kaksinkertainen .....	150:—	Lakan, dubbel- .....	150:—
Lampunkupu, lasinen .....	20:—	Lampkupa av glas .....	20:—
Lattiamatto, käytävä, suurehko vahinko .....	500:—	Golvhatta, gång, större skada ..	500:—
Lattiamatto, käytävä, pienehkö vahinko, kuten tahrat, reijät y. m. ....	100:—	„ „ mindre skada, såsom fläckar, hål m. m. ....	100:—
Lattiamatto, makuuhytin, suurehko vahinko .....	280:—	Golvhatta i sovhytt, större skada .....	280:—
Lattiamatto, makuuhytin, pienehkö vahinko, kuten tahrat, reijät y. m. ....	50:—	Golvhatta i sovhytt, mindre skada, såsom fläckar, hål m. m. ....	50:—
Lukulampun lasi .....	5:—	Skyddsglas för läslampa .....	5:—
„ varuste .....	130:—	Läslamparmatur .....	130:—
Lämpömittari .....	50:—	Termometer .....	50:—
Peili, pienehkö .....	70:—	Spegel, mindre .....	70:—
„ suurehko .....	140:—	„ större .....	140:—
Peililampun varuste .....	110:—	Spegellamparmatur .....	110:—
Pesuvati, pienehkö, fajanssinen ..	180:—	Tvättfat, mindre, av fajans ....	180:—
„ suurehko, „ ..	220:—	„ större, „ „ ....	220:—
Pyyhinliina .....	20:—	Handduk .....	20:—
Sohvanpäällys, nukkaverasta, istuin sekä selkänoja, suurehko vahinko .....	1,000:—	Sofföverdrag av plysch, sits jämte ryggstöd, större skada .....	1,000:—
Sohvanpäällys verasta tai muusta aineesta, istuin sekä selkänoja, suurehko vahinko .....	800:—	Sofföverdrag av kläde eller annat material, sits jämte ryggstöd, större skada .....	800:—
Joko ainoastaan istuin tai ainoastaan selkänoja puolet yllämainituista määristä.		Antingen endast sits eller endast ryggstöd hälften av ovanstående belopp.	
Sohvanpäällys nukkaverasta, pienehkö vahinko, kuten tahrat, reijät y. m. ....	400:—	Sofföverdrag av plysch, mindre skada, såsom fläckar, hål m. m. ....	400:—
Sohvanpäällys verasta tai muusta aineesta, pienehkö vahinko, kuten tahrat, reijät y. m. ....	250:—	Sofföverdrag av kläde eller annat material, mindre skada, såsom fläckar, hål m. m. ....	250:—
Sylkilaatikko .....	40:—	Spottilåda .....	40:—
Sänkyhuopa II lk:n .....	250:—	Sängfilt II kl. ....	250:—
„ III „ .....	150:—	„ III „ .....	150:—
Tahratun vaunun täydellinen puhdistaminen (esim. desinfioiminen) .....	100:—	Rengöring, fullständig, av nedsölad vagn (t. ex. desinfektion) ..	100:—
Tahratun vaunun pienehkö puhdistus .....	20:—	Rengöring, mindre, av nedsölad vagn .....	20:—
Tuhkakuppi, kokonaan .....	20:—	Askkopp, fullständig .....	20:—



	Smk.		Fmk.
Tuhkakuppi, sisäosa .....	10:—	Askkopp, inre del .....	10:—
Pielus, makuuvaunun, nahkai- nen .....	400:—	Dyna, sovvagns av läder .....	400:—
Pielus, makuuvaunun, kankainen	100:—	Dyna, sovvagns av tyg.....	100:—
Pieluksen päällinen .....	30:—	Dynvar .....	30:—
Vaununpylväs, rautainen .....	140:—	Vagnsstolpe av järn .....	140:—
” raut. rautaketjuilla varustettu Hd-, Hdk- ja Ok- vaunun .....	150:—	” ” ” försedd med järnkedjor, för Hd-, Hdk- och Ok-vagnar .....	150:—
Vaununpylväs, puinen .....	20:—	Vagnsstolpe av trä .....	20:—
Vaunun sivulauta, H- ja O-vau- nun .....	120:—	Vagns sidobråde för H- och O- vagnar .....	120:—
Vaunun hevoslauta .....	40:—	Vagns hästbråde .....	40:—
Virrankatkaisija .....	15:—	Avbrytare .....	15:—
Yöastia .....	40:—	Nattkärl .....	40:—

mikä sekä että mainittuja taksoja saadaan tilata painatustöiden konttorista, kaikkien asianomaisten tiedoksi ja huomioonotettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, 13 päivänä kesäkuuta 1930.

vilket samt att tryckta tariffer kunna beställas från kontoret för tryckningsarbeten, alle dem, som vederbör, till kännedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 13 juni 1930.

**Jalmar Castrén.**

*Gideon Ahlgren.*

# Kiertokirje

N:o 14/2361

kesäkuun 13 päivältä 1930

**koskeva sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassalle 12 päivänä marraskuuta 1926 annetun ohjesäännön 20 §:n muuttamista.**

Kuluneen toukokuun 13 päivänä tekemällään päätöksellä on Valtiovarainministeriö sotaväen ja eräiden kulkulaitosvirastojen leski- ja orpokassan valtuusmiesten esityksestä katsonut hyväksi määrätä, että mainitulle kassalle 12 päivänä marraskuuta 1926 annetun ohjesäännön 20 § muutetaan näin kuuluvaksi:

## 20 §.

Osakas, joka on saanut eron valtion virasta tai toimesta ilman eläkettä ennenkuin on ollut kymmenen vuotta eläkekassan osakkaana, älköön olko oikeutettu eläkelaitoksen osallisuuteen. Sellaisen osakkaan suorittamia eläkemaksuja ei anneta takaisin.

Jos osakas nimitetään samassa laitoksessa olevaan virkaan tai toimeen, jota osallisuus kassaan ei seuraa, tahi senkaltaiseen virkaan tai toimeen toisessa laitoksessa, jossa on liittymisoikeus kassaan, pysyy hän edelleenkin

osallisena siihen, ja on häneenkin nähden noudatettava ohjesäännön 21 §:ssä olevia määräyksiä.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan, ollen yllämainitun ohjesäännön muuttamisesta tehtävä merkintä rautatiehallituksen kiertokirjeeseen N:o 15/1145 huhtikuun 2 päivältä 1927.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, kesäkuun 13 päivänä 1930.

**Jalmar Castrén.**

*K. A. Wahlstedt.*

# Kiertokirje

N:o 15/2252

**ylim. kausialennuksesta.**

Kulkulaitosten ja yleisten töiden Ministeriö on myöntänyt tulevan syyskuun 15 päivästä alkaen seuraavan lokakuun loppuun saakka voimassa olevan 20 % alennuksen kotimaassa olevalle puunjalostustehtaalte jalostettaviksi lähtettävien paperipuiden kuljetusmaksuista valtionrautateillä ehdolla, että tavara lähetetään vähintään 9,000 kilon lähetyksin vaunua kohden taikka että

rahtimaksu lasketaan vähintään sanotun paimomäärän tai vaunun kantavuuden mukaan.

Tämä ja että alennus lasketaan suoraan asemilla kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, elokuun 7 päivänä 1930.

**Jalmar Castrén.**

*Br. Suviranta.*

# Kiertokirje

N:o 16/3025

elokuun 22 päiväältä 1930

kiinteistä signaaleista Lahden, Lappilan ja  
Hämeenlinnan asemilla sekä Harvialan py-  
säkillä

(1:ssä varikkojaksossa).

I. **Lahden asemalla** on tehty seuraavat  
signaalimuutokset:

a. *Henkilöaseman länsipäässä*

(alikäytäväsiltarakennuksen yhteydessä):

*Kolmisiipinen lähtösemafoori*  $N^{1/2/3}$  laitu-  
riraiteelta I länteenpäin meneville junille  
muutettiin *kaksisiipiseksi*  $N^{1/2}$ , joten se ny-  
kyään näyttää „vapaata kulkua” yhdellä  
siivellä (yhdellä vihreällä valolla) Herra-  
laan ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä  
valolla) Vesijärvelle ja tavararatapihalle  
laituriraiteelta I meneville junille.

*Kaksisiipinen lähtösemafoori*  $O^{1/2}$  rai-  
teilta II—4 länteenpäin meneville junille  
siirrettiin samalla semafoorin  $N^{1/2}$  kohdalle  
ja näyttää kuten ennenkin „vapaata kul-  
kua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä va-  
lolla) Herralaan ja kahdella siivellä (kah-  
della vihreällä valolla) tavararatapihalle  
raiteilta II—4 meneville junille.

Semafoorit  $N^{1/2}$  ja  $O^{1/2}$  otettiin täten  
muutettuina käytäntöön 28/8 1929.

b. *Henkilöaseman itäpäässä*

(Heinolan radan raidemuutosten yhtey-  
dessä):

Henkilöaseman itäpäähän on pystytetty  
seuraavat kiinteät signaalit:

# Cirkulär

N:o 16/3025

av den 22 augusti 1930

angående fasta signaler å **Lahti, Lappila**  
och **Hämeenlinna** stationer samt **Harviala**  
hållplats

(i 1:sta depotsektionen).

I. Å **Lahti station** ha vidtagits nedan-  
nämnda signalförändringar:

a. *I västra ändan av personstationen*

(i samband med byggandet av underfarts-  
bron):

*Den trevingade utfartssemaforen*  $N^{1/2/3}$   
för tåg från plattformspåret I västerut har  
utbyggets till *tvåvingad*  $N^{1/2}$  sålunda att  
densamma numera visar „fri fart” med en  
vinge (ett grönt sken) för från plattform-  
spåret I till Herrala och med två vingar  
(två gröna sken) till Vesijärvi och gods-  
bangården gående tåg.

*Den tvåvingade utfartssemaforen*  $O^{1/2}$  för  
tåg från spåren II—4 västerut har sam-  
tidigt förflyttats intill semaforen  $N^{1/2}$  och  
visar såsom förut „fri fart” med en vinge  
(ett grönt sken) för från spåren II—4 till  
Herrala och med två vingar (två gröna  
sken) till godsbangården gående tåg.

Semaforerna  $N^{1/2}$  och  $O^{1/2}$  sålunda änd-  
rade togos i bruk 28/8 1929.

b. *I östra ändan av personstationen*

(i samband med Heinola banans spårför-  
ändringar):

I östra ändan av personstationen äro upp-  
ställda följande fasta signaler:

1) *Kaksisiipinen tulosemafoori*  $S^{1/2}$  vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen Villähden puoleisella tulosuunnalla. Semafoori ja etusignaali sijaitsevat molemmat tulosuunnan *vasemmalla* puolella, semafoori 340 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) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kaksisiipinen tulosemafoori*  $T^{1/2}$  vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen Ahtialan (Heinolan radan) puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee semafoorin  $S^{1/2}$  kohdalla 380 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (englantilaisesta) vaihteesta ja etusignaali 500 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle V ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille I ja II mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

3) *Vaihtokielto-signaali*  $V_{IV}$  henkilöaseman itäpäässä. Tämä vaihtokielto-signaali on uutta signaaliuotoa ja varustettu pylvääsen kiinnitetyllä valkoisella (pimeän aikana valkoiseksi valaistulla) suunnikkaamuotoisella signaalipalkilla, joka pystysuorassa asennossa sallii vaihtoliikenteen ja vaakasuorassa asennossa kieltää *kaikki* sellaiset vaihto-, veturi- ja junaliikkeet, jotka voisivat tuottaa vaaraa Villähdeltä ja Ahtialasta saapuville junille.

Edellämainitut semafoorit saadaan samoin kuin kaikki muutkin Lahden aseman semafoorit signaaliohjesäämön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulo- tai vastaavasti lähtösignaalin.

Semafoori  $S^{1/2}$  ja vaihtokielto-signaali  $V_{IV}$  otettiin käytäntöön 1/2 1930, jotavastoin semafoori  $T^{1/2}$  otetaan käytäntöön

1) *En tvåvingad infartssemafor*  $S^{1/2}$  jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Villähti. Semaforen och försignalen äro båda uppställda till *vänster* om infarten, semaforen på 340 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 och 3 inkommande tåg.

2) *En tvåvingad infartssemafor*  $T^{1/2}$  jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Ahtiala (Heinola banan). Semaforen är belägen invid semaforen  $S^{1/2}$ , på 380 meters avstånd från infartens första (engelska) växel och försignalen 500 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformspåret V och med två vingar (två gröna sken) till spåren I och II inkommande tåg.

3) *En växlingsförbudssignal*  $V_{IV}$  i östra ändan av personbangården. Denna växlingsförbudssignal är av ny signaltyp och består av en vid en mast fästad vit (i mörker vitlysande) rektangulär signalbalk, vilken ställd i lodrätt läge angiver, att växlingsrörelse är tillåten och i vågrätt läge förbjuder *alla* sådana växlings-, lokomotiv- och tågrörelser, vilka kunde innebära fara för från Villähti och Ahtiala ankommande tåg.

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

Semaforen  $S^{1/2}$  och växlingsförbudssignalen  $V_{IV}$  ibruktogos 1/2 1930, varemot semaforen  $T^{1/2}$  ibruktages senare på tid,

vasta myöhemmin asianomaisen ratainsinöörin ilmoittamana aikana, kuitenkin viimeistään yleisen liikenteen alkaessa Heinolan radalla.

Semafoorien  $S^{1/2}$  ja  $T^{1/2}$  etusignaalit ovat rakenteeltaan valoetussignaaleja ja näytettävät siis sekä päivällä että yöllä etusignaaleille kuuluvia signaalivaloja (ilman takavalvoja).

Täten täydennetään rautatiehallituksen kiertokirjeet N:o 9/946, 9/3 — 1928 ja N:o 33/1188, 26/3 — 1920.

II. **Lappilan asemalla** on vaihde- ja signaaliturvalaitos raidemuutoksen yhteydessä täydennetty ja otettu käytäntöön tammi-kuun 18 päivänä 1930. Turvalaitokseen kuuluvat nyt seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Kolmisäipinen tulosemafoori  $A^{1/2/3}$*  vilkkuvalolla varustettuine levyetussignaaleineen Oitin 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) raiteelle II (suorimmalle läpikulkuraiteelle), kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kolmella siivellä (kolmella vihreällä valolla) sivuraitteelle 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kolmisäipinen tulosemafoori  $B^{1/2/3}$*  vilkkuvalolla varustettuine levyetussignaaleineen Järvelän 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) raiteelle II, kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteelle I ja kolmella siivellä (kolmella vihreällä valolla) raiteelle 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

varom vederbörande baningeniör äger meddela, dock senast då den allmänna trafiken på Heinola banan vidtager.

Semafoernas  $S^{1/2}$  och  $T^{1/2}$  försignaler äro utbyggda som ljusförsignaler och visa sálunda om dagen på samma sätt som om natten för försignaler fastställda signalsken (utan bakåtsken).

Härmed kompletteras järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 9/946, 9/3 — 1928 och N:o 33/1188, 26/3 — 1920.

II. Å **Lappila station** har växel- och signalsäkerhetsanläggningen i samband med utförda bangårdsändringar kompletterats och ibruktagits den 18 januari 1930. Till anläggningen höra numera följande fasta signaler:

1) *En trevingad infartssemafor  $A^{1/2/3}$*  jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Oitti. 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 spåret II (det rakaste genomfartsspåret), med två vingar (två gröna sken) till plattformsspåret I och med tre vingar (tre gröna sken) till sidospåret 3 inkommande tåg.

2) *En trevingad infartssemafor  $B^{1/2/3}$*  jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Järvelä. 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 spåret II, med två vingar (två gröna sken) till spåret I och med tre vingar (tre gröna sken) till spåret 3 inkommande tåg.

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

Täten kumotaan rautatiehallituksen aikasemman kiertokirjeen N:o 40/3195, 19/12 — 1924 kohta VII sekä kiertokirjeet N:o 29/1378, 21/3 — 1919 ja 7/541, 23/1 — 1917, mikäli ne koskevat Lappilan aseman signaaleja.

III. **Hämeenlinnan asemalle** on pohjois-tulosuunnalle rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, johon kuuluu:

*Kaksisiipinen tulosemafoori* B<sup>1/2</sup> vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen Parolan puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 100 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja etusignaali 400 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraitelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 Parolasta tuleville junille. Valoetusignaali näyttää sekä päivällä että yöllä etusignaaleille kuuluvia signaalivaloja (ilman taka- valoja).

Semafoori on otettu käytäntöön 1 päivänä lokakuuta 1929 ja saadaan se signaali-ohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin. Samalla on poistettu vanha pohjoinen tulosemafoori.

Täten täydennetään rautatiehallituksen kiertokirje N:o 8/945, 9/3 — 1928.

IV. **Harvialan pysäkillä** on signaalit siirretty ja muutettu ja ovat nyt seuraavat:

1) *Kaksisiipinen tulosemafoori* A<sup>1/2</sup> vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Turenkin puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 250 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 400 metrin päässä semafoorista.

Ovannämmda semafoorer ifå enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart” förrän tåget givit ankomstsignal.

Härmed upphäves mom. VII i järnvägsstyrelsens tidigare cirkulär N:o 40/3195, 19/12 — 1924 samt cirkulär N:o 29/1378, 21/3 — 1919 och 7/541, 23/1 — 1917, så vitt de beröra signaler å Lappila station.

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

*En tvåvingad infartssemafor* B<sup>1/2</sup> jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Parola. Semaforen är belägen på 100 meters avstånd från infartens första (med-) växel och försignalen 400 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en ving (ett grönt sken) för från Parola till plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren II och 3 inkommande tåg. Ljusförsignalen visar om dagen på samma sätt som om natten för försignaler fastställda signalsken (utan bakåtsken).

Semaforen har ibruktagits den 1 oktober 1929 och får densamma enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart” förrän tåget givit ankomstsignal. Samtidigt slopades den gamla norra infartssemaforen.

Härmed kompletteras järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 8/945, 9/3 — 1928.

IV. Å **Harviala hållplats** ha signalerna förflyttats och omändrats samt äro numera följande:

1) *En tvåvingad infartssemafor* A<sup>1/2</sup> jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Turenki. Semaforen är belägen på 250 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 400 meter från semaforen. Med semaforen

Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle II (suorimmalle läpikulkuraiteelle) ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) laituriraiteelle I mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kaksisiipinen tulosemafoori* B<sup>1/2</sup> vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Hämeenlinnan puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 400 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 350 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle II ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteelle I mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Edellämainitut täten muutetut semafoorit otettiin käytäntöön 4/10 1929 ja saadaan signaaliyhjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Täten kumotaan kaikki aikasemmat rautatiehallituksen kiertokirjeet (N:o 119/3846, 27/11 — 1919), jotka koskevat Harvialan kiinteitä signaaleja.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, elokuun 22 päivänä 1930.

visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spåret II (det rakaste genomfartsspåret) och med två vingar (två gröna sken) till plattformsspåret I inkommande tåg.

2) *En tvåvingad infartssemafor* B<sup>1/2</sup> jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Hämeenlinna. Semaforen är belägen på 400 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 spåret II och med två vingar (två gröna sken) till spåret I inkommande tåg.

Ovannämnda sålunda omändrade semaforer ibruktogs 4/10 1929 och få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart” förrän tåget givit ankomstsignal.

Härmed upphävas järnvägsstyrelsens samtliga tidigare cirkulär (N:o 119/3846, 27/11 — 1919) som beröra fasta signaler å Harviala.

Ovanstående meddelas härmed vederbörande till kännedom och efterrettelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 22 augusti 1930.

**Jalmar Castrén.**

A. Grunér.



# Kiertokirje

N:o 17/3024

elokuun 22 päivältä 1930  
kiinteistä signaaleista Toijalan, Äetsän ja  
Lylyn asemilla  
(1:ssessä varikkojaksossa).

I. **Toijalan asemalla** on vaihde- ja signaaliturvalaitos ratapihamuutoksen yhteydessä täydennetty ja otettu käytäntöön 12 päivänä lokakuuta 1929. Turvalaitokseen kuuluvat nyt seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Kolmisiihipinen tulosemafoori*  $A^{1/2/3}$  vilkkuvalolla varustettuine valoetusignaaleineen Kuurilan puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 240 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 550 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle III, kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) laituriraiteelle II ja kolmella siivellä (kolmella vihreällä valolla) etelävaihteelta poikkeaville sivuraitteille 4—7 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille. Valoetusignaali näyttää sekä päivällä että yöllä etusignaaleille kuuluvia signaalivaloja (ilman takavaloja).

2) *Kaksisiihipinen tulosemafoori*  $B^{1/2}$  vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Kylmäkosken puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 185 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 335 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) henkilöaseman raitteille III ja 4 sekä kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raitteille I ja II mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

3) *Kaksisiihipinen tulosemafoori*  $C^{1/2}$  vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen

# Cirkulär

N:o 17/3024

av den 22 augusti 1930  
angående fasta signaler å Toijala, Äetsä  
och Lyly stationer  
(i 1:sta depotsektionen).

I. Å **Toijala station** har växel- och signalsäkerhetsanläggningen i samband med utförda bangårdsändringar kompletterats och tagits i bruk den 12 oktober 1929. Till anläggningen höra numera följande fasta signaler:

1) *En trevingad infartssemafor*  $A^{1/2/3}$  jämte med blinkljus försedd ljusförsignal vid infarten från Kuurila. Semaforen är belägen på 240 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 550 m från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformspåret III, med två vingar (två gröna sken) till plattformspåret II och med tre vingar (tre gröna sken) till från södra växeln avvikande sidospåret 4—7 inkommande tåg. Ljusförsignalen visar om dagen på samma sätt som om natten för försignaler fastställda signalsken (utan bakåtsken).

2) *En tvåvingad infartssemafor*  $B^{1/2}$  jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Kylmäkoski. Semaforen är belägen på 185 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 335 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spåret III och 4 å personstationen och med två vingar (två gröna sken) till spåret I och II inkommande tåg.

3) *En tvåvingad infartssemafor*  $C^{1/2}$  jämte med blinkljus försedd skivförsignal

Viialan puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 300 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 400 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) henkilöasemalle ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) pohjoisvaihteelta poikkeaville sivuraiteille 14—18 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

4) *Yksisiipinen tulosemafoori* D Toijalan satamasta tuleville junille. Semafoori sijaitsee 625 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta.

5) *AGA-vilkkuvalolla varustettu levysignaali* V<sub>I</sub> vaihtokielto-signaalina ratapihan eteläpäässä 125 metrin päässä äärimmäisestä tulovaihteesta. Kun junia Kuurilasta odotetaan sivuraiteille 4—7, näytetään tällä levysignaalilla „vaihtaminen kielletty” punaisella signaalilevyllä (punaisella vilkkuvalolla) ratapihalle päin (taaksepäin valkoinen signaalilevy, väritön vilkkuvalo) ja kielletään täten *kaikki* sellaiset vaihto-, veturi- ja junaliikkeet, jotka voisivat tuottaa vaaraa mainituille junille. Perusasennossa näyttää signaali „vaihtaminen sallittu” vaakasuoraan asetetulla signaalilevyllä (väritön vilkkuvalo asemalle päin; taaksepäin vilkuttava tähtivalo).

6) *Vaihtokielto-signaali* V<sub>II</sub>, joka on pystytetty henkilöaseman eteläpäähän. Tämä vaihtokielto-signaali on uutta signaalimuotoa ja varustettu pylväaseen kiinnitetyllä valkoisella (pimeän aikana valkoiseksi valaistulla) suunnikkaanmuotoisella signaalipalkilla, joka pystysuorassa asennossa sallii vaihtoliikenteen ja vaakasuorassa asennossa kieltää *kaikki* sellaiset vaihto-, veturi- ja junaliikkeet, jotka voisivat tuottaa vaaraa Kuurilasta tai Kylmäkoskelta henkilöasemalle tuleville junille.

7) *Levysignaali* V<sub>III</sub> vaihtokielto-signaalina ratapihan pohjoispäässä 155 metrin päässä äärimmäisestä pohjoisesta tulovaihteesta. Kun junia Viialasta odotetaan sivuraiteille 14—18 näytetään tällä levysignaalilla „vaihtaminen kielletty” punaisella signaalilevyllä (punaisella valolla) ratapihalle

vid infarten från Viiala. Semaforen är belägen 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 personstationen och med två vingar (två gröna sken) till från norra växeln avvikande sidospåren 14—18 inkommande tåg.

4) *En envingad infartssemafor* D för från Toijala hamn inkommande tåg. Semaforen är belägen på 625 meters avstånd från infartens första (mot-) växel.

5) *En med AGA-blinkljus försedd skivsignal* V<sub>I</sub> såsom växlingsförbudssignal i södra ändan av bangården, 125 meter från den yttersta infartsväxeln. Då tåg från Kuurila inväntas till sidospåren 4—7, visas med denna skivsignal „växling förbjuden” med röd signalskiva (rött blinkljus) mot bangården (bakåt vit signalskiva, ofärgat blinkljus) och förbjudas härmed *alla* sådana växlings-, lokomotiv- och tågrörelser, vilka kunde innebära fara för sagda tåg. I normaläge visar signalen „växling tillåten” med signalskivan ställd vågrätt (ofärgat blinkljus mot stationen; bakåt blinkande stjärnljus).

6) *En växlingsförbudssignal* V<sub>II</sub>, vilken är uppställd i södra ändan av personstationen. Denna växlingsförbudssignal är av ny signaltyp och består av en vid en mast fästad vit (i mörker vitlysende) rektangulär signalbalk, vilken ställd i lodrätt läge angiver, att växlingsrörelse är tillåten, och i vågrätt läge, att *alla* sådana växlings-, lokomotiv- och tågrörelser, vilka kunde innebära fara för från Kuurila och Kylmäkoski till personstationen ankommande tåg, äro förbjudna.

7) *En skivsignal* V<sub>III</sub> såsom växlingsförbudssignal i norra ändan av bangården 155 meter från den yttersta norra infartsväxeln. Då tåg från Viiala inväntas till sidospåren 14—18 visas med denna skivsignal „växling förbjuden” med röd signalskiva (rött sken) mot bangården (bakåt vit signalskiva; ofär-

päin (taaksepäin valkoinen signaalilevy; väritön valo) ja kielletään täten *kaikki* sellaiset vaihto-, veturi- ja junaliikkeet, jotka voisivat tuottaa vaaraa mainituille junille. Perusasennossa näyttää signaali „vaihtaminen sallittu” vaakasuoraan asetetulla signaalilevyllä (väritön valo asemalle päin; taaksepäin tähtivalo).

Edellämainitut semafoorit saadaan signaaliyhjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin lukuunottamatta uutta satamatulosemafooria D, joka asetetaan vasta junan annettua tulosignaalin.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 53/3797, 15/12 — 1921 kohta B ja kiertokirje N:o 55/2004, 27/5 — 1920 kokonaisuudessaan.

II. **Äetsän asemalla** on suoritettu signaaliuudoksia ja on kyseellisellä asemalla nykyään seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Kaksisiipinen tulosemafoori A<sup>1/2</sup>* Kiiikan puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 400 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja näytetään sillä „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteelle II mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Yksisiipinen tulosemafoori B* Kauvat-  
san puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 215 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja näytetään sillä „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) kaikille sanotulta tulosuunnalta raiteille I ja II tuleville junille.

Edellinen semafoori (A<sup>1/2</sup>) saadaan signaaliyhjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin, jota vastoin jälkimmäinen semafoori (B) asetetaan näyttämään „vapaata kulkua” vasta junan annettua tulosignaalin.

Signaalit otettiin täten muutettuina käytäntöön joulukuun 14 päivänä 1929.

gat sken) och förbjudas härmed *alla* sådana växlings-, lokomotiv- och tågrörelser, vilka kunde innebära fara för sagda tåg. I normalläge visar signalen „växling tillåten” med signalskivan ställd vågrätt (ofärgat sken mot stationen, bakåt stjärnljus).

Ovannämnda semafoorer få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal, med undantag av den nya hamnfartssemaforen D, vilken ställes först då tåget givit ankomstsignal.

Härmed upphäves mom. B i järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 53/3797, 15/12 — 1921 och cirkulär N:o 55/2004, 27/5 — 1920, i sin helhet.

II. **Å Äetsä station** ha utförts signalförändringar och finnas numera å stationen följande fasta signaler:

1) *En tvåvingad infartssemafor A<sup>1/2</sup>* vid infarten från Kiiikka. Semaforen är belägen på 400 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och visas med densamma „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåret II inkommande tåg.

2) *En envingad infartssemafor B* vid infarten från Kauvat-  
sa. Semaforen är belägen på 215 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och visas med densamma „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för alla från nämnda infart till spåret I och II inkommande tåg.

Den förstnämnda semaforen (A<sup>1/2</sup>) får enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal, varemot den sistnämnda semaforen (B) ställes på „fri fart” först då tåget givit ankomstsignal.

Signalerna sälunda omändrade togos i bruk den 14 december 1929.

Täten kumotaan kaikki aikasemmat rautatiehallituksen kiertokirjeet (N:o 34/2397, 30/7 — 1921), jotka koskevat Äetsän aseman kiinteitä signaaleja.

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

1) *Kolmisiipinen tulosemafoori* A<sup>1/2/3</sup> Korkeakosken puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 580 m:n päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja näytetään sillä „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle II, kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kolmella siivellä (kolmella vihreällä valolla) sivuraitteille 3 ja 4 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kaksisiipinen tulosemafoori* B<sup>1/2</sup> Vilppulan puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 445 m:n päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja näytetään sillä „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) raiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Edellämainitut semafoorit, jotka otettiin käytäntöön joulukuun 21 p:nä 1929, saadaan signaalihojesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosaalin.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 8/945, 9/3 — 1928 kohta III ja kiertokirje N:o 34/1725, 20/4 — 1917, mikäli se koskee Lylyn aseman kiinteitä signaaleja.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, elokuun 22 päivänä 1930.

Härmed upphävas järnvägsstyrelsens samtliga tidigare cirkulär (N:o 34/2397, 30/7 — 1921) rörande fasta signaler å Äetså station.

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

1) *En trevingad infartssemafor* A<sup>1/2/3</sup> vid infarten från Korkeakoski. Semaforen är belägen på 580 meters avstånd från infartens första (med-) växel och visas med densamma „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformspåret II, med två vingar (två gröna sken) till plattformspåret I och med tre vingar (tre gröna sken) till sidospåren 3 och 4 inkommande tåg.

2) *En tvåvingad infartssemafor* B<sup>1/2</sup> vid infarten från Vilppula. Semaforen är belägen på 445 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och visas med densamma „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till spåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren II och 3 inkommande tåg.

Ovannämnda semaforer, vilka i bruktogos den 21 december 1929, få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Härmed upphäves mom. III i järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 8/945, 9/3 — 1928, och cirkulär N:o 34/1725, 20/4 — 1917, det sistnämnda för såvitt det berör fasta signaler å Lyly station.

Ovanstående meddelas härigenom vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 22 augusti 1930.

**Jalmar Castrén.**

*A. Grunér.*

Asianomaisille rata-, kone- ja liikenne-  
osastojen virkailijoille.

Till vederbörande befattningshavare vid  
ban-, maskin- och trafikavdelningarna.

# Kiertokirje

N:o 18/3023

elokuun 22 päivältä 1930

kiinteistä signaaleista Leipäsuon, Alhon ja  
Käkisalmen asemilla

(2:ssessa varikkojaksossa).

I. **Leipäsuon aseman** molemmista semafooreista on etusignaalit poistettu heinäkuun 1 päivänä 1929 ja on kyseellisellä asemalla siis mainitusta päivästä lukien käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Kaksisivipinen tulosemafoori* A<sup>1/2</sup> Kämärän puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 160 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja näytetään sillä „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraitteille II ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) sivuraitteille 3—6 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kaksisivipinen tulosemafoori* B<sup>1/2</sup> Perkjärven puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 150 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja näytetään sillä „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraitteille I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) sivuraitteille 3—6 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

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

# Cirkulär

N:o 18/3023

av den 22 augusti 1930

angående fasta signaler å Leipäsuo, Alho  
och Käkisalmi stationer

(i 2:dra depotsektionen).

I. Å **Leipäsuo station** hava båda semaforenas försignaler slopats den 1 juli 1929 och äro sålunda å ifrågavarande station från nämnda dag i bruk följande fasta signaler:

1) En *tvåvingad infartssemafor* A<sup>1/2</sup> vid infarten från Kämärä. Semaforen är belägen på 160 meters avstånd från infartens första (med-) växel och visas med densamma „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformspåret II och med två vingar (två gröna sken) till sidospåret 3—6 inkommande tåg.

2) En *tvåvingad infartssemafor* B<sup>1/2</sup> vid infarten från Perkjärvi. Semaforen är belägen på 150 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 sidospåret 3—6 inkommande tåg.

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

Täten kumotaan kaikki aikasemmat kiertokirjeet (N:o 70/2700, 5/8 — 1920 ja N:o 334, 30/8 — 1904), jotka koskevat Leipäsuon aseman kiinteitä signaaleja.

II. **Alhon aseman** Hiitolan puoleiselle tulosuunnalle on pystytetty *kaksisiipinen tulo semafoori* A<sup>1/2</sup>. Semafoori sijaitsee 315 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteelle II mainitulta tulosuunnalta tuleville junille ja saadaan se signaali ohjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Edellämainittu semafoori otettiin käytäntöön tammikuun 4 päivänä 1930, jolloin samalla vanha tulo semafoori poistettiin.

Täten kumotaan kaikki aikasemmat rautatiehallituksen kiertokirjeet (N:o 22/1189, 20/3 — 1919), jotka koskevat Alhon aseman kiinteitä signaaleja.

III. **Käkisalmen asemalta** on poistettu erinäisiä kiinteitä signaaleja ja on kyseellisellä asemalla käytännössä lokakuun 23 päivästä 1929 lukien seuraavat kiinteät signaalit.

1) *Kaksisiipinen tulo semafoori* A<sup>1/2</sup> Kaarlahden puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 295 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (englantilaisesta) vaihteesta ja näytetään sillä „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteille II — 5 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kaksisiipinen tulo semafoori* B<sup>1/2</sup> vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Myllypellon puoleisella tulosuunnalla. Semafoori ja etusignaali sijaitsevat molemmat tulosuunnan *vasemmalla* puolella, semafoori 125 metrin päässä tulosuunnan en-

Härmed upphävas samtliga tidigare cirkulär (N:o 70/2700, 5/8 — 1920 och N:o 334, 30/8 — 1904) rörande fasta signaler å Leipäsuon station.

II. Å **Alho station** har vid infarten från Hiitola uppställts en *tvåvingad infartssemafor* A<sup>1/2</sup>. Semaforen är belägen på 315 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 spåret II inkommande tåg och får densamma enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Den ovannämnda semaforen ibruktofs den 4 januari 1930, varvid samtidigt den gamla infartssemaforen slopades.

Härmed upphävas järnvägsstyrelsens alla tidigare cirkulär (N:o 22/1189, 20/3 — 1919) rörande fasta signaler å Alho station.

III. Å **Käkisalmi station** ha särskilda fasta signaler slopats och äro numera å stationen sedan den 23 oktober 1929 i bruk följande fasta signaler.

1) En *tvåvingad infartssemafor* A<sup>1/2</sup> vid infarten från Kaarlahti. Semaforen är belägen på 295 meters avstånd från infartens första (engelska) 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 spåren II—5 inkommande tåg.

2) En *tvåvingad infartssemafor* B<sup>1/2</sup> jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Myllypelto. Semaforen och försignalen äro båda belägna till *vänster* om infarten, semaforen på 125 meters avstånd från infartens första (engelska)

simmäisestä (englantilaisesta) vaihteesta ja etusignaali 390 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.

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

Täten kumotaan kaikki aikasemmat rautatiehallituksen kiertokirjeet (N:o 127/4043, 18/12 — 1919), jotka koskevat Käkisalmen aseman kiinteitä signaaleja.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, elokuun 22 päivänä 1930.

växel och försignalen 390 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 spåret II inkommande tåg.

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

Härmed upphävas järnvägsstyrelsens samtliga tidigare cirkulär (N:o 127/4043, 18/12 — 1919) rörande fasta signaler å Käkisalmen station.

Ovanstående meddelas härigenom vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 22 augusti 1930.

**Jalmar Castrén.**

*A. Grunér.*

*Asianomaisille rata-, kone- ja liikenneosastojen virkailijoille.*

*Till vederbörande befattningshavare via ban-, maskin- och trafikavdelningarna.*

# Kiertokirje

N:o 19/3022.

elokuun 22 päivältä 1930

kiinteistä signaaleista Perälän, Kovjoen ja Kemin asemilla sekä levysignaalin poistamisesta Vääräjoen vedenotto paikalta (3:nnessa varikkojaksossa).

I. Perälän asemalla on nykyään kesäkuun 6 päivänä 1929 suoritettujen signaali-muutosten ja semafoorien siirron jälkeen käytännössä seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Yksisüpinen tulosemafoori A* Kristiinankaupungin puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 210 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (englantilaisesta) vaihteesta ja näytetään sillä „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) kaikille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Yksisüpinen tulosemafoori B* Kaskisten puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 320 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (englantilaisesta) vaihteesta ja näytetään sillä „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) kaikille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Samanaikaisesti semafoorien siirron kanssa ovat molemmat entiset etusignaalit poistetut käytännöstä.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 49/1680, 16/4 — 1920, mikäli se koskee Perälän aseman kiinteitä signaaleja.

II. *Kovjoen aseman* Jepuan puoleiselle tulosuunnalle on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, johon kuuluu *kaksisüpinen tulosemafoori A<sup>1/2</sup>* vilkkuvalolla varustetuine levyetusignaaleineen. Semafoori sijaitsee 300 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä

# Cirkulär

N:o 19/3022

av den 22 augusti 1930

angående fasta signaler å Perälä, Kovjoki och Kemi stationer samt skivsignalens slo-pande vid Vääräjoki vattentag (i 3:dje depotsektionen).

I. Å *Perälä station* äro numera, efter därstädes utförda signalförändringar och semaforförflyttningar, sedan den 6 juni 1929 i bruk följande fasta signaler:

1) En *envingad infartssemafor A* vid infarten från Kristinestad. Semaforen är belägen på 210 meters avstånd från infartens första (engelska) växel och visas med densamma „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för alla från nämnda infart inkommande tåg.

2) En *envingad infartssemafor B* vid infarten från Kaskö. Semaforen är belägen på 320 meters avstånd från infartens första (engelska) växel och visas med densamma „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för alla från nämnda infart inkommande tåg.

Samtidigt med semaforernas förflyttning ha de båda gamla försignalerna slo-pats.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 49/1680, 16/4 — 1920, för såvitt det berör fasta signaler å Perälä station.

II. Å *Kovjoki station* har vid infarten från Jeppo utbyggets en växel- och signal-säkerhetsanläggning, vartill hör en *tvåvingad infartssemafor A<sup>1/2</sup>* jämte med blink-ljus försedd skivförsignal. Semaforen är belägen på 300 meters avstånd från infartens



mäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 400 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raiteelle II mainitulta tulosuunnalta tuleville junille ja saadaan se signaaliyhjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Semafoori otettiin käytäntöön toukokuun 27 päivänä 1930, jolloin vanha tulosemafoori poistettiin.

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

**III. Kemin asemalla** on ratapihalaajenuksen yhteydessä signaaliturvalaitosta täydennetty ja kuuluvat siihen nyttemmin seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Kaksisäpinen tulosemafoori* A<sup>1/2</sup> vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Simon puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 200 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) 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 II—9 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kolmisäpinen tulosemafoori* B<sup>1/2/3</sup> vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Laurilan puoleisella tulosuunnalla, asetettuna molemmat tulosuunnan *vasemmalle* puolelle. Semafoori sijaitsee 550 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (myötä-) vaihteesta ja etusignaali 260 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraiteelle II, kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) laituriraiteelle I ja kolmella siivellä (kolmella vihreällä valolla) raiteille IV—9 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

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 spåret II inkommande tåg och får densamma enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Semaforen ibruktogs den 27 maj 1930, varvid samtidigt den gamla infartssemaforen slopades.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 43/1642, 4/4 — 1919, för såvitt det berör södra semaforen å Kovjoki.

**III. Å Kemi station** har i samband med bangårdsutvidgningen signalsäkerhetsanläggningen kompletterats och höra till densamma numera följande fasta signaler:

1) *En tvåvingad infartssemafor* A<sup>1/2</sup> jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Simo. Semaforen är belägen på 200 meters avstånd från infartens första (med-)växel och försignalen 300 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 spåret II—9 inkommande tåg.

2) *En trevingad infartssemafor* B<sup>1/2/3</sup> jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Laurila, uppställda båda till *vänster* om infarten. Semaforen är belägen på 550 meters avstånd från infartens första (med-) växel och försignalen 260 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med en ving (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformspåret II, med två vingar (två gröna sken) till plattformspåret I och med tre vingar (tre gröna sken) till spåret IV—9 inkommande tåg.

Asianomaisille rata-, kone- ja liikenneosastojen virkailijoille.

Till vederbörande befattningshavare vid ban-, maskin- och trafikavdelningarna.

# Kiertokirje

N:o 20/3021

elokuun 22 päivältä 1930

kiinteistä signaaleista Savonlinnan, Mäntyharjun, Voikosken ja Kotkan asemilla (4:nnessä varikkojaksossa).

I. Savonlinnan asemalla on signaaliturvalaitosta täydennetty, joten kyseellisellä asemalla on nyttemmin seuraavat kiinteät signaalit:

1) *Kaksisiipinen tulosemafoori A<sup>2</sup>* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Kallislahden puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 300 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 500 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) kaikille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kaksisiipinen tulosemafoori B<sup>2</sup>* vilkkuvalolla varustettuine levyetusignaaleineen Kulennoisten puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 235 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 250 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) kaikille mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Molemmilla semafooreilla näytetään siis „vapaata kulkua” yksinomaan kahdella siivellä osoittaen, että junien on tulosuunnilla olevien kiperien kaarteiden vuoksi saavutettava asemalle hiljaisella nopeudella.

# Cirkulär

N:o 20/3021

av den 22 augusti 1930

angående fasta signaler å Savonlinna, Mäntyharju, Voikoski och Kotka stationer (i 4:de depotsektionen).

I. Å Savonlinna station har signalsäkerhetsanläggningen kompletterats sålunda att å stationen numera finnas följande fasta signaler:

1) En *tvåvingad infartssemafor A<sup>2</sup>* jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Kallislahti. Semaforen är belägen på 300 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 500 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med två vingar (två gröna sken) för alla från nämnda infart inkommande tåg.

2) En *tvåvingad infartssemafor B<sup>2</sup>* jämte med blinkljus försedd skivförsignal vid infarten från Kulenmoinen. Semaforen är belägen på 235 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 250 meter från semaforen. Med semaforen visas „fri fart” med två vingar (två gröna sken) för alla från nämnda infart inkommande tåg.

Med vardera semaforen visas således „fri fart” enbart med två vingar för att ange, att tågen på grund av infarternas svåra kurvor böra inkomma till stationen med sakta fart.

Semafoorit, jotka täten täydennettyinä otettiin käyttöön joulukuun 17 päivänä 1929, saadaan signaaliyhjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 77/3257, 16/10 — 1914 kokonaan ja kiertokirje N:o 9918, 20/7 — 1909, mikäli se koskee Savonlinnan Kulennoisten puoleista semafooria.

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

1) *Kaksisiipinen tulosemafoori A<sup>1/2</sup>* Voikosken puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 250 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja näytetään sillä „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraitteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raitteelle II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

2) *Kaksisiipinen tulosemafoori B<sup>1/2</sup>* Hietasen puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 250 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja näytetään sillä „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraitteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raitteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille.

Molemmat edellämaitut semafoorit, jotka otettiin käyttöön marraskuun 30 päivänä 1929, saadaan signaaliyhjesäännön 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämän „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

Samalla poistettiin käytännöstä vanhat tulosemafoorit.

III. **Voikosken asemalle** on rakennettu vaihde- ja signaaliturvalaitos, johon kuuluu *kaksisiipinen tulosemafoori B<sup>1/2</sup>* vilkkuvallolla varustettuine valoetusignaaleinein Män-

Semaforerna, som sålunda kompletterade ibruktogos den 17 december 1929, få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 77/3257, 16/10 — 1914 i sin helhet och cirkulär N:o 9918, 20/7 — 1909, såvitt det berör semaforen å Savonlinna station vid infarten från Kulennoinen.

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

1) En *tvåvingad infartssemafor A<sup>1/2</sup>* vid infarten från Voikoski. Semaforen är belägen på 250 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och visas med densamma „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren II och 3 inkommande tåg.

2) En *tvåvingad infartssemafor B<sup>1/2</sup>* vid infarten från Hietanen. Semaforen är belägen på 250 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och visas med densamma „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för från nämnda infart till plattformspåret I och med två vingar (två gröna sken) till spåren II och 3 inkommande tåg.

Bägge ovannämnda semaforer, vilka ibruktogos den 30 november 1929, få enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Samtidigt slopades de gamla infartssemaforerna.

III. Å **Voikoski station** har utbyggt en växel- och signalsäkerhetsanläggning, vartill hör en *tvåvingad infartssemafor B<sup>1/2</sup>* jämte med blinkljus försedd ljusförsignal

tyharjun puoleisella tulosuunnalla. Semafoori sijaitsee 500 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta ja etusignaali 750 metrin päässä semafoorista. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) laituriraitteelle I ja kahdella siivellä (kahdella vihreällä valolla) raitteille II ja 3 mainitulta tulosuunnalta tuleville junille ja saadaan se signaaliyhjänsä 12 §:n muistutuksen mukaisesti asettaa näyttämään „vapaata kulkua”, ennenkuin juna on antanut tulosignaalin.

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

Edellämainittu semafoori otettiin käyttöön elokuun 9 päivänä 1930. Samalla poistettiin vanha pohjoinen tulosemafoori.

Täten kumotaan kaikki aikasemmat rautatiehallituksen kiertokirjeet (N:o 89/2820, 8/11 — 1918), jotka koskevat Voikosken aseman kiinteitä signaaleja.

**IV. Kotkan aseman** tavararatapihan tulosemafoori D on heinäkuun 25 päivänä 1929 varustettu vilkkuvalolla.

Täten täydennetään rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 19/1961, 16/6 — 1926 kohta 3 c.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, elokuun 22 päivänä 1930.

vid infarten från Mäntyharju. Semaforen är belägen på 500 meters avstånd från infartens första (mot-) växel och försignalen 750 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 II och 3 inkommande tåg och får densamma enligt anmärkningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomstsignal.

Ljusförsignalen visar såväl om dagen som om natten för försignaler fastställda signalsken (utan bakåtsken).

Ovannämnda semafor ibruktogs den 9 augusti 1930. Samtidigt slopades den gamla norra infartssemaforen.

Härmed upphävas järnvägsstyrelsens samtliga tidigare cirkulär (N:o 89/2820, 8/11 — 1918), som beröra fasta signaler å Voikoski station.

**IV. Å Kotka station** har infartssemaforen D å godsbangården den 25 juli 1929 försetts med blinkljus.

Härmed kompletteras mom. 3 c i järnvägsstyrelsens cirkulär N:o 19/1961, 16/6 — 1926.

Ovanstående meddelas härigenom vederbörande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 22 augusti 1930.

**Jalmar Castrén.**

*A. Grunér.*

3) *Yksisäpinen tulosemafoori C* semafoorin B<sup>1/2/3</sup> kohdalla Karihaaran puoleisella tulosuunnalla 480 metrin päässä tulosuunnan ensimmäisestä (vasta-) vaihteesta. Semafoorilla näytetään „vapaata kulkua” yhdellä siivellä (yhdellä vihreällä valolla) kaikille mainitulta tulosuunnalta raiteille IV—9 saapuville junille.

4) *Vaihtokieltosignaali VI*, joka on pystytetty ratapihan pohjoispäähän. Tämä vaihtokieltosignaali on uutta signaaliuotoa ja varustettu pylväeseen kiinnitetyllä valkoisella (pimeän aikana valkoiseksi valaistulla) suunnikkaanmuotoisella signaalipalkilla, joka pystysuorassa asennossa sallii vaihtoliikenteen ja vaakasuorassa asennossa kieltää kaikki sellaiset vaihto-, veturi- ja junaliikkeet, jotka voisivat tuottaa vaaraa Laurilasta tai Karihaarasta saapuville junille.

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

Turvalaitos otettiin täten täydennettynä käytäntöön helmikuun 17 päivänä 1930.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirjeen N:o 41/3207, 27/11 — 1925 kohta A:1.

IV. **Vääräjoen vedenotto paikalta** on siellä käytännössä ollut levysignaali tammi-kuun 11 päivänä 1930 poistettu.

Täten kumotaan rautatiehallituksen kiertokirje N:o 20/947, 16/2 — 1917, mikäli se koskee Vääräjoen vedenotto paikan levysignaalia.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomais-ten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, elokuun 22 päivänä 1930.

3) *En envingad infartssemafor C* i jämbredd med semaforen B<sup>1/2/3</sup> vid infarten från Karihaara på 480 meters avstånd från infartens första (mot-)växel. Med semafo- ren visas „fri fart” med en vinge (ett grönt sken) för alla från nämnda infart till spä- ren IV—9 inkommande tåg.

4) *En växlingsförbudssignal VI*, vilken är uppställd i norra ändan av bangården. Denna växlingsförbudssignal är av ny sig- naltyp och består av en vid en mast fästad vit (i mörker vitlysande) rektangulär sig- nalsbalk, vilken ställd i lodrätt läge angiver, att växlingsrörelse är tillåten och i vågrätt läge, att *alla* sådana växlings-, lokomotiv- och tågrörelser, vilka kunde innebära fara för från Laurila eller Karihaara inkomman- de tåg, äro förbjudna.

Ovannämnda semaforer få enligt anmärk- ningen i § 12 av signalreglementet ställas på „fri fart”, förrän tåget givit ankomst- signal.

Anläggningen togs sålunda kompletterad i bruk den 17 februari 1930.

Härmed upphäves mom. A:1 i järnvägs- styrelsens cirkulär N:o 41/3207, 27/11 — 1925.

IV. Å **Vääräjoki vattentag** har den 11 januari 1930 den därstädes i brukvarande skivsignalen slopats.

Härmed upphäves järnvägsstyrelsens cir- kulär N:o 20/947, 16/2 — 1917, för såvitt det berör skivsignalen å Vääräjoki vatten- tag.

Ovanstående meddelas härigenom veder- börande till kännedom och efterrättelse.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 22 augusti 1930.

**Jalmar Castrén.**

A. Grunér.

# Kiertokirje

N:o 21/3117

syyskuun 11 päivältä 1930

**halkojen kuutiomäärän muuttamisesta kiloiksi ja merkitsemisestä rahtikirjaan.**

Koska on havaittu käytännöllisistä syistä tärkeäksi, että rahtikirjoihin merkitään halkotariffin mukaan rahditettavia puutavaroita kuljettaessa vaunun kuorman todellinen paino, on rautatiehallitus tänään tapahtuneessa esittelyssä määrännyt, että henkilö- ja tavaraliikennettä koskevien virkamääräysten 65 §:n 4 kohdan toinen kappale muutetaan, poistamalla sen ensimmäinen lause, näin kuuluvaksi:

„Kuutiometrimäärä, jonka mukaan rahti- ja muut maksut määrätään, merkitään rahtikirjaan sarakkeeseen „Laskettu paino kilo” ja sen alle todellinen painomäärä, laskettuna todellisen kuutiomäärän mukaan, esim.  $\frac{22 \text{ m}^3}{9,000 \text{ kg}}$ ”

Huomautus. Puutavaroiden painon laskemisesta on määrätty 67 §:ään kohdistuvissa määräyksissä.”

Tämän johdosta rautatiehallitus on samalla määrännyt elokuun 1 päivänä 1929 uudesta tariffisäännöstä ja tavaraluokitustaulukosta annetun kiertokirjeen N:o 15/421 muutettavaksi siten, että sivulla 2 olevan toisen palstan viidennessä kappaleesta poistetaan sanat: „Kuutiometrit muutetaan painoksi 400 kilon yksikköpainon mukaan.”

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan, ollen yllämainituista muutoksista tehtävä merkintä henkilö- ja tavaraliikennettä koskeviin virkamääräyksiin ja rautatiehallituksen kiertokirjeeseen N:o 15/421 elokuun 1 päivältä 1929.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, syyskuun 11 päivänä 1930.

**Vilhelm Jansson.**

*Tuure Blässar.*

# Kiertokirje

N:o 22/3293

syyskuun 25 päivältä 1930

junien miehittämisestä siten, että liikenne-  
miehistönä on ainoastaan konduktööri.

Tehtyyn esitykseen suostuen rautatiehallitus on tänään tapahtuneessa esittelyssä määrännyt, että ilmajarruilla varustetuissa, ennakolta laaditun aikataulun mukaan kulkevissa junissa, joiden ei tarvitse suorittaa väliasemilla vaunujen vaihtoa ja joissa ei ole sanottavasti väliasemillé purettavaa tavaraa ja joihin tavaraa ei sanottavasti kuormata väliasemilla, voidaan, poikkeuksena junajärjestyksen ohjesäännön määräyksistä, käyttää liikennemiehistönä ainoastaan yhtä konduktööriä ilman junamiehiä. Näin tapahtuvasta miehityksestä tulee asianomaisten liikennejaksojen esimiesten tehdä esitys liikenneosaston päällikölle, joka on oikeutettu antamaan tarkempia ohjeita ja määräyksiä näin miehitettyjen junien lähetykseen, kulkuun y. m. nähden.

Lisäksi rautatiehallitus on määrännyt, että jos näin miehitetty juna pysähtyy linjalle, veturinlämmittäjän tulee, jos pysähtymisen syynä on esim. ilmajarrun vikaantumisen tai jokin muu syy kuin se, että veturi ei jaksa vetää junaa, heti junan pysähdyttyä mennä tapaamaan konduktööriä hankkiakseen häneltä saatavissa olevan selvityksen junan pysähtymisen syystä ja etsiä ja korjata jarrulaitteissa olevia vikoja j. n. e. ja että konduktöörin tulee, turvattuaan junan signaaleilla, avustaa läm-

# Cirkulär

N:o 22/3293

av den 25 september 1930

angående bemannande av tåg sålunda, att  
trafikpersonalen endast utgöres av en  
konduktör.

Med bifall till därom gjord framställning har järnvägsstyrelsen vid i dag skedd föredragning förordnat, att å sådana med luftbroms försedda och enligt på förhand uppgjord tidtabell insatta tåg, vilka å mellanstationerna icke behöva utföra vagnsväxling och å vilka icke heller lossning och inlastning av gods i större mängder förekommer, kan, med avvikelse från gällande reglemente för tågordning, som trafikpersonal användas endast en konduktör utan tågkarlar. Om dylikt bemannande av tåg böra föreståndarena för trafiksektionerna göra skild framställning hos direktören för trafikavdelningen, och äger direktören för trafikavdelningen giva närmare anvisningar och forskrifter beträffande sålunda bemannade tågs expediering, gångtider o. s. v.

Järnvägsstyrelsen har därjämte förordnat, att ifall ett sålunda bemannat tåg stannar på banan därför att exempelvis fel uppstått i luftbromsen eller av någon annan orsak än den att lokomotivet icke förmår framföra tåget, lokomotiveldaren omedelbart sedan tåget stannat äger uppsöka konduktören för att av denne få förklaring angående orsaken till att tåget stannat samt uppsöka och reparera i bromsinrättningen förefintliga fel o. s. v. och att konduktören härvidlag bör, sedan han skyd-

mittäjää, sekä että kuljetustoimiston tulee aikatauluja vastaisuudessa laadittaessa, milloin se on mahdollista junien kulkua suu-remmassa määrin hidastuttamatta, ottaa huomioon se, ettei toista junaa lähetetä toisen junan jälkeen, ennenkuin edelläkulkeva, tällä tavoin miehitettäväksi tarkoitettu juna on saapunut seuraavalle junanlähettäjän hoitamalle liikennepaikalle tai, kysymyksen ollessa sellaisesta liikennepaikasta, jossa junanlähettäjää ei ole, lähtenyt seuraavalta sellaiselta liikennepaikalta.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja huomioonotettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, syyskuun 25 päivänä 1930.

dat tåget genom föreskrivna signaler, biträda eldaren, samt att transportbyrån äger, då sådant låter sig göra utan att tågens gångtid därigenom nämnvärt förlänges, i framtiden vid utarbetandet av tidtabeller beakta, att tåg icke avsändes efter ett sådant tåg, som avsetts att bemannas på ovanangivet sätt, innan det föregående tåget framkommit till följande trafikplats, där tågexpedieringen handhaves av tjänsteman, eller avgått från följande trafikplats, ifall därstädes icke finnes tågexpeditör.

Det alla dem, som vederbör, till kännedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å Järnvägsstyrelsen, den 25 september 1930.

**Vilhelm Jansson.**

*Tuure Blässar.*



# Kiertokirje

N:o 23/3413

lokakuun 9 päivältä 1930

**jäähdytysvaunujen jääsäiliöiden pohja-  
tulppain poistamisesta.**

Kun on huomattu jään kestäväen kauemmin Gg-vaunujen säiliöissä pohjatulppien ollessa poistettuina ja kun jään seassa nykyään ei käytetä suolaa, mikä vaatisi säiliötulppia, on rautatiehallitus tänään tapahtuneessa esittelyssä määrännyt, että sanotut tulpat on vaunuista poistettava ja lähetettävä Pasilan konepajaan säilytettäväksi.

Tämän johdosta rautatiehallitus, kehoittaen entistä huolellisemmin puhdistamaan jäähdytysvaunujen kaukalot, putket ja vesilukot pääteasemilla, samalla on määrännyt, että lokakuun 31 päivänä 1929 annettuun vaunujen lämmitys- ja jäähdytyslaitteiden selitykseen ja käyttöohjeisiin kohdan 115 loppuun on lisättävä lause:

Toistaiseksi ja niin kauan kuin suolaa ei käytetä jään seassa, ei kuitenkaan tulpia E käytetä säiliöissä.

Tämä ilmoitetaan täten kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, lokakuun 9 päivänä 1930.

# Cirkulär

N:o 23/3413

av den 9 oktober 1930,

**angående avlägsnandet av bottenpropparna  
från kylvagnarnas isbehållare.**

Enär det har visat sig, att isen i Gg-vagnarnas isbehållare räcker längre därest isbehållarens bottenproppar äro avlägsnade, och då för närvarande något salt icke tillsättes isen, vilket förfarande skulle förutsätta sagda proppar, har järnvägsstyrelsen vid denna dag skedd föredragning förordnat, att ifrågavarande proppar skola från sagda vagnar avlägsnas samt förpassas till Fredriksbergs verkstad i och för uppbevaring.

Med anledning härav har järnvägsstyrelsen, med framhållande av att kylvagnarnas rännor, rör och vattenlås böra rengöras ännu omsorgsfullare än tillföre, tillika förordnat att till mom. 115 i beskrivningen över värme- och kylinrättningarna i vagnar, given den 31 oktober 1929, bör fogas följande sats:

Tillsvidare och så länge salt icke användes i isbehållarena, böra bottenpropparna E likväl icke användas.

Detta alla vederbörande till kännedom och efterrättelse härigenom meddelas.

Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 9 oktober 1930.

**Vilhelm Jansson.**

*Väinö V. Airas.*

# Kiertokirje

N:o 24/H. 1211

asevelvollisuudesta vapautettujen ottamisesta valtionrautateiden palvelukseen.

Annettu lokakuun 17 päivänä 1930.

Rautatiehallitus on tänään määrännyt, että henkilöitä, jotka sairauden tai ruumiinvian takia kokonaan tai osaksi on vapautettu vakinaisesta sotapalveluksesta, ei saa ottaa mihinkään valtionrautateiden virkoihin tai toimiin, ellei valtionrautateiden ylilääkäri, jonka lausuntoa tällaisissa

tapauksissa on vaadittava, katso pyrkijän terveyden suhteen täyttävän valtionrautateiden virkoihin ja toimiin asetettuja ehtoja; mikä asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, lokakuun 17 päivänä 1930.

**Jalmar Castrén.**

*Ossián Hellman.*

# Kiertokirje

N:o 25/3466

**kiertokirjeiden numeroimisesta.**

Annettu lokakuun 17 päivänä 1930.

Rautatiehallituksen tänään tekemän päätöksen mukaan numeroidaan rautatiehallituksen kiertokirjeet 1931 vuoden alusta seuraavalla tavalla:

1) Kiertokirjeet, joilla on pysyväisempi merkitys, varustetaan kahdella numerolla, järjestys- ja asiakirjanumerolla, ollen järjestysnumero vuosittain:

a) koko rataverkkoa koskevissa kiertokirjeissä 1—200, ja

b) ainoastaan osaa rataverkkoa koskevissa 201 :stä eteenpäin.

2) Kiertokirjeet, joilla on ainoastaan tilapäinen merkitys, varustetaan kuten tähänkin asti yhdellä, s. o. asiakirjanumerolla.

Tämä asianomaisten tiedoksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, lokakuun 17 päivänä 1930.

**Jalmar Castrén.**

*Ossian Hellman.*

# Kiertokirje

N:o 26/1052

marraskuun 6 päivältä 1930

**Oulun—Nurmeksen rataosan liikennöimisestä.**

Sittenkun kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö on kuluneen lokakuun 30 päivälle päivätyssä kirjeessään N:o 4355 ilmoittanut suostuneensa siihen, että Oulun—Nurmeksen rakenteella olevan rautatien Vaalan—Kiehimän välinen 58 kilometrin pituinen rataosa saadaan ensitulevan joulukuun 1 päivästä lukien luovuttaa yleiselle liikenteelle ja sanotusta päivästä lukien valmiina liittää valtionrautateiden muuhun rataverkkoon, on rautatiehallitus kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön yllämainitun kirjeen nojalla ja kumoamalla kiertokirjeet 26/1926, 30/1927, 1/1928, 30/1928, 2/1929, 20/1929 ja 21/1929 määrännyt seuraavaa:

Oulun—Kontiomäen—Nurmeksen rataosa pidetään, Oulun ja Nurmeksen asemia lukuunottamatta, tilastollisessa suhteessa eri ratana ja luetaan, Nurmeksen asemaa lukuunottamatta, kuuluvaksi:

- 3:nteen kassanhoitopiiriin,
- 6:nteen liikennejaksoon,
- 3:nteen varikkojaksoon,
- 6:nteen varastojaksoon,

Oulun—Vaalan rataosa 9:nteen, Vaalan—Kontiomäen rataosa 12:nteen ja Kontiomäen—Nurmeksen rataosa 16:nteen lennätinteknikkopiiriin.

Oulun—Nurmeksen rata, Oulun ja Nurmeksen asemia lukuunottamatta, muodostaa Oulun kautta Helsingistä lukien kilometri-

# Cirkulär

N:o 26/1052

av den 6 november 1930

**angående trafikering av Oulu—Nurmes bandel.**

Sedan ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena i skrivelse N:o 4355 av den 30 sistlidna oktober meddelat bifall till att Vaala—Kiehimä 58 kilometer långa bandel av Oulu—Nurmes under byggnad varande järnväg från och med den 1 instundande december får upplätas för allmän trafik och såsom färdig förenas med statsjärnvägarnas övriga banor, har järnvägsstyrelsen på grund av ministeriets för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena ovannämnda skrivelse samt med upphävande av cirkulären 26/1926, 30/1927, 1/1928, 30/1928, 2/1929, 20/1929 och 21/1929 förordnat följande:

Oulu—Kontiomäki—Nurmes bandel, Oulu och Nurmes stationer undantagna, betraktas i statistiskt hänseende såsom skild bana samt hänföres, Nurmes station undantagen, till:

- 3:dje kassörsdistriktet,
- 6:te trafiksektionen,
- 3:dje depotssektionen,
- 6:te förrädssektionen,

Oulu—Vaala bandel till 9:nde, Vaala—Kontiomäki bandel till 12:te och Kontiomäki—Nurmes bandel till 16:nde telegrafteknikerdistriktet.

Oulu—Nurmes banan, Oulu och Nurmes stationer undantagna, bildar, räknat från Helsingfors via Oulu, från kilometerstolpen

patsaalta 756 Oulun ja Madekosken välillä kilometripatsaalle 1027 Porokylän ja Nurmeksen välillä sekä Savon radan kilometripatsaalle 658 Jormuan ja Kontiomäen välillä uuden viidennentoista ratajakson, jonka esimiehen asemapaikkana on Oulu.

Lääkärinhuudosta ilmoitetaan erikseen.

Oulun—Nurmeksen radan liikennepaikat ja niiden etäisyydet Helsingistä Oulun ja Nurmeksen kautta sekä toisistaan kuin myös lennätinhuudot, nimilyhennykset ja liikennöimistapa ovat seuraavat:

756 mellan Oulu och Madekoski till kilometerstolpen 1027 mellan Porokylä och Nurmekes samt till Savolaks banans kilometerstolpe 658 mellan Jormua och Kontiomäki en ny femtonde bansektion med Oulu som föreståndarens stationsort.

Angående läkarvården meddelas särskilt.

Trafikplatserna å Oulu—Nurmekes banan och dessas avstånd från Helsingfors via Oulu och Nurmekes samt från varandra ävensom telegrafuppropen, namnförkortningarna och trafikeringssättet för dem äro följande:

Liikennepaikka Trafikplats.	Helsingistä Oulun kautta km. Från Helsingfors via Oulu km.	Helsingistä Nurmeksen kautta km. Från Helsingfors via Nurmekes km.	Edelliseltä liikennepaikalta km. Från föregående trafikplats km.	Lennätinhuuto. Telegrafupprop.	Nimilyhennys. Namnförkortning.	Liikennöimistapa. Trafikeringsätt.
Oulu . . . . . { II lk. asema kl. station	753	1059	—	Ol	—	—
Madekoski . . . . { laiturivaihde plattformväxel	766	1046	13	—	Mdk	H & T.
Pikkarala . . . . . { pysäkki hällplats	772	1040	6	Pkl	—	—
Rova . . . . . { laiturivaihde plattformväxel	780	1032	8	—	Rva	H & T.
Soso . . . . . { laiturivaihde plattformväxel	785	1027	5	—	Sso	H & T.
Muhos . . . . . { V lk. asema kl. station	789	1023	4	Mh	—	—
Hyrkäs . . . . . { laiturivaihde plattformväxel	797	1015	8	—	Hyr	H & T.
Sotka . . . . . { laiturivaihde plattformväxel	804	1008	7	—	Sok	H & T.
Utajärvi . . . . . { pysäkki hällplats	811	1001	7	Utj	—	—
Ahmas . . . . . { laiturivaihde plattformväxel	824	988	13	—	Ams	H & T.
Niska . . . . . { laiturivaihde plattformväxel	830	982	6	—	Nsk	H & T.
Nuojua . . . . . { pysäkki hällplats	836	976	6	Nua	—	—
Vaala . . . . . { V lk. asema kl. station	845	967	9	Vaa	—	—
Kankari . . . . . { laiturivaihde plattformväxel	854	958	9	—	Kkr	H & T.
Jaalanka . . . . . { pysäkki hällplats	860	952	6	Jlk	—	—
Limpinuro . . . . { laiturivaihde plattformväxel	866	946	6	—	Lmp	H & T.

Kivesjärvi.....	{ pysäkki hällplats	879	933	13	Kvj	—	—
Hakasuo .....	{ laiturivaihde plattformväxel	886	926	7	—	Has	H & T.
Melalahti .....	{ laiturivaihde plattformväxel	893	919	7	—	Mll	H & T.
Kiehimä .....	{ V lk. asema kl. station	902	910	9	Khm	—	—
Meteli .....	{ laiturivaihde plattformväxel	904	908	2	—	Mli	H & T.
Mieslahti .....	{ laiturivaihde plattformväxel	911	901	7	—	—	H & T.
Kontiomäki .....	{ V lk. asema kl. station	919	893	8	Kon	—	—
Paakki .....	{ laiturivaihde plattformväxel	927	885	8	—	—	H & T.
Vihtamo .....	{ laiturivaihde plattformväxel	935	877	8	—	Whm	H & T.
Vuokatti .....	{ pysäkki hällplats	943	869	8	Vkt	—	—
Juurikkalahti ..	{ laiturivaihde plattformväxel	954	858	11	—	Jkl	H & T.
Paha .....	{ laiturivaihde plattformväxel	961	851	7	—	—	H & T.
Saviaho .....	{ laiturivaihde plattformväxel	967	845	6	—	Svo	H & T.
Maanselkä.....	{ pysäkki hällplats	976	836	9	Mlk	—	—
Rumo .....	{ laiturivaihde plattformväxel	984	828	8	—	Rum	H & T.
Puukari .....	{ laiturivaihde plattformväxel	993	819	9	—	Pkr	H & T.
Nuolijärvi.....	{ laiturivaihde plattformväxel	998	814	5	—	—	H & T.
Valtimo .....	{ pysäkki hällplats	1006	806	8	Wlm	—	—
Karhunpää .....	{ laiturivaihde plattformväxel	1015	797	9	—	Khp	H & T.
Porokylä .....	{ pysäkki hällplats	1025	787	10	Por	—	—
Nurmes .....	{ IV lk. asema kl. station	1028	784	3	Nrm	—	—
<b>Haararata.</b>							
Vuokatti.....	{ pysäkki hällplats	943	869	—	Vkt	—	—
Sotkamo .....	{ pysäkki hällplats	949	875	6	Sko	—	—

Edellämainituista laiturivaihteista ovat Madekoski ja Rova Pikkaralan pysäkin, Soso ja Hyrkäs Muhoksen aseman, Sotka ja Ahmas Utajärven pysäkin, Niska Nuujan pysäkin, Kankari ja Liminpuro Jaa-

Av förenämnda plattformväxlar underlyda Madekoski och Rova Pikkarala hällplats, Soso och Hyrkäs Muhos station, Sotka och Ahmas Utajärvi hällplats, Niska Nuujua hällplats, Kankari och Liminpuro Jaa-

langan pysäkin, Hakasuo Kivesjärven pysäkin, Melalahti ja Meteli Kiehimän aseman, Mieslahti ja Paakki Kontiomäen aseman, Vihtamo ja Juurikkalahti Vuokatin pysäkin, Paha, Saviaho ja Rumo Maanselän pysäkin, Puukari ja Nuolijärvi Valtimon pysäkin ja Karhunpää Porokylän pysäkin alaisia.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, marraskuun 6 päivänä 1930.

lanka hållplats, Hakasuo Kivesjärvi hållplats, Melalahti och Meteli Kiehimä station, Mieslahti och Paakki Kontiomäki station, Vihtamo och Juurikkalahti Vuokatti hållplats, Paha, Saviaho och Rumo Maanselkä hållplats, Puukari och Nuolijärvi Valtimo hållplats samt Karhunpää Porokylä hållplats.

Det alle dem som vederbör till kännedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 6 november 1930.

**Vilhelm Jansson.**

*Tuure Blässar.*

# Kiertokirje

N:o 27/3761

marraskuun 21 päivältä 1930

**yleisestä vaununpeitteiden laskennasta joulukuun 13 päivänä 1930.**

Lauantaina joulukuun 13 päivänä 1930 klo 9 on toimitettava kaikkien Suomen valtionrautateiden vaununpeitteiden laskenta, ollen tällöin noudatettava seuraavaa:

Laskenta on toimitettava sekä konepaja- ja varikkoalueilla että asemilla alaisine liikennepaikkoinen kuin myöskin varastoissa niihin ehkä lähetetyistä, kalustoluettelosta vielä poistamatta olevista peitteistä. Niinikään on laskenta toimitettava yksityisillä normaaliraiteisilla radoilla sekä rakenteilla olevilla radoilla kuin myöskin Loviisan—Vesijärven rautatiellä. Laskennan toimittamisesta rataosaston sorakuoppariteilla y. m. on asianomaisen liikenne- ja ratajakson esimiesten keskenään sovittava. Kaikkien laskentaa tarkoittavain sopimusten ja määräysten suhteen on otettava huomioon, että todella kaikki V. R. vaununpeitteet otetaan lukuun. Yksinomaan laiturilla tavarain peittäämiseksi tarkoitettuja n. k. laituripeitteitä ei oteta laskennassa lukuun.

Junissa sekä peiteinä että muuten olevien vaununpeitteiden laskenta toimitetaan sillä asemalla, jolla juna seisoo tai jolle se saapuu ensimmäiseksi kello 9 jälkeen ja jossa sillä on niin pitkä aikataulunmukainen seisonta-aika, että laskenta ehditään toimittaa.

Asianomaisten liikennetarkastajain on annettava asemille lähempiä määräyksiä tässä suhteessa ja vastattava siitä, että todella kaikki junissa löytyvät vaununpeitteet tulevat lasketuiksi.

Laskentaa varten käytetään kaavaketta, B. N:o 206, jonka suhteen on huomioonotettava seuraavaa:

Sarekkeeseen 1 merkitään se asema, konepaja, varikko, juna (N:o) j. n. e. missä vaununpeite laskentatilaisuudessa on.

Sarekkeeseen 2 merkitään vaununpeitteen numero.

Sarekkeeseen 3 peitteen omistaja-aseman nimi.

Sarekkeeseen 5 „käyttökelpoinen” tai „kelvoton”. Kelvottomiksi saadaan merkitä ainoastaan sellaiset peitteet, joita ei enää kannata korjata.

Laskentakaavakkeet lähetetään viipymättä liikennetoimistoon, Hki.

Jokaisen aseman, jolla on oleva vaununpeittovarasto, tulee ennen joulukuun 15 päivää liikennetoimistoon lähettää luettelo asemalle kuuluvista peitteistä.

Joka kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, marraskuun 21 päivänä 1930.

**Vilhelm Jansson.**

*Tuure Blässar.*



# Kiertokirje

N:o 480.

## **Sahatukkien kuljetusmaksuista myönnettävästä 20 % alennuksesta.**

Kulkulaitosten ja yleisten töiden Ministeriö on kuluvan helmikuun 5 päivänä myöntänyt sahatukkien kuljetusmaksuista tulevan huhtikuun loppuun saakka voimassa olevan 20 % alennuksen ehdolla, että kuljetusmaksu lasketaan vähintään 200 kilogrammin matkalta ja että tavara lähetetään vähintään 9,000 kilon lähetyksin vaunua kohden taikka kuljetusmaksu lasketaan vähintään sanotun painomäärän mukaan.

Kyseellinen alennus ei koske säädettyjä vähimpiä maksuja eikä myöskään asemamaksuja.

Tämän johdosta on rautatiehallitus määrännyt, että rahti lasketaan suoraan ase-

milla merkitsemällä rahtikirjaan „20 % alennus” ja että asemien tulee laatia kuukausittain tilastollinen luettelo, josta ilmenee lähetetyn tavaran yhteinen paino ja rahtimäärä. Tämä luettelo on viimeistään seuraavan kuun kuluessa lähetettävä rautatiehallituksen tariffitoimistoon. Tämä sekä että alennus tulee voimaan kuluvan kuun 6 päivästä lukien kaikkien asianomaisten tiedoksi ja huomioonotettavaksi täten ilmoitetaan.

Helsingissä, rautatiehallituksessa, helmikuun 6 päivänä 1930.

**Vilhelm Jansson.**

*Br. Suviranta.*

# Kiertokirje

N:o 1020

koskeva valtionrautateiden eläkelaitoksen  
valtuusmiesten valitsemista.

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

että valtuusmiehet ja varamiehet valitaan suhteellisen vaalitavan perusteella;

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

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, joka voi olla joko painettu tahi kirjoitettu, pitää sisältää neljäntoista ehdokkaan nimet siinä järjestyk-

# Cirkulär

N:o 1020

angående val av fullmäktige för pensionsinrättningen vid statsjärnvägarna.

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

att fullmäktige jämte suppleanter väljas på grund av proportionellt valsätt;

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

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

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

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

sessä, missä valitsija haluaa heidät valituiksi, jolloin on mainittava kunkin ehdokkaan ristimä- ja sukunimet, hänen toimensa ja kotipaikkansa niin tarkkaan, ett'ei epäselvyyttä valitsijan tarkoittamasta henkilöstä saata syntyä;

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

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

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

että vaaliasiamiehen velvollisuutena on tarkoitusta varten tehtyyn luetteloon merkitä 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 konttoriin Helsingissä;

että määrääjän kuluttua annettua vaalilippua ei oteta huomioon eikä myöskään vaalilippua, joka suoraan lähetetään eläkelaitokseen, ell'ei sitä todistettavasti ole jätetty postitse kuljetettavaksi ennen heinäkuun 1 päivää 1930 eikä se ole saapunut eläkelaitoksen konttoriin viimeistään saman kuun 7 päivänä; sekä

että vaaliajan kuluttua vaaliasiamiehen tulee heti rautatiepostissa lähettää hänelle annetut vaaliliput ynnä vaalitoimituksessa tehty luettelo, varustettuna vaaliasiamiehen

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

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

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

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

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

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

att vid sentida avlämnad valsekel icke fästes avseende. Samma är förhållandet med valsekel, som insänts direkt till pensionsinrättningen, därest icke densamma bevisligen lämnats till postbefordran före den 1 juli 1930 och ankommit till pensionsinrättningens kontor senast den 7 i samma månad; samt

att då tiden för valet utgått, valombud bör omedelbart i förseglat konvolut med järnvägsposten insända de avlämnade valseklarna jämte den vid valet förda förteck-

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, varastojaksojen ja varikkojen esimiehet.

Tämä kaikkien asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, maaliskuun 21 päivänä 1930.

ningen, försedd med valombudets namnunderskrift till järnvägsstyrelsens registrator, som på samma sätt äger befordra den vidare till pensionsinrättningens direktion.

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

Det alla dem, som vederbör, till kännedom och iakttagande härigenom meddelas. Helsingfors, å järnvägsstyrelsen, den 21 mars 1930.

**Jalmar Castrén.**

*K. A. Wahlstedt.*

# Kiertokirje

N:o H 1446.

helmikuun 14 päivältä 1930.

**Uudet, tarkat määräykset liikkuvan kaluston suurim-  
masta profiilista sekä kuormaprofiilista.**

*Liikkuvan kaluston suurimmalla profiililla* ym-  
märretään sitä tilaa, jonka rajoitusviivojen sisäpuo-  
lella vanun tai veturin tulee pysyä ollessaan keski-  
asennossa suoralla raiteella. Vaunuun kiinnitetyt  
signaalilevyt ja lyhdyt saavat tällöin kuitenkin kor-  
keusvälillä 2 000—3 720 mm kiskon yläpuolella tulla  
korkeintaan 50 mm mainittujen rajoitusviivojen ulko-  
puolelle. Liikkuvan kaluston suurin profiili näkyy  
ohellisesta piirustuksesta (Liite A) ja on voimassa  
kaikilla normaaliraiteisilla valtionradoilla.

Liikkuvan  
kaluston  
suurin  
profiili.

Tässä profiilissa olevat liikkuvalle kalustolle sal-  
litut suurimmat leveysmitat ovat pienennettävät niin  
paljon, ett'ei mikään osa vaunusta tai veturista, sen  
ollessa epäedullisimmassa asennossa raiteella, jonka

2

kaarresäde on = 250 m ja raideleveys = 1548 mm, tule 75 mm kauemmaksi mainittujen rajoitusviivojen ulkopuolelle kiskotason suunnassa mitaten sekä otaksumalla, että profiilin keskusviiva on kohtisuorassa mainittua tasoa vastaan ja kiskojen keskivälillä.

Tämä puolen profiilileveyden pienennys on lasketava seuraavien kaavojen mukaan:

$$I. E_s = \frac{an - n^2}{500} + q + w + 0,026 + \frac{p^2}{2000} - 0,075 + a$$

$$II. E_u = \frac{an + n^2}{500} + (q + w + 0,026) \frac{2n + a}{a} - \frac{p^2}{2000} - 0,075 + \beta$$

Näissä kaavoissa on:

$E_s$  = sisäpuolinen pienennys, s. o. sallittu pienin etäisyys metreissä telittömän vaunun päätyakselien välillä tai telivaunun telitappien välillä olevasta vaunun kohdasta mainittuihin rajoitusviivoihin lukien.

$E_u$  = ulkopuolinen pienennys, s. o. sallittu pienin etäisyys metreissä telittömän vaunun päätyakselien ulkopuolella tai telivaunun telitappien ulkopuolella olevasta vaunun kohdasta mainittuihin rajoitusviivoihin lukien.

$a$  = akseliväli metreissä, s. o. telittömän vaunun päätyakselien tai telivaunun telitappien välinen etäisyys.

$n$  = kyseessä olevan vaunun poikkileikkauksen ja lähimmän päätyakselin tai telitappin välinen etäisyys metreissä.

$q$  = akselitappien mahdollinen poikittaissiirtymä

laakerikoteloissa ynnä akselilaakeripesien samanlainen siirtymä sarvirauendoissa metreissä mitattuna keskiasennosta kummallekin puolelle, osien ollessa eniten kuluneita.

$w$  = telipesän ja kehdon mahdollinen poikittaisiirtymä metreissä, mitattuna keskiasennosta kummallekin puolelle.

$p$  = telin akseliväli metreissä, s. o. yksityisen telin päätyakselien väli.

$$\alpha = 0. \dots \dots \dots, \text{jos } an - n^2 + \frac{p^2}{4} \leq 100$$

$$\alpha = \frac{1}{750} (an - n^2 + \frac{p^2}{4} - 100), \text{jos } an - n^2 + \frac{p^2}{4} > 100$$

$$\beta = 0. \dots \dots \dots, \text{jos } an + n^2 - \frac{p^2}{4} \leq 120$$

$$\beta = \frac{1}{750} (an + n^2 - \frac{p^2}{4} - 120), \text{jos } an + n^2 - \frac{p^2}{4} > 120$$

Avonaisessa tavaravaunussa oleva kuorma ei saa, vaunun ollessa keskiasennossa suoralla raiteella, mitään osalta ulottua sen kuormaprofiilin ulkopuolelle, joka kyseessä olevalle kuljetustielle on määrätty.

Kuorma-  
profiili.

Valtionrautateiden molemmat kuormaprofiilit ovat liitteessä B. Mikä näistä profiileista, korkeampi N:o I, vaiko matalampi N:o II on kullakin rataosalla voimassa, on mainittu m. m. junajärjestyksen ohjesäännössä.

Mainittuja kuormaprofiileja voidaan kuorman leveyttä rajoittamatta käyttää sekä suoralla raiteella

että kaarteissa kaikenlaisia kuormia varten, jotka eivät voi kuljetettaessa siirtyä paikoiltaan, kuitenkin seuraavin edellytyksin:

Jos  $a$  on päätyakselien väli kaksi- tai kolmiakselisissa vaunuissa tai kääntötappien väli telivaunuissa tai palkkuvaunuissa (kääntöpalkkivaunuissa, esim. IK) ja  $n_{max}$  tarkoittaa sitä mitta, minkä kuormanpää pistää mainittujen akselien tai kääntötappien ulkopuolelle, saa

$n_{max}$  olla korkeintaan 1.00 m, kun etäisyys  $a = 2$  m

” ” ” 1.50 ” ” ” ” = 3 ”

” ” ” 1.80 ” ” ” ” = 4 ”

” ” ” 2.10 ” ” ” ” = 5 ”

” ” ” 2.30 ” ” ” ” = 6 ”

” ” ” 2.50 ” ” ” ” = 7—12 m

” ” ” 2.30 ” ” ” ” = 14.5 m

Näiden  $a$ -mittojen välissä olevien arvojen esiintyessä saadaan ulospistävän kuorman osan suurin sallittu mitta  $n_{max}$  suoraviivaisesti interpoloimalla.

Jos etäisyys  $a$  on 14.5 m isompi, tai jos ulospistävä kuorman osa  $n_{max}$  on ylläolevassa yhdistelmässä eri etäisyyksille  $a$  ilmoitettua määrää suurempi, on, jotta kuormatut vaunut esteettä voisivat kulkea raidekaarteissa, kuorman leveyttä vähennettävä kuormaprofiilin esittämiä mittoja pienemmäksi ohellisten kuormataulukkojen (liitteet C ja D) mukaan.

*Huom. 1.* Kaikki valtionrautateiden nykyiset avonaiset tavaravaunut ovat mitoiltaan sellaisia, että



kuorman leveyttä ei tarvitse vähentää kuormaprofiilin esittämiä mittoja pienemmäksi, jos kuormanpääät ovat vaununpäätysten sisäpuolella. Poikkeuksena on ainoastaan vaunumalli Os, jossa olevien pitempien kuormien leveyttä on kummallakin puolella vähennettävä liitteiden C ja D mukaan.

Kuorman ulottuessa vaununpäädyn ulkopuolelle tai sen levätessä kahdella vaunulla joko väливаunua tai suojavaunua käyttäen tai ilman niitä, on mittamalla todettava, ylittävätkö edellämainitut  $a:n$  tai  $n_{max}$ :n yhteenkuuluvat arvot, jolloin kuorman leveyttä on tarpeen vaatiessa vähennettävä.

*Huom. 2.* Jos on pelättävissä, että kuorma kuljetuksen aikana voi siirtyä paikaltaan, on kuorman leveyttä vieläkin kummallakin puolella vähennettävä harkinnan jälkeen kussakin eri tapauksessa 10—20 cm tai enemmänkin.

Ylläoleva ilmoitetaan täten asianomaisten tiedoksi ja noudatettavaksi.

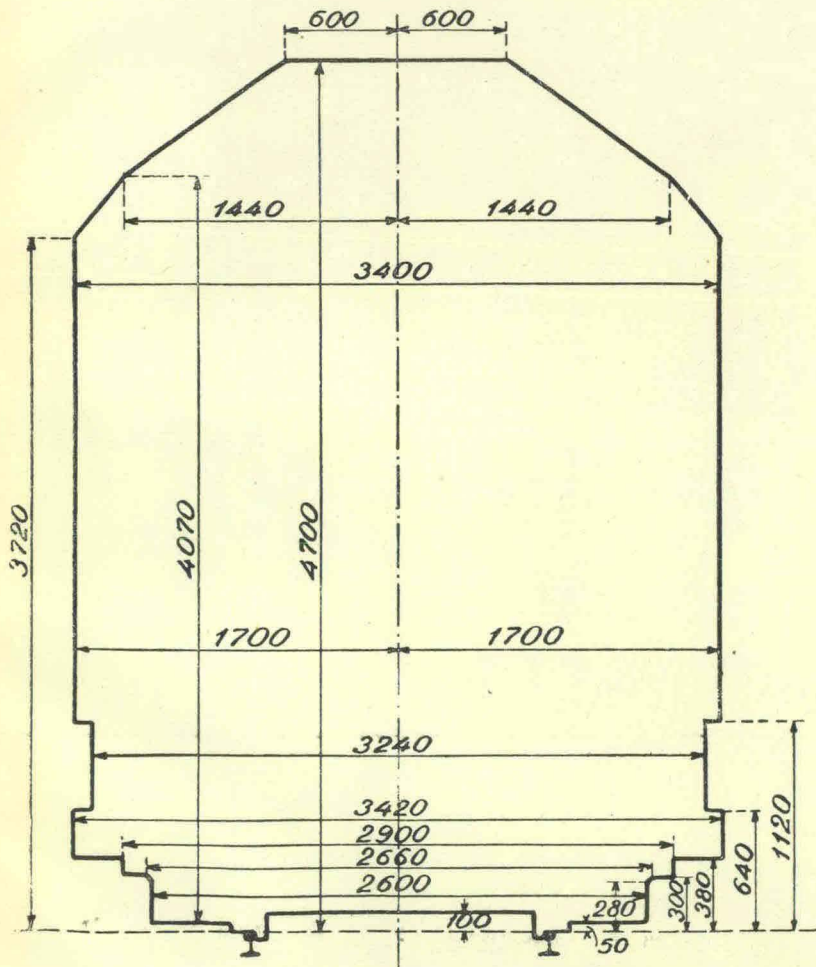
Helsingissä, rautatiehallituksessa, helmikuun 14 päivänä 1930.

**Jalmar Castrén.**

*A. Grunér.*

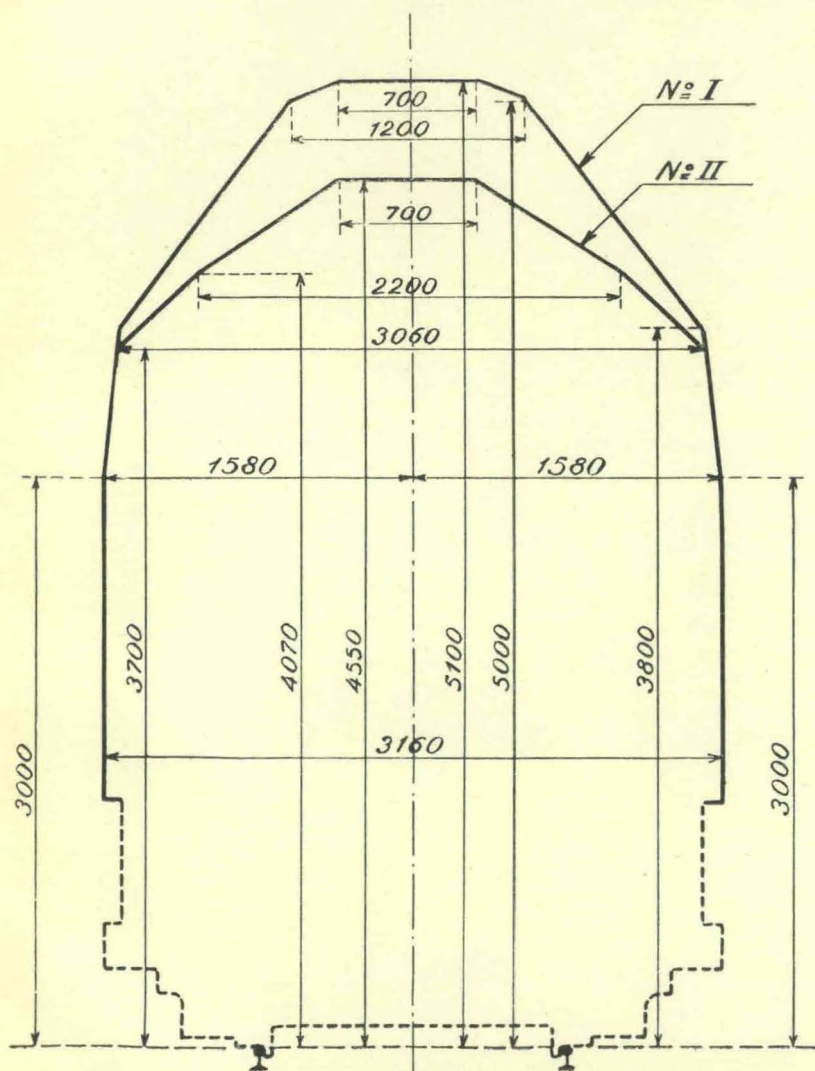
Valtionrautatiet. Liite A.

Liikkuvan kaluston  
suurin profiili.



Mitat millimetreissä.

## Kuormaprofiili.



Mitat millimetreissä.

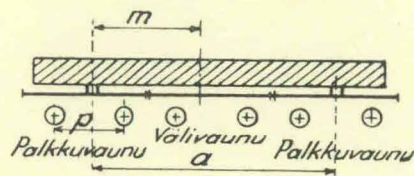
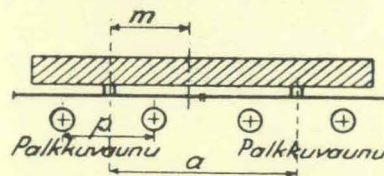
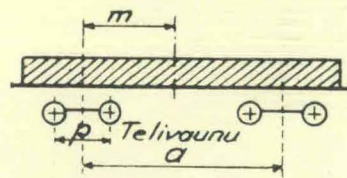
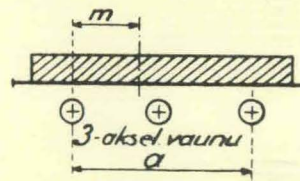
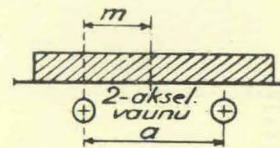
## Kuormataulukko

päätyakselien tai kääntötappien välissä olevalle kuorman osalle.  
 Kuorman leveyden vähennys senttimetreissä kummallakin puolella, eli pienin  
 vaakasuorasti mitattu kuorman ja kuormaprofiilin välinen etäisyys.

Päätyakselien tai kääntötappien välinen etäisyys $a$ metreissä	Vaunukohdan etäisyys $m$ metreissä lähimmästä päätyakselista (kaksi- tai kolmiakselisissa vaunuissa) tai lähimmästä kääntötapistä (telivaunuissa tai palkkivaunuissa).													
	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,5	7	8	9	10	= $m$
2,5 — 14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
15	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1				
16	0	0	0	0	0	1	1	2	2	2	3			
17	0	0	0	0	1	2	2	3	3	4	4			
18	0	0	0	1	2	3	4	4	5	5	6	6		
19	0	0	1	2	3	4	5	5	6	7	7	8		
20	0	0	1	3	4	5	6	7	7	8	9	10	10	

*Huomautuksia. Huomautukset koskevat myöskin liitettä D.*

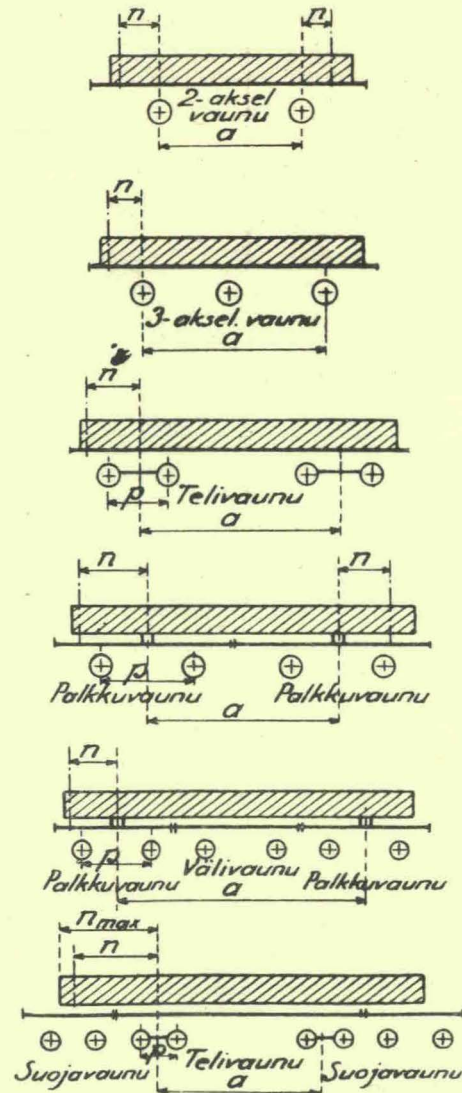
- Näiden  $a$ -,  $m$ - ja  $n$ -mittojen välissä olevien arvojen esiintyessä käytetään aina lähinnä suurempaa taulukossa olevaa leveyden vähennysmittaa.
- Kuormattaessa telivaunuihin tai palkkivaunuihin, joiden akseliväli  $p$  on 2,2 m isompi, on taulukossa C oleviin leveyden vähennysmittoihin lisättävä 1 cm, kun  $p = 2,3 - 4,0$  m, ja 2 cm, kun  $p = 4,1 - 6,0$  m. Taulukossa D olevista leveyden vähennysmitoista saa vähentää samat määrät.
- Kantavia palkkivaunuja, suojavaunuja tai välivaunuja käytettäessä on katsottava, että kuorman ja vaunujen sivuseinämiä väliin jää tarpeellinen välitila.



### Kuormataulukko

päätyakselien tai kääntötappien *ulkopuolelle* tulevalle kuorman osalle.  
 Kuorman leveyden vähennys senttimetreissä kummallakin puolella eli pienin vaakasuorasti mitattu kuorman ja kuormaprofiilin välinen etäisyys.

Päätyakse- lien tai kääntötap- pien väli- nen etäi- syys $a$ metreissä.	Vaununkohdan etäisyys $n$ metreissä lähimmästä päätyakselista (kaksi- tai kolmiakselisissa vaunuissa) tai lähimmästä kääntötapistä (telivaunuissa tai palkkivaunuissa.)														
	1,5	1,75	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,5	7	= $n$	
2,5	1	3	6	10											
3	0	2	3	7	11										
3,5	0	0	2	5	9										
4	0	0	1	4	7										
4,5			0	3	6										
5			0	2	5										
5,5			0	2	4										
6			0	1	4										
6,5			0	1	3	6									
7			0	0	3	6									
7,5			0	0	3	5	8								
8			0	0	3	5	8								
9			0	0	3	5	8	10	13	16	19				
10			0	0	3	5	8	10	13	16	19				
11			0	0	3	5	8	11	14	17	20				
12			0	0	3	5	8	11	14	17	20				
13			0	1	3	6	8	11	14	17	20	24	27		
14			0	1	3	6	9	12	15	18	21	24	28		
15			0	1	4	7	9	12	15	19	22	25	29		
16			0	1	4	7	10	13	16	19	23	26	29		
17			0	2	5	7	10	13	17	20	23	27	30		
18			0	2	5	8	11	14	17	21	24	28	31		
19			0	2	5	8	12	15	18	22	25	29	32		
20			0	3	6	9	12	15	19	22	26	30	33		



## Päiväkäsky.

Sittenkun rautatiehallituksen johtaja, filosofian tohtori Bruno Kaarle Suviranta on saanut pyytämänsä eron rautatiehallituksen johtajan virasta, on Tasavallan Presidentti kuluvan syyskuun 26 päivänä määrännyt tilastollisen päätoimiston taloustilastollisen osaston osastonjohtajan, filo-

sofian tohtorin Vilho Annalan olemaan rautatiehallituksen johtajana sekä tariffi- ja kontrolliosaston päällikkönä viiden vuoden aikana lokakuun 1 päivästä 1930 lukien; mikä asianomaisten tiedoksi täten ilmoitetaan. Helsingissä, rautatiehallituksessa, syyskuun 30 päivänä 1930.

**Jalmar Castrén**

*Ossian Hellman.*

Rautatiehallituksen kirjasto