

SUOMEN ASETUSKOKOELMA

1932

N:o 157—161

Sisällys: N:o 157. Asetus Viipurin luotsiaseman muuttamisesta Uuraan luotsiaseman alaiseksi luotsivartiopaikaksi, siv. 475. — N:o 158. Asetus valtioneuvoston oikeuttamisesta myöntämään valtion takuu erinäisistä Suomen Asuntohypoteekkipankin lainoista, siv. 476. — N:o 159. Lisäys vuoden 1932 tulo- ja menoarvioon, siv. 477. — N:o 160. Lisäys vuoden 1932 tulo- ja menoarvioon, siv. 478. — N:o 161. Valtioneuvoston päätös järjestyssäännön vahvistamisesta Ajoksen satamaradan siltojen liikennöimisestä, siv. 479.

N:o 157.

Asetus

Viipurin luotsiaseman muuttamisesta Uuraan luotsiaseman alaiseksi luotsivartiopaikaksi.

Annettu Helsingissä, 13 päivänä toukokuuta 1932.

Kauppa- ja teollisuusministerin esittelystä säädetään täten seuraavaa:

Viipurin luotsipiiriin kuuluva Viipurin luotsiasema lakkaa 1 päivästä kesäkuuta 1932 lukien olemasta itsenäisenä luotsiasemana ja muutetaan Uuraan luotsiaseman alaiseksi luotsivartiopaikaksi, jolloin Viipurin luotsiaseman luotsivanhimman virka lakkautetaan ja kaikki luotsintoimet sanotulta luotsiasemalta siirretään Uuraan luotsiasemalle kuuluviksi.

Helsingissä, 13 päivänä toukokuuta 1932.

Tasavallan Presidentti

P. E. SVINHUFVUD.

Kauppa- ja teollisuusministeri *Axel Palmgren*.

N:o 158.

Asetus

valtioneuvoston oikeuttamisesta myöntämään valtion takuu erinäisistä Suomen Asuntophoteekkipankin lainoista.

Annettu Helsingissä 18 päivänä toukokuuta 1932.

Eduskunnan suostumuksella oikeutetaan täten, Valtiovarainministerin esittelystä, valtioneuvosto harkintansa mukaan antamaan valtion takuu aina 90,000,000 Suomen markan määrään asti niistä lainoista, koti- tai ulkomaanrahan määräisistä, jotka

Suomen Asuntophoteekkipankki ottaa vähintään kahden ja enintään viiden vuoden maksuajalle pankin lyhytaikaisen 1,500,000 dollarin suuruisen lainan vakauttamiseen tai maksamiseen.

Helsingissä 18 päivänä toukokuuta 1932.

Tasavallan Presidentti

P. E. SVINHUFVUD.

Valtiovarainministeri *Kyösti Järvinen.*

N:o 159.

Lisäys

vuoden 1932 tulo- ja menoarvioon.

Annettu Helsingissä 18 päivänä toukokuuta 1932.

Eduskunta on 26 päivänä huhtikuuta 1932 päättänyt

myöntää lisäykseksi vuoden 1932 tulo- ja menoarvioon uutena 7 momenttina 15 Pl. II luvun kohdalle 5,000,000 markkaa avustukseksi Osuuskassojen Keskuslainarahasto-Osakeyhtiölle, sille vuonna 1932 aiheutuvan agiotappion korvaamiseksi; oikeuttaa valtioneuvoston edellämainitun

menon suorittamiseen käyttämään kuluvana vuonna kertyviä valtiontuloja; sekä että Osuuskassojen Keskuslainarahasto-Osakeyhtiö on velvollinen vuosivoitoistaan korvaamaan valtiolle tässä tarkoitetun avustuksen.

Helsingissä 18 päivänä toukokuuta 1932.

Tasavallan Presidentti

P. E. SVINHUFVUD.

Valtiovarainministeri *Kyösti Järvinen.*

N:o 160.

Lisäys

vuoden 1932 tulo- ja menoarvioon.

Annettu Helsingissä 18 päivänä toukokuuta 1932.

Eduskunta on 26 päivänä huhtikuuta 1932 päättänyt lisäykseksi vuoden 1932 tulo- ja menoarvioon ottaa seuraavat uudet momentit:

- | | |
|--|---|
| 1 Os. II: 8. Väkiwiinan ja marjaviinien valmistevero 20,000,000 markkaa; | 14 Pl. VI: 3. Väkiwiinan ja marjaviinien tehdasmaisen valmistuksen valvonta (arvio- määräraha) 260,000 markkaa. |
| 2 Os. IV: 5. Väkiwiinan ja marjaviinien tehdasmaisen valmistuksen valvonta 260,000 markkaa; sekä | |

Helsingissä 18 päivänä toukokuuta 1932.

Tasavallan Presidentti

P. E. SVINHUFVUD.

Valtiovarainministeri *Kyösti Järvinen.*

N:o 161.

Valtioneuvoston päätös

järjestyssäännön vahvistamisesta Ajoksen satamaradan siltojen liikennöimisestä.

Annettu Helsingissä 12 päivänä toukokuuta 1932.

Valtioneuvosto on, kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön esittelystä, määrännyt, että Kemin kaupungin alueella olevan, valtionrautateihin liittyvän Ajoksen satamaradan kiinteätä ja kääntösiltaa liikennöitäessä on noudatettava alempana olevaa järjestyssääntöä:

I. Siltojen liikennöimisjärjestys.

1 §.

Ajoksen satamaradassa on Kraaselinsalmen väylässä kaksi silta-aukkoa, kiinteän sillan aukko ja kääntösilta-aukko.

Vapaa väylän leveys kiinteän sillan aukossa on 60.0 metriä ja vapaa korkeus keskimääräisestä kesäveden pinnasta (liittoveden pinnasta) 2.75 metriä. Kiinteän sillan aukko on tarkoitettu varsinaisesti puutaran lauttausta varten.

Kääntösilta on rakenteeltaan yksivartinen, käsittäen yhden silta-aukon, jonka vapaa väylän leveys on 12 metriä ja syvyys keskimääräisestä kesäveden pinnasta (liittoveden pinnasta) 2.50 metriä. Kääntösilta-aukko on tarkoitettu niitä aluksia varten, jotka eivät sovi kulkemaan kiinteän sillan alitse.

2 §.

Kääntösilta on purjehduskautena yleensä pidettävä avattuna laivaliikenteelle sekä suljettava ja lukittava junaliikennettä varten viimeistään 15 minuuttia ennen junan odotettua saapumista sillalle. Syksyllä, purjehduskauden päätyttyä, kääntösilta on rautatieviranomaisen toimesta kokonaan suljettava laivaliikenteeltä ja lukittava junaliikennettä varten sekä keväällä, purjehduskauden alkaessa, mainittujen viran-

omaisten toimesta jälleen saatettava sellaiseen kuntoon, että se voidaan avata laivaliikenteelle.

3 §.

Kääntösillan luo saapuvat alukset on, elleivät pätevät syyt estä, viipymättä päästettävä kulkemaan sen kautta, mutta älköön kukaan omavaltaisesti, edes siltavahdin poissaollessakaan, avatko kääntösiltaa rikollaisissa säädetyn sakon uhalla.

4 §.

Alusten on päästävä kulkemaan kääntösillasta edellämainituin edellytyksin koko purjehduskauden aikana maksutta vuorokausi umpeensa.

5 §.

Omalla konevoimalla kulkevien alusten, jotka tahtovat kulkea silta-aukon kautta, tulee hyvissä ajoin ennen sinne saapumistaan kahdella pitkällä vihellyksellä ilmoittaa tämä aikomuksensa ja hiljentää vauhtia niin, että alus voidaan tarpeen vaatiessa pysäyttää ennen sillan väylään tuloa, ja ettei siltaa, johtopuomeja eikä pollareita kuljettaessa vahingoiteta. Alus saakoon sillan kautta kulkiessaan käyttää konettaan, mutta ei saa kulkea nopeammin kuin sen ohjattavuus vaatii.

Jos aluksen annettua yllämainitun vihelysmerkin, kääntösiltaa samaan aikaan lä-

henee vastakkaiselta puolelta siltaa toinen alus, pitää tämän heti vastata kolmella lyhyellä vihellyksellä ja ennen saapumistaan kääntösillalle odottaa ensiksimmäintua alusta sekä päästää se kulkemaan ohitse; jos tulomerkit annetaan yhtäikää, on idästäpäin tulevan aluksen odotettava lännestäpäin saapuvaa.

Purjealukset eivät saa purjeissa kulkea kääntösillasta, vaan ne on hinattava, soudettava tai omalla konevoimalla kuljetettava silta-aukon kautta, ja tulee niissä tätä tarkoitusta varten olla tarpeellinen miehistö ja kalusto.

Hinaaja ei saa samalla kertaa hinata aukon kautta useampaa kuin kahta alusta. Hinaajan päällikkö on vastuunalainen siitä vahingosta, jonka silta, johtopuomit tai polarit ehkä kärsivät hinauksesta.

Silta-aukon kautta kuljettaessa saa hinaajan ja ensimmäisen hinattavan aluksen välinen etäisyys toisistaan olla enintään kymmenen metriä ja kahden hinattavan aluksen keskinäinen etäisyys enintään viisi metriä, mitattuna alusten partaasta.

Puutavaran uitto kääntösillan kautta on sallittu ainoastaan hinaajan vetämissä häkkilautoissa. Häkkilauttoja koskevat samat määräykset kuin hinattavia aluksia. Kehälauttojen puomeja saatokoon kuitenkin kuljettaa hinaajan vetäminä tyhjiltään kääntösillan aukosta.

Kiinteän sillan aukon kautta hinattavaa kehä- tai nippulauttaa tulee seurata vähintään kaksi uittomiestä, jotka koko sen ajan, jonka lautta kulkee sillan alitse, valvovat, ettei lautta tartu siltaan tai siihen kuuluviin laitteisiin.

Aluksia, tukkilauttoja tai hinausköysiä ei saa kiinnittää siltoihin eikä niihin kuuluviin laitteisiin.

6 §.

Alukset pääsevät kulkemaan sillan kautta saapumisjärjestyksessään, huomioonottaen kuitenkin, että matkustajia kuljettavilla

aluksilla on etusija muihin nähden, mikä on alusten päälliköiden huomioonotettava.

7 §.

Kun alus tai lautta on päässyt kulkemaan silta-aukosta, älköön sitä maaherran määrämän sakon uhalla pysäytettävä kulkuväylään tai pantako ankkuriin niin lähelle kääntösiltaa, että se haittaa liikennettä.

8 §.

Jos alus uppoaa kääntösilta-aukkoon tai sen suuhun niin, että se on esteenä liikenteelle, on alus päällikön toimesta mitä pikimmin poistettava, uhalla että se muuten poistetaan aluksen kustannuksella. Uponneen aluksen asema on signaaleilla osoitettava seuraavasti:

1) Päivällä asetetaan sille puolelle uponnutta alusta, jossa väylä on selvä, valkoinen lippu ja vastakkaiselle puolelle, jossa uponnut alus sulkee väylän, punainen lippu.

2) Pimeään ajaksi merkitään uponneen aluksen asema vastaavasti valkoista (väritöntä) tai punaista valoa väylän molempiin suuntiin näytävillä merkkilyhdyillä.

3) Jos kulkuväylä sulkeutuu kokonaan, asetetaan sen keskelle päivällä vain punainen lippu ja pimeään ajaksi vastaavasti punaista valoa väylän molempiin suuntiin näytävä merkkilyhty.

9 §.

Joka tahallaan tai tuottamuksesta vahingoittaa kääntösiltaa tai siihen ehkä kuuluvia, purjehdusväylään asetettuja poijuja, johtopylväitä, reimareita, signaaleja tai muita laitteita, rangaistaan rikoslain mukaan.

II. Kääntösillan varustaminen signaaleilla.

10 §.

Kääntösillan eri asennot on pimeän aikana ilmaistava samanaikaisesti kolmella merkkilyhdyllä, joista molemmilla pielimuureilla ovat merkkilyhdyt kääntyvät 90° heti, kun siltasalvat avataan tai suljetaan, jota

vastoin itse siltaan kiinnitetty merkkilyhty kääntyy 90° vähitellen siltaa käännettäessä. Merkkilyhdyt näyttävät seuraavia signaalivaloja:

1. *Sillan ollessa avattuna ja täysin käännettynä laivaliikenteelle:*

Molemmat pielimuureilla olevat lyhdyt näyttävät väylän kumpaankin suuntaan vihreätä valoa ja siltaan kiinnitetty lyhty valkoista (väritöntä) valoa, ja näkyy viimeksimainittu lyhty tällöin sillan väylän puoleiselta sivulta; radan kumpaankin suuntaan sitävastoin näyttävät kaikki kolme lyhtyä punaista valoa.

Muist. Kun pielimuureilla olevat lyhdyt kääntyvät siltasalpoja avattaessa tai lukittaessa, on laivaliikenteessä tarkoin huomioonotettava, että vaikka nämä lyhdyt näyttävät vihreätä valoa, silta voi olla radan suuntainen tai kääntämisen alaisena, jos sillan mukana kääntyvä lyhty kokonaan tai osittainkin näyttää punaista valoa väylän suuntiin.

2. *Sillan ollessa laivaliikenteeltä suljettuna ja junaliikenteelle avattuna:*

Kaikki kolme lyhtyä, joista siltaan kiinnitetty on väylän keskikohdalla, näyttävät samanaikaisesti väylän kumpaankin suuntaan punaista valoa; sitävastoin näyttävät pielimuureilla olevat lyhdyt radan kumpaankin suuntaan vihreätä ja sillassa oleva lyhty väritöntä valoa.

Helsingissä 12 päivänä toukokuuta 1932.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeri *Juho Niukkanen.*

11 §.

Kääntösillan asento ilmaistaan junaliikenteelle päiväsaikana erikoisilla sitä varten hyväksytyillä levysignaaleilla, jotka ovat sovitettut samoihin jalustoihin kuin edellä 10 §:ssä mainitut pielimuureilla olevat merkkilyhdyt.

III. Lisämääräykset.

12 §.

Jos rautatiehallitus katsoo olevan tarpeen antaa kääntösiltaa, sen signaaleja ja lukituslaitteiden käyttämistä koskevia lisäohjeita ja yleensä rautatieliikennettä koskevia määräyksiä, on niitä noudatettava.

13 §.

Ilmoitukset kääntösillan avaamisesta laivaliikenteelle keväisin ja sen kokonaan sulkemisesta laivaliikenteeltä syksyisin ja mahdollisesta liikennöimisestä korjausten aikana antaa asianomainen ratainsinööri Kemin kaupungin satamakonttorille sekä asianomaisille rautatieviranomaisille jätettävällä kirjelmällä.

14 §.

Tätä järjestyssääntöä tulee olla tarpeellinen määrä liikennöitsijäin ja viranomaisten saatavissa rautatiehallituksen ratatoimistosta, Kemin satama- ja asemakonttorista sekä siltavahdilta.

Esittelijäneuvos E. E. Majanpää.

N:o 157—161, 1 arkki, julaistu Helsingissä, 20 päivänä toukokuuta 1932.

Helsinki 1932. Valtioneuvoston kirjapaino. — Jakaja: Valtioneuvoston julkaisuvarasto.

FINLANDS FÖRFATTNINGSSAMLING

1932

N:o 157-161

Innehåll: N:o 157. Förordning angående ombildande av Viborgs lotsplats till upppassningsställe under Uuras lotsplats, sid. 475. — N:o 158. Förordning angående bemyndigande för statsrådet att bevilja statsgaranti för särskilda av Finlands Bostadshypoteksbank upptagna lån, sid. 476. — N:o 159. Tillägg till statsförslaget för år 1932, sid. 477. — N:o 160. Tillägg till statsförslaget för år 1932, sid. 478. — N:o 161. Statsrådets beslut angående fastställande av ordningsstadga för trafikering av broarna å Ajos hamnbana, sid. 479.

N:o 157.

Förordning

angående ombildande av Viborgs lotsplats till upppassningsställe under Uuras lotsplats.

Given i Helsingfors, den 13 maj 1932.

På föredragning av handels- och industriministern stadgas härmed följande:

Viborgs lotsplats inom Viborgs lotsfördelning skall från och med den 1 juni 1932 upphöra att vara självständig lotsplats och ombildas till upppassningsställe under Uuras lotsplats, varvid lotsåldermanstjänsten vid Viborgs lotsplats indrages och samtliga lotsbefattningar vid sagda lotsplats överförs till Uuras lotsplats.

Helsingfors, den 13 maj 1932.

Republikens President

P. E. SVINHUFVUD.

Handels- och industriminister *Axel Palmgren.*

N:o 158.

Förordning

angående bemyndigande för statsrådet att bevilja statsgaranti för särskilda av
Finlands Bostadshypoteksbank upptagna lån.

Given i Helsingfors den 18 maj 1932.

Med Riksdagens bifall bemyndigas härmed, på föredragning av Finansministern, statsrådet att efter prövning på statens vägnar avgiva förbindelse om garanti till ett belopp av ända till 90,000,000 finska mark för de å inhemskt eller utländskt

myntslag lydande lån, som av Finlands Bostadshypoteksbank med minst två och högst fem års betalningstid upptagas för konvertering eller betalning av bankens kortfristiga lån på 1,500,000 dollar.

Helsingfors den 18 maj 1932.

Republikens President

P. E. SVINHUFVUD.

Finansminister *Kyösti Järvinen.*

N:o 159.

Tillägg

till statsförslaget för år 1932.

Givet i Helsingfors den 18 maj 1932.

Riksdagen har den 26 april 1932 beslutit

att såsom tillägg till statsförslaget för år 1932 under 15 Ht. II kap. såsom ett nytt 7 moment anvisa ett anslag av 5,000,000 mark i bidrag åt Osuuskassojen Keskuslainrahasto-Osakeyhtiö benämnda aktiebolag till täckande av dess agioförlust under år 1932;

att berättiga statsrådet att för bestri-

Helsingfors den 18 maj 1932.

dande av ovannämnda utgift anlita under innevarande år inflytande statsinkomster; samt

att Osuuskassojen Keskuslainarahasto-Osakeyhtiö benämnda aktiebolag är skyldigt att av sina årsvinster ersätta statsverket omförmälda understöd.

Republikens President

P. E. SVINHUFVUD.

Finansminister *Kyösti Järvinen.*

N:o 160.

Tillägg

till statsförslaget för år 1932.

Givet i Helsingfors den 18 maj 1932.

Riksdagen har den 26 april 1932 beslutit såsom tillägg till statsförslaget för år 1932 upptaga följande nya moment:

1 Avd. II: 8. Accis å sprit och bärviner
20,000,000 mark;

2 Avd. IV: 5. Övervakning av fabriks-
mässig tillverkning av sprit och bärviner
260,000 mark; samt

14 Ht. VI: 3. Övervakning av fabriks-
mässig tillverkning av sprit och bärviner
(förslagsanslag) 260,000 mark.

Helsingfors den 18 maj 1932.

Republikens President

P. E. SVINHUFVUD.

Finansminister *Kyösti Järvinen.*

N:o 161.

Statsrådets beslut

angående fastställande av ordningsstadga för trafikering av broarna å Ajos hamnbana.

Utfärdat i Helsingfors den 12 maj 1932.

Statsrådet har, vid föredragning från ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena, förordnat, att vid trafikering av den fasta bron och svängbron å Ajos med statsjärnvägarna förbundna hamnbana inom Kemi stads område nedanstående ordningsstadga skall lända till efterrättelse:

I. Trafikordning för broarna.

1 §.

Å Ajos hamnbana finnas i Kraaselinsalmi farled två broöppningar, en i den fasta bron och en i svängbron.

Farledens fria bredd i den fasta bron öppning utgör 60.0 meter och den fria höjden över somarmedelvattenståndet 2.75 meter. Den fasta bron öppning är egentligen avsedd för flottning av virke.

Svängbron är till sin konstruktion enarmad, omfattande en broöppning, vars fria farledsbredd är 12 meter och djuplek under somarmedelvattenståndet 2.50 meter. Svängbroöppningen är avsedd för farkoster, vilka icke kunna färdas under den fasta bron.

2 §.

Svängbron skall under seglationstiden i allmänhet hållas öppen för fartygstrafik samt tillslutas och regleras för tågtrafiken senast 15 minuter före ett tågs väntade ankomst till bron. Om hösten, då seglationstiden upphört, skall svängbron genom

järnvägsmyndigheternas försorg helt och hållet avstängas för fartygstrafik och regleras för tågtrafiken samt om våren, vid början av seglationstiden, genom nämnda myndigheters försorg åter bringas i sådant skick, att den kan öppnas för fartygstrafik.

3 §.

Till svängbron anländande farkost bör, därest ej synnerliga hinder föreligga, tillåtas utan dröjsmål passera bron. Dock må ingen egenmäktigt, ens i brovaktens frånvaro, öppna svängbron vid i strafflagen stadgad bot.

4 §.

Under ovannämnda förutsättning böra farkosterna få passera svängbron under hela seglationstiden dygnet om utan avgift.

5 §.

Med egen maskinkraft gående farkost, som önskar passera broöppningen, bör i god tid före ankomsten medelst två långa visslingar tillkännagiva denna sin avsikt och sakta farten, så att farkosten vid be-

hov kan stannas före ankomsten till brofarleden och att vid passerandet skada ej tillfogas bron, ledbommar eller pollare. Vid passerandet må farkosten använda sin maskin, men ej med större hastighet, än som för bibehållandet av styrförmågan erfordras.

Närmar sig till svängbron, efter det farkost givit förenämnda visslingssignal, samtidigt från motsatta sidan en annan farkost, bör denna genast svara med tre korta visslingar och före sin ankomst till svängbron invänta den förstnämnda farkosten samt låta den passera; givas ankomstsignalerna samtidigt, bör från öster ankommande fartyg invänta från väster kommande.

Segelfartyg må icke under segel passera svängbron, utan skola de bogseras, ros eller med egen maskinkraft färdas genom broöppningen och för detta ändamål vara försedda med nödigt manskap och erforderliga redskap.

Bogserbåt må icke på en gång bogsera genom öppningen flere än två fartyg. Bogserbåtens befälhavare är ansvarig för skada, som vid bogsering kan tillfogas bron, ledbommar eller pollare.

Vid passerande av broöppningen får avståndet mellan bogserbåten och det första bogserade fartyget vara högst tio meter och mellan två bogserade fartyg fem meter, mätt från fartygens reling.

Flottning av virke genom svängbron är tillåten endast i av bogserbåt dragna häckflottar. Angående häckflottar gälla samma bestämmelser som för bogserade fartyg. Ringflottars bommar må likväl, dragna av bogserbåt, tomma transporteras genom svängbroöppningen.

Genom den fasta brons öppning bogserad ring- eller knippflotte bör åtföljas av minst två flottare, vilka hela tiden, då flotten passerar under bron, äga tillse, att den icke fastnar i bron eller därtill hörande anordningar.

Farkoster, stockflottar och bogsertrossar må icke fastgöras vid broarna eller till dem hörande anordningar.

6 §.

Farkosterna få passera bron i den ordning de anlänt, med iakttagande likväl, att passagerarfartyg hava företräde framför andra, vilket fartygens befälhavare böra beakta.

7 §.

Efter det broöppningen passerats, må farkosten icke vid av landshövdingen utsatt vite stannas i farleden eller förankras så nära svängbron, att hinder i trafiken därav kan uppstå.

8 §.

Sjunker farkost i svängbroöppningen eller i inloppet till densamma, så att den är hinderlig för trafiken, bör farkosten genom befälhavarens försorg fortast möjligt undanskaffas, vid äventyr att detta eljest verkställs på farkostens bekostnad. Sjunken farkosts läge bör angivas med signaler på följande sätt:

1) Om dagen utsättes på den sida av den sjunkna farkosten, där farleden är klar, en vit flagga och på motsatta sidan, där den sjunkna farkosten stänger farleden, en röd flagga.

2) Under den mörka tiden utmärkes sjunken farkosts läge med signallyktor med respektive vitt (färglöst) eller rött sken i farledens båda riktningar.

3) Stänges farleden helt och hållet, utställs mitt i densamma om dagen endast en röd flagga och för den mörka tiden en signallykta med rött sken i farledens båda riktningar.

9 §.

Envar, som uppsåtligen eller genom vållande skadar svängbro eller därtill hörande i segelfarleden uppsatta bojar, dykdalber, remmare, signaler eller andra anordningar, straffas enligt strafflagen.

II. Svängbrons förseende med signaler.

10 §.

Svängbrons olika ställningar skola under den mörka tiden utmärkas samtidigt med tre signallykter, av vilka signallykterna på de båda pelarmurarna svänga sig 90° genast då brobommarna öppnas eller tillslutas, varemot den på själva bron fastgjorda signallyktan svänger sig 90° småningom vid brons svängning. Signallykterna visa följande sken:

1. Då bron är öppen och fullt svängd för fartygstrafik:

De bägge på pelarmurarna befintliga lyktorna visa i farledens båda riktningar grönt sken och den å bron fästade lyktan vitt (färglöst) sken, och skall sistnämnda lykta härvid vara synlig från brons mot farleden vettande sida; i banans båda riktningar visa däremot alla tre lyktorna rött sken.

Anm. Då de på pelarmurarna befintliga lyktorna svänga sig vid brobommarnas öppnande eller reglande, bör vid fartygstrafiken noggrant beaktas, att, ehuru dessa lyktor visa grönt sken, bron kan vara i banans riktning eller under svängning, om den med bron svängande lyktan helt och hållet eller delvis visar rött sken i farledens riktningar.

2. Då bron är stängd för fartygstrafik och öppen för tågtrafik:

Alla tre lyktorna, av vilka den å bron fästade är i mitten av farleden, visa samtidigt i farledens båda riktningar rött sken; däremot visa de å pelarmurarna an-

bragta lyktorna i banans båda riktningar grönt och den på bron varande lyktan färglöst sken.

11 §.

Svängbrons ställning utvisas för tågtrafiken i dagsljus med särskilda för ändamålet fastställda signalskivor, vilka äro anbragta å samma underlag som ovan i 10 § nämnda å pelarmurarna befintliga signallykter.

III. Tilläggsbestämmelser.

12 §.

Finner järnvägsstyrelsen nödigt utfärda extra föreskrifter beträffande svängbron, användningen av dess signaler och reglingsanordningar samt överbud rörande järnvägstrafiken, skola de lända till efterrättelse.

13 §.

Meddelande om svängbrons öppnande för fartygstrafik om våren och dess slutliga avstängning för fartygstrafik om hösten och om eventuell trafikering under pågående reparation lämnas av vederbörande baningenjör till Kemi stads hamnkontor samt genom skrivelse till vederbörande järnvägsmyndigheter.

14 §.

Denna ordningsstadga bör i tillräckligt antal exemplar finnas tillgänglig för trafikanter och myndigheter å järnvägsstyrelsens banbyrå, Kemi hamn- och stationskontor samt hos brovakten.

Helsingfors den 12 maj 1932.

Minister för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena *Juho Niukkanen*.

Referendarieråd E. E. Majanpää.

N:o 157—161, 1 ark, utgiven i Helsingfors, den 20 maj 1932.

Helsingfors 1932. Statsrådets tryckeri. — I distribution: Statsrådets publikationsförråd.