

EESTI RAUDTEE

№ 1.



Aksia seltside

„Balti Puuvilla“ ja „Sindi Kalevi“ vabrikute ladu

TALLINN, Suur Karja tänav 13, kõnetraat 2-41

Ladus alati saadaval: kõikisugused pleekimata puuvillased riided, lõimed, vatt, sitsiriie, sitsirätikud, flanelett, multon, voodri- ja valged pesuriided, meeste- ja naisterahva palitu- ja ülikonnariided, kalevid, multonid ja muud villased kaubad

Eesti Niidimanufaktuuris niidi ainumüük jällemüüjatele

Müük ainult suurel arvul

K
9
9
3.

Tallinna Krediit-Pank, A.-S.

TALLINN, Suur Karja tän. 23, omas majas
Kõnetraat: juhatus 12-49, äriruum 4-36, kaubajaoskond 19-64
Telegr. aadr.: KREDITBANK

**Pank toimetab kõiksuguseid panga operatsioone sise-
kui ka väljamaal
Hoiusummade eest maksab pank 5—7%
Ostab ja müüb välisraha**

Panga käes on Kinnituse Seltsi „HANSA“ peaagentuur

VENNAD TOFER

TALLINNAS, RATASKAEVU TÄNAV 6 :: KÕNETRAAT 19-01

SUURES VÄLJAVAIKUS IGASUGUSED
VÄLJAMAA JA KODUMAA
MANUFAKTUURKAUBAD

AINULT JÄLLEMÜJATELE

OMAD LADUD LONDONIS JA BERLIINIS

EESTI MEHAANILISE PUUTÖÖSTUSE
AKTSIASELTS
A. M. LUTHER, TALLINNAS

VALMISTAB:

mööblit, vineer-kartonge, vineer-kohvrid, vineer-kooliranitsaid, vineer-aktimappe, vineer-käsitrumlid, vineer-toolipõhju, vineer-platesid, vineer-labidaid jne.

MÜÜGIKOHAD: TALLINNAS, Vana Posti tän. nr. 9
TARTUS, E. V. Jürgens'i juures, Vana tän. nr. 17
VALGAS, P. Saaretok'i juures, Moskva tän. nr. 15
PETSERIS, E. Nassar'i juures, kaubareas
VILJANDIS, R. Eitelbergi juures
VÖRUS, J. Kiesler'i juures, Jüri tän. nr. 12-b
RAKVERES, Roman Jürgens'i juures
PÄRNUS: J. D. Ammende juures

AKTSIA-SELTS
TALLINNA PABERIVABRIK

E. I. JOHANSON

asub Tallinnas, Maakri tän. 27

Võtab vastu tellimisi igat
seltsi paberisortide peale

Ladus saadaval: trüki-,
kontsept- ja kirjutuspaber, post-
kaardi kartong, mundstüki-, pak-
kimise- ja ajalehe paber jne.jne.

PABERIVABRIKU AKTSIAÜHISUS

„KOIL“

Asutatud 1900 a.

**Kõhila mõisas, Harjumaal
Kõhila jaam**

Pärnu—Tallinna kitsarööpl. raudtee

Kõnetraat: KOHILA — TALLINN

Säde-aadr.: „KOHILA — KOIL“

Juhatuse asukoht:

Tallinnas, Vana Posti t. nr. 7, krt. 2

Kõnetraat: Nr. 150

Tallinna ladu:

Suur Roosikrantsi t. nr. 15

Kõnetraat: Nr. 149

Valmisriiete ja kudumise-
vabrik

A.-S. „SALUS“

VABRIK:

HAAPSALUS, Suure Mere tän. nr. 19,
kõnetraat 12 ja 72

KONTOR ja LADU:

TALLINNAS, Pikk tän. 68, kõnetraat 16-18

VALMISTAB:

riigiasutustele ja ametnikudele kõiksugu
vormiriideid. Erasisikutele: meeste-, naiste-
rahva ja laste ülikondasi, kostüüme, palituid,
manteleid, kujutud jakke, sweaterid ja m.

Mõnus on

kanda hästi istuvaid, tore-
daid jalanõusid, sellepärast
ostke neid, mis varustatud
kaitsemärgiga



O/ü „MAAMEES“

TALLINN, Pikk tän. Nr. 12

Soovitab ladust:

Carborundum käiad ja viilid mitmes suuruses, elektri käiad
saagide teritamiseks, mutter kruvid, mutrid, sheibid ja needid,
Sepa alasid, puur masinad, kruustangid paralleel ja sabadega
ja muud teras kaubad

Miks
nõutakse
igal pool

„GEORGI“

vabriku
paberossi
keste?

Sest et nad teatavasti alati kõige paremad on

Saku

= õllevabrik A.-S. =

Sakus,

kõnetraat nr. 17-49

Tallinnas,

kontor: Suur Kloostri tän. 10

kõnetraat nr. 17-48

soovitab oma

õlut

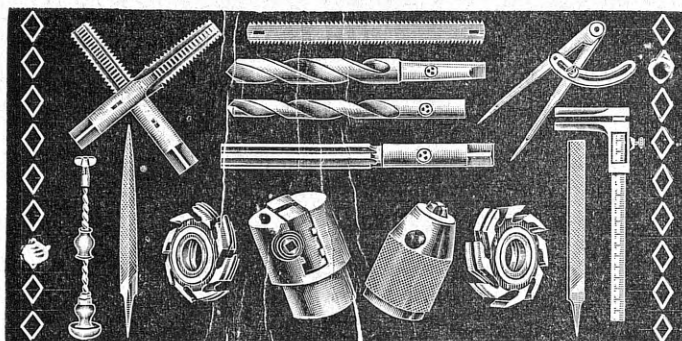
tuntud headuses

Saada igalpool

GUSTAV von KÜRTE

TALLINNA OSAKOND

Postkast 287 :: Väike Roosikrantsi tänav 5 :: Kõnetraat 13-70



Alaseid, kruustange, puurmasinaid, treipingi
ja puurmasina padrunid, väljahääsid

R. Wolf A/S Magdeburg-Buckau

Tallinnas, Viruvärava puiestee nr. 19

Lokomobiilid seisvad, veetavad ja isesõitjad 3—800 PS.

Patent küllastud ja ülekuumendud auruga kõik-sugu tööstuse ja põllumajanduse otstarbeks.

Rehepeksumasinad 3—20 PS.

4 ja 5 -kordse tuulepuhastusega.

Isesõitjad lokomotiivid.

**Õlepressid, kreiselpumbad,
Zellenfiltrid.**

Patent ülekuumendud **aurusahad.**

VABRIKUD:

**Magdeburg - Buckau, Magdeburg - Fermers-
leben, Magdeburg-Salbke, Aschersleben, Dessau,
Erfurt**

Peaesitus Eestis

A.-S. V. Schneider & Ko.

TALLINN, Viruvärava puiestee nr. 19

Kõnetraat 401 ja 18-42

Eesti Reisibüroo

Tallinnas, Pikk tän. 6

Kõnetraat 16-43

Telegrammide aadress: ERBO Tallinn

KIOSKID Tallinna sadamas ja
raudteejaamas

ERIALA:

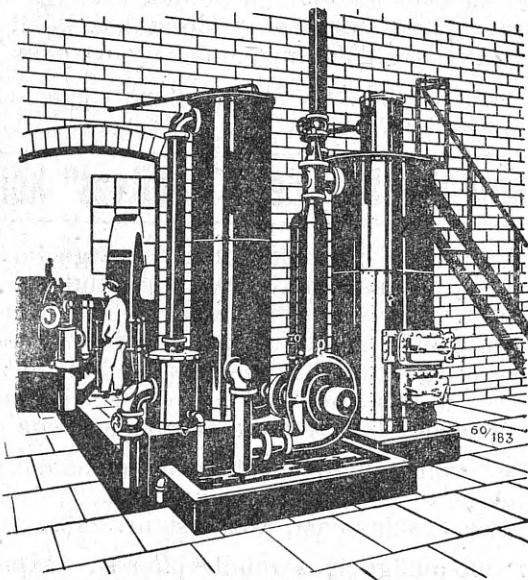
Rahavahetamine reisijatele
Eesti ja väljamaa raudtee- ja laevapiletite
müümine
Reisikraami vastuvõtmine, hoidmine ja
edasisaatmine
Tubade muretsemine wõõrastemajades ja
erakorterites
Välispasside ja viisumite muretsemine
Reisikirjanduse müümine
Lõbusõitude ja ekskursioonide toimepane-
mine
Nõuandmine ringreiside ja ekskursioonide
asjus väljamaal
Speditsoon ja tolli klareerimine jne.

Raudteelased,

Teie amet on õnnetusjuhus-
tega seotud, sellepärast kinnitage
ennast

õnnetusjuhus- te vastu

Kirjutage kaardi meie kõige
suurema kinnitusseltsi „EKA“le,
Tallinn, Pikk tänav 6 (amet tuleb
ülesanda) ja Teie saate täitsa
mittekohustava offerdi



Imevgaasi jõuseadeid muretseb

Tehn. Büroo Ins. B. URBAN, Tallinn, Voorimehe t. 5.

Ainuke tõsine raudteesajanduse ajakiri
on

„Eesti Raudtee“

mis ilmub käesoleval aastal üks kord kuus.

„EESTI RAUDTEE“ algab 1923 a. oma teist aastakäiku. Uuel aastal on ajakiri palju sisukam, iga number 40—48 lehekülge suur, hulga piltidega ja joonistustega kaunistud. Eriti suurt hoolt kantakse raudtee uute seaduste, korralduste ja tariifide üle, milleks igasse numbrisse 8—12 lhk. ruumi jäetakse. Ajakirja korraliku ilmumise peale pandakse suurt rõhku: käesoleval aastal ilmub ajakiri korralikult igal 20-dal kuupäeval.

„EESTI RAUDTEE“ on väljaspool erakondi seisev raudteesajanduse ajakiri.

„EESTI RAUDTEE“ sisaldab eneses raudtee tehnilisi ja majanduslisi artikleid. Temas saavad raudteelaste elu-olu, nende head ja vead kõige suurema tähelepanu alla võetud. Ajakirja veerud on avatud iga raudteelasele.

„EESTI RAUDTEE“ pakub ärimehel ja töösturile kõige laialdasemaid teateid veotariifide ja nende muutuste ning uute raudtee korralduste ja seadluste üle.

Igale reisijale on tarvilikuks käsiraamatuks, sest temas avaldatakse alati täielikud raudteede, veeteede, õhusõidu ja autoühenduste sõiduplaanid ja nende muutused, samuti ka kõiksugu reisijate-veo määrused.

„EESTI RAUDTEE“ on teed leidnud iga raudteelase, iga äri ja tööstusettevõtte ja iga sõitja juure. „Eesti Raudteed“ laotatakse laiali igas raudteejaamas, igas rongis, igas rahvusvahelise magamisivagunis, igas linnas ja alevis.

„EESTI RAUDTEE“ on rikkalikult ilustatud piltidega ja joonistustega raudteest ja päevasündmustest.

Sellepärast on kuulutamine „Eesti Raudtees“ kõige kasulikum.

„EESTI RAUDTEE“ tellimise hind ühes kaasannetega on: 1 aast. mrk. 500.—, 1/2 aast. mrk. 260.—, 1/4 aast. mrk. 140.—. Kuulutuste hinnad: 1 lhk. mrk. 4000.—, 1/2 lhk. mrk. 2000.—, 1/4 lhk. mrk. 1000.—. Kaantel 50% kallim. — Peale hariliku väljaande ilmub „Eesti Raudtee“ veel iluväljaandes heal paberil ja paksu kaantega. Iluväljaande tellimise hind on: 1 aast. mrk. 1000.—, 1/2 aast. mrk. 550.—, 1/4 aast. mrk. 300.—. Aasta ja pooleaasta tellijad saavad raudtee ja veeteede sõiduplaanid eraraamatudena hinnata kaasa.

„EESTI RAUDTEE'd“ võib tellida igast raudteejaamast, igast postkontorist ja ajakirja talitusest — TALLINN, Nunne tän. 32 (näituse platsi kõrval), kõnetr. 1-92 raudtee keskjaamast, postkast nr. 243.

„EESTI RAUDTEE“ on müügil igas raudteejaamas, jaamaülemate juures, iga ajalehemüüja juures, ja paremates raamatukauplustes.

Väljaandja: Kirjastusühisus „Eesti Raudtee“.

Lugege kõik „EESTI RAUDTEE'd“!
Kuulutage kõik „EESTI RAUDTEE's“!

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE KUUKIRI

Toimetuse ja talituse: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32. (Kopli ülesõidu koha juures). Kontor avatud kella 9—3. Telefon: nr. 192 raudtee keskjaamast, Ärijuhi kodune telefon 19—58 linna kesk- jaamast. Toimetaja kõnetunnid: kella 9—10 p. Ärijuhi kõnetunnid: kella 9—10 ja 2—3.	Ilmub iga kuu üks kord.	Kuulutuste hinnad:
	Tellimise hind ühes kaasannetega M. 1000 aastas M. 550 1/2 „ M. 300 1/4 „ Ainult välistellijatele.	1 lehekülj — M. 4000.— 1/2 „ — M. 2000.— 1/4 „ — M. 1000.— 1/8 „ — M. 500.— Kaantel 50% kallim.
Nr. 1 (14)	Jaanuar 1923	2. aastakäik.

Uuel aastal.

K 993

Nagu viisiks on ülesääda teele verstatulpe, mille järel rändajal võimalik mõõta teepikkust, nii on ka aja mõõtmiseks omad verstatulbad olemas — need on aastad, mis igaüks oma järjekorralist numbrit kannavad. Oleme jõudnud vähema või suurema jõupingutusega jälle uue aastanumbrini ja on sellepärast loomulik et sell puhul seisatame, et pilku tagasi heita möödunud aasta peale.

Meie riikline ja üldmajandusline elu, kes tahaks seda salata, on kindlasti samm-sammult arenenud. Raudtee on üks tähtsamatest riigi majanduse teguritest ja meil, raudteelastel, ei ole põhjust häbeneda, sest raudtee arenemine on kahtlemata sammu jõudnud pidada võrreldes teiste aladega üldarenemiskäigus. Seda tõde ei tunne mitte üksi meie, kes seisame kogu raudtee asja südametuksumise lähedal, vaid seda tunnevad samuti, või veel paremini, laiased kodanikkude hulgas, kes raudteed ühel või teisel viisil tarvitavad. Tõesti ei tahaks uskuda, et leiduks palju neid, kes ei oleks märganud kuidas meie raudtee liikumine päev-päevalt paranes, kuidas rongid kiirema käigu omasid, transiit- ja sisemised-veod korrapäraselt sündisid, kuidas reisivagunid nii väliselt, kui seepidistelt puhtamateks ja nägusamateks muutusid, teed paranesid, kuidas jaama ja liini hooned vähehaaval remonteerituna ja värvituna värskema ilme omasid ja kuidas siin-seal uutel haruteedel, lühematel ja pikematel, liikumine avanes jne. jne.

Nii näeme, et möödunud aasta töö ja vaev on annud tagajärgi ja meie võime rõõmuga seda allakriipsutada, et meil aasta

kestel tõesti on saavutatud väärtusi, mida rahuldustundega raudtee majapidamises aktiivasse kirjutada sünnib. Aasta vahetusel olgu lubatud meele tuletada raudteelaste pere teeneid ja seda väikest kokkuvõtet selleks, ja peaasjalikult ainult selleks et ergutust saada ja õhutus ammutada uuel aastal kahekordse jõuga tallatud rada edasi sammumiseks. Seda enam, et raudteelaste isiklised päevamured, madalate palkade tõttu möödunud aastal, on ähvardanud tumestada nende teadlikku üldsihti oma raskete ja vastutavate kohuste täitmisel.

Õnneks ei ole möödunud aasta ka raudteelaste kutsehuvidest mitte päris vaikides mööda läinud. Siin on oma tegevust alganud „Eesti raudteede liikumise- osakonna jaama ametnikkude kutseühisus“ ja „teemeistrite ühing“. Mõlemad rühmitused pidasid kongresse ja panid sellega põhja oma kutsehuvide selgitamiseks ja nende otstarvekohaseks kaitsmiseks; olgugi et see kutsehuviline tegevus veel suurt elavust senini ellu kutsunud ei ole, on siin ometi tegemist algatusega, mis tulevikus asjatundlikult ja tõsiselt juhitud, head vilja töötab kanda. Üksi jaama ametnikkude ühisuse poolt ellukutsutud omavaheline abiandmise kassa teenib tõsist tähelepanu ja näitab kui praktilised meie inimesed võivad olla, kui neid ühised huvid seovad.

Möödunud aasta tegevuse kogupilti vaadeldes, näeme aga siiski et see on suuremalt jaolt koondunud nagu alusmüüri ehitamiseks, mis on nõudnud palju tööd ja püsivust, kuid mida ei ole õieti näha sest et ehitus ise veel tekkimata. Suurem

Ea 1028

ja nähtavam osa kõigist kavatsustest jääb uuele aastale elluviimiseks. Nii tahab uus aasta esineda Eestis esimese katsega raudtee elektrifitseerimise alal, mis esialgu Tallin — Nõmme liinil käima pannakse.

Ehitusele tuleb rida uusi jaamahooneid ja ümberehitusele hulk vanu jaamahooneid, mis ümberprojekteeritud nõuetele vastavateks. Raudteelaste ääretu korteri kitsikusele võib tublit lahendust loota, kui suur ehitusprogramm, mis 4500 ruutmeetrit korteri pinda ette näeb, uue aasta jooksul teostakse.

Liikumisalal viiakse täide kava, mille järel rongide ja laevade sõiduplaanid võimalust mööda kokkukõlastakse, mis reisijatele mitte vähese tähendusega ei ole.

Need ja palju teisi kavatsusi, mis raudtee tegelastel programmi võetud, töötavad uueks aastaks raudteelastele anda palju

huvitavat tööd, mille tagajärjed meid ja meie väikest riiki jälle pisut Euroopale ligemale aitavad kanda. Kõike seda tööd, mis uueks aastaks raudteelaste õlgadele veeretud, kõiki neid muresid, mis raudteelaste austusväärilist elukutset valdavad, tahab ka „Eesti Raudtee“ toimetus uuel aastal truu seltsimehena jagada, et kui mitte veel praegu, siis vähemasti aasta pärast — uue verstatulbani jõudes — tunda ennast täieõiguslisena ja lahutamata liikmena raudteelaste usinas peres. Noore ajakirjana peatume esimest korda aasta vahetusel, et vaadata tagasi käidud teele, kus olnud komistusi ja raskusi. . . Noore, kuid juba rohkem kogenuna, algame uut versta ja tundes oma õiget rada, vaatame julge lootusega tulevikku ja soovime kõigile, kes meiega: Head uut aastat!

1 jaanuaril 1923.

Toimetus.

Raudteede eksploatatsioon.

A. R—nn.

(Järg).

Arusaadav nüüd, miks iseäranis piinliku peensusega kaalumise alla võetagu muldse teetamm ehitamise, jõesängide kindlustamise ja teiste sarnaste tööde teostamise küsimused, tehes ainult seda, mis tungivalt tarvilik ning kunagi mitte hasartudes isesuguste „püsivuse tagavarade“ saavutamisel. Samuti peetagu silmas, et vajaduseta või otstarbetumalt sihitud jaama teeharud, näituseks, nõuavad mitte üksnes liigseid kapitaalid ja liigseid eksploatatsiooni kulusid oma korrashoidmiseks ja ülevalpidamiseks, vaid veel ka ülearuse vagunite kahiseisu kohana esinevad. Jäägu ära kõik kunstilises mõttes kaunis kahtlased ilustused, nagu vähepüsivad ja sageli parandusi nõudvad puulõiked majadel ning aedadel. Sõnaga — igasugune väljamineku punkt ehituse alal saagu süstemaatiliselt ning hoolega tundma õpitud, et eksimata osatakse alale jätta ainult neid punkte, mis tõesti ettevõtte huvides väljakutsutud, mitte aga iganenud vea jäänusena ehituse juurest ehituse juure ei kandu. „Majanduslikkus kõiges!“ — see olgu iga raudtee tegelase lipukirjas nii ehitamise kui eksploatatsiooni alal.

Üheks tähtsamaks eksploatatsiooni majanduslikkuse küsimusest on teenijate arvu küsimus. Teenijate ja tööliste ülevalpidamise peale kulub peaaegu pool eksploa-

tatsiooni välja minekust. Tähendab, on tarvis igakülgset kanda hoolt, et teel puuduksid liigsed tööjõud. Abinõudena selle saavutamiseks oleks töö mehaniseerimine, ratsionaalne tegevuse korraldamine, teenijate huvi omas edasijõudmises, korralik juhivate tegelaste järelvalve juhatajate poolt, heade tööjõudude valik.

Töö mehaniseerimise all mõistetakse täielikku ehk osalist inimtöö vahetust masinatöö vastu. Näidetena võiks tuua: pöörangute tsentraliseerimise, mis võimaldab ühele ehk kahele signalistile pöörangute teenimist, milleks muidu kümned roopaseadjad vajaneks; automaatsed pidurid, millede tõttu läbi saab ilma pidurkonduktorita; kraanasid raskuste tõstmiseks ning paigalt nihutamiseks töökodades, sest kraanad teevad kümnete mustatööliste töö, kiirendades pealegi töö protsessi; tõsturisid ja transportöörisid vilja ümberpaigutamiseks aitades ehk bagaashi kohaletoimetamiseks suurtes jaamades.

Mehaneerimise kasulikkust kontrolleri-takse samasuguste väljaarvamiste abil, nagu see tarvitav iga muugi majanduslise elemendi puhul: kui mehaniseerimise peale kulunud kapitaal protsendid kinni kattuvad mehaniseerimise läbi saavutatud eksploatatsiooni tuludega, siis tunnistatakse niisu-

gust mehanisatsiooni otstarbekohaseks. Kuid peale otsekoheste majandusliste tulude toob mehanisatsioon tihti suuri kaudseid kasusi, millel mõnikord otsustav tähtsus. Nii, näituseks, suurendavad eelpool mainitud pöörangute tsentralisatsioon ja automaatsed pidurid liikumise julgeolekut niivõrd ja annavad niisuguseid muid mõnususi (korralduste kiire täitmise võimaluse rongide vastuvõtmisel ja ärasaatmisel, rongi seisueelse aeglustuse vältel vähendamise jm.) et selletaolist mehanisatsiooni isegi siis kasutakse, kui nende aritmeetilisele arvetusele alluvad tulud neid ei õiglustagi, sest on ju selge, et kaudsed tulud, mida täpipealt arvesse võtta ei saa, — õieti suured on.

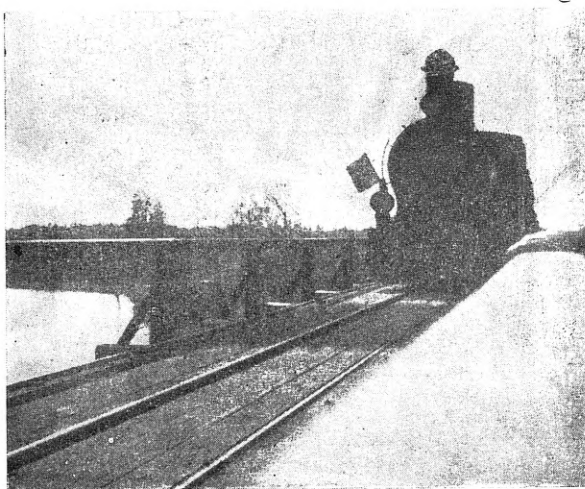
Korralik tegevuse organisatsioon eeldab et nii kui terve ettevõtte, nii ka iga ta liitosa või isegi kõik üksikud operatsioonid, mis kogu ettevõtte ehk ta osade funktsioonide protsessi kuuluvad, teostakse hästi läbimõeldud ja igakülgsest kokkukõlastatud kava järele nii, et ükski osa, ükski operatsioon halvavalt ei mõjuks teise peale, vaid, ümberpöörduvalt, teist toetaks ja arendaks. Kõik operatsioonid, mis oma karakteri poolest ainult järjekorraliselt teostakse, järgnevad üks-teisele — üldse öeldud — teostakse katkemata. Kõik see aga, mida võimalik teha ühel ajal, viiakse ühtlaselt või paralleelselt läbi. Näituseks: ärasaateks valmistatud rongikoosseis ei tohi peatuda veduri valmisolematuse tõttu, valmis seatud ja määratud tähtajaks ärasaateks kuuluv vedur ei pea kinni peetud saama rongikoosseisu valmisolematuse järeldusel.

Korrapärane tegevuse organiseerimine, mida viimase ajani üksikute organisaatorite ning juhtide isikliku talendi arvesse pandi „ülesleidja saladuse“ deviisi all, — saab viimasel ajal ikka enam ja enam teaduslikkude uurimiste alaks ning selle järeldusel muutuvad korraliku organisatsiooni seadused lähemas tulevikus üldkättesaadavaks. Muidugi ei pruugi sellepärast arvata, et niisugune olukord isiklikkude vaimuannete olemasolu eitab, sest progressi käigul pole piiri.

Teenijate huvi töö vastu õhutab peaauglikult tasu süsteem, mille puhul palgamäär ära ripub teenija hoolsusest, oskusest ja heatahtlikkusest. Näide: tükitöö töökodades, preemiad üksikute saavutuste eest, erilised autasud (katkenud roopa leiude eest, näituseks), ergutusraha aasta lõpul

kõigile teenijaile, millise suurus oleneb eksploatatsiooni alal saavutatud üldistest resultaatidest jne.

Olgu ettevõtte tegevus organiseeritud nii otstarbekohaselt kui tahes, olgu üksikud instruksioonid, seadlused ja korraldused nii täielikud ning hästi läbimõeldud kui tahes, — praksis näitab ometi, et kõige selle järeldusel ei kõrvaldu juhtide alatise elava valve tarvidus juhitavate järele, sest sellega hoitakse ära kohususte täitmata jätmise hooletute poolt, eeldakse kogemata tehtavad vead või pehmendakse nende vigade tagajärjed, proovitakse järele antud juhtkirjade otstarbekohasus ning saadakse materjalid tegevuse edaspidiseks edukaks täiendamiseks.

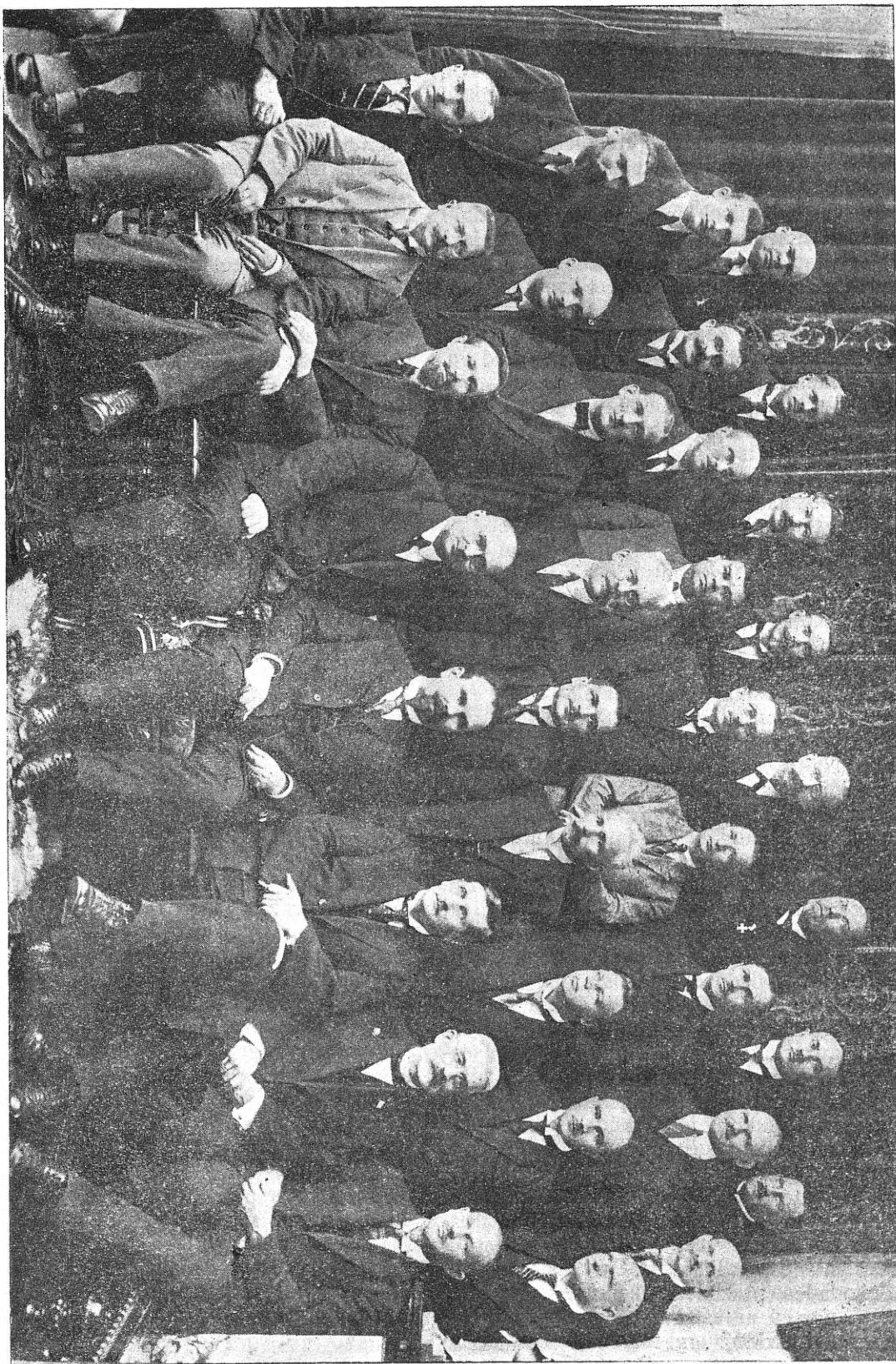


Sild üle Saku jõe.

Otstarbekohane järevalve ja instrueerimine eeldab korralikku juhatajate ning juhatavate vahet, mis sellekohase teenistuse seadluse käsitada olgu. Sama otstarbekohane ja tagajärjekas järevalve organiseerimine nõuab ka mitmesuguste raudtee-erialade juhatajate otstarbekohast vahet.

Heade tööjõudude koondlus saabub uute teenijate ettevaatliku vastuvõtmise teel, tõenäoliste rekomendatsioonide ning tarviliku proovi põhjal. Ka mängib tähtsat osa kõlbmatute teenijate vallaldamine parajal ajal, niisuguste koolide asutamine, kus teenijad või raudtee teenistuse astuda soovivad teoreetilist ja praktilist ettevalmistust saaks ning, viimaks, tuleks raudtee teenistus korraldada nõnda, et teenijad hindaks oma kohta (hoolitsemine teenijate materjalse ning vaimlise hea olukorra eest).

(Järgneb.)



Teedeministeeriumi ja temale alluvate asutuste kõrgemad ametnikud. Keskel teedeminister ins. K. Ipsberg.

Raudteede elektriseerimise probleem Lääne-Euroopas ja Ameerikas.

(Järg).

Inglismaa raudteede elektriseerimine edeneb vähem intensiivsemalt kui Prantsuse oma Inglismaa kaevab aastas 280.000.000 tonni sütt, millest raudtee ainult 15.000.000 tonni hävitab s. o. umbes 5% tervest saagist. Seepärast ei ole elektriseerimise küsimus Inglismaale mitte nii suure tähtsusega, seda enam, et temal ka veejõud puuduvad. Kuid raudteeliinidel, kus suur liikumine, on siiski üleminek elektriseeritud raudtee juurde iseäranis otstarbekohane. Suur-Briti tööstusele töötab praegune elektriseerimise kava palju parem, eriti sellepoolest, et hulgaarvulised väiksed elektrijaamakesed, mis praegu tervet maad katavad ja igasugust süsteemilist voolu valmistavad, unifitseeritud võrguga tugevate ja võimsate keskjaamade vastu vahetakse. Sõe kallinemine (peaaegu 3 korda võrdlemisi ennesõjaaegsega) sunnib Inglismaad elektriseerimisega ruttama. Inglise valitsus andis välja isesuguse „Elektri Bill'i“, mille järele teostub elektriga energia valmistamise monopoliseerimine, jättes aga ka siiski eraettevõtetele töötamise võimaluse kui nad aga suudavad asja ökonoomsemalt ja ratsionaalsemalt korraldada. Praegusel ajal on Inglismaal elekterraudteid vähe enam kui 1000 kilomeetert, sellest on 144 kilomeetrilisel teel tarvitusel 25 perioodiline ühefaasiline vool; 100 kilomeetrilisel teel — kõrgepingeline alaline vool ja 875 kilomeetrilisel teel — 600 voldiline vool. Voolu süsteemi kõlblikkuse otsustamiseks tegid inglise eraseltsid katseid. Nii ehitati Liverpool — Manchester liinil uus katseliin 1200 voldilise alalise vooluga. Saavutud tagajärjed olid täieste rahuloldavad, eriti just rongide möödalaskevõime suurenemise suhtes. Teisel katseliinil Bury — Brook tehti katseid 3600 voldilise alalise vooluga. Rongid seisis koos ühest mootorvagunist, mis oli varustud nelja 275 hob. jõulise mootoriga mille iga kollektori juures oli pinge 1800 volti, ja kahest juurde haagitava vagunist. Viieaastase katse järele töötas veerev osa täieste korralikult edasi. Õnnetum oli katse ülemise kontaktjuhiga. Katseliin läks läbi Bury tunneli ja oli seal läbisõitvate hulgaarvuliste auruveurite intensiivse mõju all. Peale selle on seal, tööstuslike raiooni iseloomu tõttu, õhk alati auru ja gaasidega küllastud. Eriti raskete

töötamistingimiste tõttu sellel liinil tulid väga sageli rikked ette. See liin tuli siis pärast ümbermuuta 1200 voldiliseks ja kolmeroopaliseks.

Vaatamata rea katsete peale ei ole voolu süsteemi Inglismaal veel valida suudetud. Valitsus soovib alalist voolu, pingega 600—750 volti ja 1200—1500 volti. Küsimus 3000 voldilise voolu kohta ei ole veel otsustatud. Energia edasiandmine peab sündima kolmefaasilise voolu abil tööstuslike perioodiga. Kõigilähemal ajal kavatakse eraseltsid veel umbes 420 kilomeetert raudteed elektriseerida. Inglismaa tähtsamates asumaades hakatakse samuti raudteid elektriseerima. Austraalias on Melburni tee jaoks võetud pinge 1500 volti. Üle 500 kilomeetri sellest teest on juba elektriseeritud. Lõuna Aafrikas on Nataalia raudteede jaoks valitud 3000 voldiline vool ja lühikese tunnel-tee jaoks, Uuel Meremaal 1200 volti ülemise kontakt juhiga. Kanaada elektriseeritakse 2400 voldilise vooluga.

Euroopa riikidest võttis kaugesõiduteede elektriseerimise küsimuse kõigeesimesena harutusele Itaalia. Üle 11.000.000 tonni sütt tuleb Itaaliale praegu väljamaalt sisse vedada. Raudteede jaoks kulub umbes 2.500.000 tonni. Sütt ei ole Itaalias praegu üldse olemas, kuna aga on üle 5.000.000 hob. j. temal senini kasutamata veejõudu. Praegu on Itaalias umbes 450 kilomeetert raudteed elektriseeritud. Lähemal ajal kavatakse valitsus laiemat elektriseerimise tööd alata. Esimeses järgkorras kavatakse valitsus riikliselt elektriseerida liinid Ovada — Sampierdarena, Genoa — Spezzia, Florence — Bologna, Orte — Foligno, Rome — Naples ühes harudega ja Chiasso — Faenza — Milan; üldse 1535 kilomeetert. Pääle nende kavatakse edaspidi elektriseerida liinid Alexandria — Ovada, Falconara — Faenza, Salmona — Pescara — Falconara, Ceca — Trafarella, Trieste — Monfalcone; üldse 1300 kilomeetert. Era seltside poolt elektriseeritakse järgmised tähtsad liinid: Savona — Vendimiglia, Turin — Venece, Milan — Bologna — Padua, Bologna — Verona, Primolena — Trent, Florence — Pisa, Benvenuto — Salerno ühes harudega; üldse umbes 2000 kilomeetert. Voolu süsteem, mida tarvitab Itaalia oma raudteedele on 3-e faasiline 15—16 perioodiline ja 3000 voldiline. Sellepeale vaatamata, et suurem osa

eriteadlasi tunnistab selle voolusüsteemi selleks otstarbeks mittekõlblikuks üldriiklisestvaatekohast, tarvitavad itaallased teda kangekaelselt siiski edasi. Üheks põhjenduseks kolmefaasilise voolu kasuks ütlevad itaalia insenerid selle fakti olevat, et sõja ajal on raudteed kolmefaasilise vooluga laitmatult töötnud. Need rongid sõitsid sõjavägede ühest kohast teise vedamisel matemaatilise täpsusega. Nad loevad kolmefaasiliste mootorite omaduseks tiirlemise kiirust alalisena hoida ka koorma muutusel. Tõepoolest ei seisa küsimus siin mitte kolmefaasilise voolu mootorites, vaid üldse elekterraudtees, kuid sellegipärast kavatakse kõik eelmainitud liinid siiski väikesagedusega kolmefaasilise vooluga elektriseerida, motiivide põhjal, millede hulgas ka ülalmainitu seisab. Kuid siiski kavatsevad Itaalia insenerid veel uuesti järeleproovimise alla võtta nende poolt valitud süsteemi otstarbekohasust. Selleks ehitakse praegu katseliin mis varustakse uuemate süsteemiliste vooludega. Teed Rome—Anzio, Rome—Tivoli varustakse 3-e faasilise vooluga tööstuslike sageduse juures, ja tee Messina—Catania kõrgepingelise alalise vooluga; üldse umbes 300 kilomeetert.

Kui tööstuslike sagedusega kolmefaasiline vool otstarbekohasemaks arvatakse, siis tehakse lõunapoolsed teed sellekohaselt ümber. Üldine teepikkus mis elektriseerimisele tuleb on 5135 kilomeetert, üldisest raudteepikkusest — 13641 kilomeetert, ehk ligi 38^oo.

Helveetsias edeneb, nagu Itaalias ja Pransusmaalgi, elektriseerimise küsimus väga hoogsalt. Oma söe puudumine ühest küljest ja suur veejõudude hulk teisest küljest (kuni 3.000.000 hob. j.) teevad Helveetsia raudteede elektriseerimise väga kasulikuks. Praegu on säälest 4200 kilomeetrilistest teest elektriseeritud umbes 270 kilomeetert. 1918. aastal kinnitas Föderatiivne Valitsus maa elektriseerimise üldplaani. Esimeses järgkorras elektriseeritakse tähtsamad teed, nende seas Zürich—Losanna üle Olten—Bern—Fribourg. Selles järgkorras elektriseerimisele tuleva raudtee pikkus on 1128 kilomeetert, edaspidi elektriseeritakse keskmise tähtsusega teed — umbes 600 kilomeetert ja lõpuks — kõik teised. Elektriseerimiseks on valitud 15000 voldiline 15 perioodiline ühefaasiline vool. Simploni tunnelis on kavatud esialgu alalejätta praegune 3-e faasiline vool.

Saksamaa raudteede elektriseerimine

edeneb võrdlemisi aeglases tempos. Saksamaal kaevatakse 280.000.000 tonni kivisütt aastas, millest raudtee ainult väikese protsendi kulutab. Kuid selle söekülluse peale vaatamata, ei või ka Saksamaa kasutamata jätta elektriseeritud raudteede paremusi, pealegi, kui sellejuures kasutada võib lõunapool asuvat 1.500.000 hob. jõulist veejõudu. Enam itensiivsemat elektriseerimise teostamist takistab Saksamaal tema praegune raske majandusline seisukord. Siiski on elektriseeritud suur liin Magdeburg—Leipzig, samuti on elektriseerimisel osa Sileesi raudteid, ka Berliinis ja tema ümbruses olevad teed. Voolusüsteemiks on Saksamaa, nagu Helveetsiaga, valinud 15.000 voldilise 15 perioodilise ühefaasilise voolu.

Võrdlemisi ammu juba hakkas elektriseerimise küsimust harutama Rootsi. Praegu töötab seal juba liin Kiruna—Riksgranzén, mille pikkus on 120 kilomeetert. Praktikalise lahenduse leidis küsimus tee ehitamises ka Lapimaa. 1919. a. projekti järele tulevad ehitusele 8 keskjaama, mille aastane töö oleks 700.000.000 kWh, millest 400.000.000 kWh on määratud raudteedele. Ka Rootsis on voolusüsteemiks valitud 15000 voldiline 15 perioodiline ühefaasiline vool.

Austria, kes peale tema jaotamist söest peaagu täiesti ilma jäi, paneb suuri lootusi elektriseerimise peale. Esimeses järgkorras on kavatud 720 kilomeetert peajasalikult mäeraudteed elektriseerida. Teises järgkorras tahetakse 1200 kilomeetert elektriseerida. Selleks kulub üldse 150.000 h j. Oma praeguse raske majanduslike seisukorra juures edeneb see töö aga väga aeglaselt.

Ka Belgia tahab, selle peale vaatamata et tal sütt palju on, omi teid elektriseerida. Valitsus mõtleb esimeses järgkorras elektriseerida liinid Bruxelles—Anvers, Luxembourggi teed ja teed, mis Brüsseli viivad. Voolu süsteem ei ole küll veel kindlaksmääratud, kuid kõigi andmete põhjal võib arvata, et 1500 voldiline alaline vool. Tööle mõeldaks panna mootorvagnid (4 mootorit, igaüks 275 hob. j.), ja iga juurde kaks külge haagitavat vagnit, siis elektervedurid reisijate rongide jaoks, võimsusega 2200 hob. jõudu ja kaubarongide jaoks 1650 hob. j.

Hispania mõtleb samuti lähemal ajal käsile võtta suured elektriseerimise tööd, eriti, just tema põhjapoolses osas. Elektriseerimisele tuleb liin Arenas—Bilbao ja teed,

mis seotud Barcelona'ga. Voolusüsteemiks võetakse 1500 ja 3000 voldiline alaline vool.

Suuri elektriseerimise plaane loob ka uus Jugo-Slaavia. See maa on väga rikas loodusvarade poolest. Elektriseerimine töötab temale ilusat tulevikku tööstuse ja transpordi alal. Valitsuse erikomisjonid on voolusüsteemiks valinud 150.000 voldilise ja 50 perioodilise kolmefaasilise voolu. Võrkude jaoks mis linne ja alevisi köidab alandakse see pingeline kuni 6000 voldini. Madalpinge võrk saab 220 voldiline. Jugo-Slaavial on suured veejõud ja kolossaalsed kivisõe lademed. Esimeses järjekorras ehitakse hüdrantilised jõujaamad 1.200.000 hob.

jõu jaoks ja aurujõujaamad 500 000 hob. j. jaoks. Elektriseerimist tahetakse teostada lähemate 10.—15. aasta jooksul.

Nii näeme, et raudteede elektriseerimise küsimuse lahendusel Euroopas ja Ameerikas elektri üleolek aurust enam pea kusagil vastuvaidlust ei tekita, olgugi et elekterraudteede hulk veel praegu väike. Terve maailma 1.200.000 kilomeetrilise raudtee kohta, kus 300.000 vedurit sõidavad, on elekterraudteid praegu ainult vähe üle 12000 kilomeetri ühes 1000 elekterveduriga, kuid nende numbrite vaherkord on elektriseerimise proleemi jõudsa arenemise tõttu järsult muutumas.

Ev. M.

Puudused Tamsalu-Paide kitsarööplisel raudteel.

Juba enne ilmasõda oli tolleaegsel valitsusel kavatsusi kahe, peaaegu paralleel, raudteeliini vahel ühendust luua, see on Valk-Tallinna laiarööplise ja Pärnu-Tallinna kitsarööplise vahel. Seks otstarbeks oli ka muu seas kavatsusel Tapa-Paide liin. Ilmasõja tekkimisel jäid kavatsused teostamata. Vahepeal ehitati aga eraettevõtjate poolt ärilistel otstarbetel Tamsalu-Karinu kitsarööpline tee.

Valitsus, tundes tarvidust Paide umbtee ja laiarööplise ühendamise järele, võttis eraettevõtjalt Tamsalu-Karinu liinist ühe osa üle ja pikendas seda Paideni.

Sellega loodi ühendus Tamsalu ja Paide vahel, mida tarvitasid omal ajal Saksa okupatsioonil võimud ja missugust ühendust ka E. Vabariigi poolt kasutatakse 1919. aastast saadik.

Liin ehitati sõjaaegsetes oludes, kiires korras ja tal on puudusi, mis seni veel kõrvaldamata; ka ei vasta ta mitte korraliku liikumise nõutele.

Praegu funktsioneerivad kõne all oleval liinil kolm vahejaama, kuid igal pool puuduvad seks tarvisminevad ajakohased hooned, nii jaamahooned, teenijate korterid, kui kaubahoiuruumid.

Mõnel teenijatest on korda läinud korterit 2—3 klm. kauguses jaamast leida, suurem osa aga on sunnitud kohaleveetud halatsemisvääriilistes barakkides elama. Barakid on laudadest ehitatud ja sedavõrd väikesed, et neid tarbekorral ühest kohast teise võib paigutada, ka on nad niivõrd õredad, et igasugune väline temperatuuri muutus end hoones tunda laseb.

Temperatuuri kõikumised tõusevad neis barakkides mõne tunni jooksul kuni 10°;

pahatihti võib seda esile kutsuda ainsam tuulepuhang. Olla märgata, et isegi hiired neist kongest talveks kaovad, kuna inimestel see korterite puudusel võimata.

Sarnastes oludes on teenijad oma perekondadega sunnitud elama, sarnastes barakkides asuvad ka Esna ja Vajangu jaamade kontoriruumid ja reisijate ooteruumid.

Kuivõrd sarnased elamistingimised tervisele kahjulikud on — ei tarvitse selgitust, kuid seal „ülemalpool“ oldakse vist ka vastupidisel, ehk vähemalt ükskõiksel arvamisel.

Kui vähe tähelepanu kõne all oleva liini tähtsuse ja korraldamise peale on pööratud, näitab asjaolu, et isegi jaamade piirkonnad täielikult kindlaks määramata on. Mõtles raudteevalitsus kord enam-vähem korralikke jaamahooneid ehitada, siis oleks see praeguse korra juures takistud, sest näituseks, Järva-Jaanis planeeritud alevimaatükid ulatavad praeguste raudtee „ehituste“ ukse alla, missugustel maatükkidel ehitustega juba alatud on.

Ei või aga öelda, et Tamsalu-Paide liin tähtsusetu oleks, mis tarvisminevaid korraldusi ei nõuaks. Juba otsekohese ühenduse järele otsustades kauba- ja reisijate veo alal on liini tegevus, võrreldes eelmineva aastaga, 4—5 kordseks tõusnud.

Võib oletada, et see veel tõuseks liikumise abinõude ja jaamade korraliku sisseade tagajärjel.

Rahva suus on jutt, et see neile ainult uue karistusviisina sisse on seatud, kes Tamsalu-Paide raudteel on sunnitud sõitma.

Võib öelda, et seda „karistust“ osalt pehendas eelnimetud otseühenduse avamine, ta pehmeneks aga veelgi kui see

mõte teostuks, et J.-Jaanist liin otse Tapale ehitakse ja Paide-Türi (Pärnu-Tallinna kitsar. umbtee) osa Pärnu-Tallinna teest riigile üle võetakse, mis hulga ümberistumise tüli vähendaks.

Parandusi lubati ja neid oodeti, kuid

juure veeti ainult eelpool nimetud halatsemisväärilisi barakke. Kas see parandus on — ei tea öelda, kuid siin läheb vist jälle ülemuse arvamine nende omaga lahku, keda neis elama ja töötama sunnitakse. Pind.

Kaotus.

Oskar Ristnökk on ülevamas pühadeeelses meeleolus. Kui ametnik vabanes ta juba kell 12 p. tööst. Pühad arvab ta tulema nii pikad, et ei tea, mis nendega õieti peale hakata.

Hämardeb ilm. Õrnad lumeräitsakad langevad hääletult kui unenäos naabermaja madalale katusele ja raagus puudele. Hubinal põlevad puud ahjus. Helged leegid valgustavad ahjuesist, tihendades varje nurkades.

Ristnökk asub madala järiga ahju ette. Andub unelustele. Hea on olla noor, kuid veel parem oleks olla noor ning rikas ja ühtlasi, kuulus.

Ristnökk on pisut kidakeelne. Selles omaduses näeb ta enesele kõige suuremat takistust eluteel. Kõigest jõust püüab ta harjuda ladusalt rääkima. Vabal ajal peab ta üksi olles sageli kõnet. Ained on tal selle juures väga mitmekesised.

Täna peab ta jõulukõne olematule publikumile. Võtab vastava poosi ning näoilme. Algab: „Austatud piduvõõrad! Hämaral ajal, samane — tuisu ja tormide kiuste oleme jälle rõõmsad, pidutseme... e-e — samane — ja puh-puhkame tööst ja — samane — — vaevast. Ha- aljad kuused seisavad — samane — saunas kui lossis ühte m- moodi sirged ja- ja s- sihvakad nagu noored — samane — piigad...“

„Tublisti puuderdu, värvitud ja võõbatud ning säravatesse räbalatesse mässitud...“ katkestab kellegi irooniline hääl pühadekõne. Lável seisab Eduard Võigas, Ristnoka sõber, vanem ametnik.

Ametkond tunneb Võigast kui head töötajat, kuid ühtlasi kui igavest virisejat haputujulist naistepõlgajat. Hammustava pilkega materdab ta kõike, millel tundub vähegi halemeelsuse lõhna.

Nähes haljaid kuuseoksi Ristnoka toas — laual ja seintel, pildiraamide taga, — algab Võigas kohe sõjakäiku:

„Näe, ehiv tuba nagu mõni hallitanud vanapiiga! Ime, et sul puudub veel jõulupuuga inglina ladvas ja kringliga tüves, ja

et sa ei laula „Oh, kuusepuu...“ Nojah, sa pead selle asemel ju kõnet... Ha-ha-ha!“ —

Liig roosiline on Ristnoka meeleolu, et vastata jämeduse peale jämedusega. Ta ajab mokad torru nagu vilistaks tasa mingit viit ning mõtleb endamisi:

„Huvitav oleks teada, miks on ta alati nii kibe. Oleme küll sõbrad, aga ma ei tea temast õieti midagi peale fakti, et ta Vene ajal olnud jõukas ettevõtja raudteel ja et ta nüüd on arvepidaja.“

Sõbra otsa lahkelt vaadates lausub Ristnökk naljatades:

„Kuule, ära nori ilmaaegu riidu! Jutusta parem midagi huvitavat, jõuluõhtu kohast. Oled ju laialt käinud, palju näinud. Vast selgub sel teel ka sinu iseloomu sapilikkus. Ega sa ilma põhjuseta vist nii pahur poleks.“

Tükil ajal vaikib Võigas, vahtides eemale nurka. Siis otsustab:

„Hea küll. Olen täna su külaline, katson olla ühtlasi ka su õuenarr, vaigistada vestega su uudishimu, peletada eemale igavust. —

Mulle on pühad ja pühapäevad kõige vastikum aeg. Nad on minu meelest tühjad. Et neid millegagi täita, peab välja mõtlema igat seltsi banaalsusi ja rumalusi. Ammutama vasikavaimustust mõnest läikivast asjast või mängukannist nagu laps või mõni metsolevus. Minu arvates astutakse kõik mõtlematud sammud harilikult pühale ajal.

Ka minu elu suurim narritemp kuulub pühade-aegsete rumaluste hulka.

Jõulupühil kohtasin — see oli aastate eest — valge peaga plikat. Vaimustudes temast kõige kõrgema kraadini, lasksin, va' ees, enda meelitada lõppude lõpuks papi ette.

Õrnana, naiiv-süütuna paistis mulle Virve ja ma ei tulnud uneski selle peale, et temal võivat olla samad kriukad ja konksud, mis tavaliselt iseloomustavad naisi.

Analüeerida igat ta tegu ja sammu polnud mul aega — teenisin raha, et võimaldada Virvele igas mõttes head ja laheda elu.

Seadlused ja korraldused raudteel.

Segarongide liikumine Pärnu ja Massiaru jaamade vahel avatud.

Alates 24./I. s. a. avatakse Pärnu—Massiaru vahel reisijate ja bagashi veoks reisurongide liikumine esialgu igal esmaspäeval, kolmapäeval ja laupäeval alljärgneva sõiduplaani järele:

R. nr. 10 / 209					Jaamade vahe klm.	Jaamade nimetus	Jaamade vahe klm.	R. nr. 210 / 9					
Sõidu-aeg	Tulek	Seisak	Minek	Vahetus				Sõidu-aeg	Tulek	Seisak	Minek	Vahetus	
—	—	—	7 ²⁰		—	Pärnu ▲	3,7	15	20 ⁰⁰	—	—		
15	7 ⁴⁵	1	7 ⁴⁶		3,7	Papiniidu	11,3	35	19 ⁴⁴	1	19 ⁴⁵		
35	8 ²¹	1	8 ²²		11,3	Vaskrääma	6,5	30	19 ⁰⁸	1	19 ⁰⁹		
20	8 ⁴²	10	8 ⁵²		6,5	Surju	5,9	18	18 ²⁸	10	18 ³⁸		
23	9 ¹⁵	30	9 ⁴⁵	Nr. 3	5,9	Riiselja	5,5	22	17 ²⁰	50	18 ¹⁰		Nr. 4
22	10 ⁰⁷	2	10 ⁰⁹		5,5	Ristiküla	13,5	54	16 ⁵⁶	2	16 ⁵⁸		
54	11 ⁰³	42	11 ⁴⁵		13,5	Laiksaare	10,9	45	15 ²⁵	37	16 ⁰²		
45	12 ³⁰	—	—		10,9 ▼	Massiaru	—	—	—	—	14 ⁴⁰		

1) Rongi koosseis üks III. kl. vagun ahjuga, üks kinnine kaubavagun bagashi veoks ja peale selle kauba vagunid Pärnu—Mõisaküla vahel määratud normini.

2) Sõidu piletite müük pealiini jaamadest haruteele, niisama haruteelt pealiinile sünnib esialgu ainult kuni Riiselja jaamani, kus kohalt reisijad edaspidiseks sõiduks peavad uue pileti jaama kassast muretsema.

3) Kohalikud bagashi saadetused võetakse vastu otsekohe sihtjaamani, kus juures hinna väljarvamisel tuleb käsitada praegu maksvuselt olevat ajutist kauguse tabelit äratähendades veopaberites pealiini ja eraldi harutee eest tulevaid summasid.

Väljavõte Pärnu—Tallinna kitsarööplise raudteevalitsuse päevakäsust nr. 3, 13. jaanuaril 1923. a. nr. 53, voodipesu tarvitamise kohta magamisvagnites.

Alates 20-st jaanuarist s. a. peab reisijatele, kes platskaartidega varustatud, rongide nr. nr. 3 ja 4 Tallinna—Pärnu vahel magamisvagnis sõidavad, nende nõudmise peale, tarvitada andma: padi, vaip ja voodipesu, reisijate veotariifis nr. 15, § 4 ettenähtud täiendava tasu eest, 100 marka iga komplekti pealt.

Iga reisija, kes raudtee patja, vaipa ja voodipesu rongis tarvitada soovib, peab ükskõik missuguse jaama kassast sellekohase pileti lunastama, mille hind on 100 marka, ja mis igale jaamale, peale platvormide ja peatuskohtade, täiendavalt välja-saadetakse.

Voodipesu piletisi võib müüa ainult kaardi ettenäitamisel, mille peale jaam tingimata äratähendama peab pesupileti numbrit, et kõrvaldada võimalust teise pesupileti ostmiseks sama platskaarti järele.

Pesupiletitel peavad jaamad äramärkima ka platskaarti numbrit.

Üheks komplektiks voodivarustusest arvatakse: 1 padi, 1 vaip, 1 padjapüür ja 2 voodilina, milledest 1 padjapüür ja 2 lina hoitakse alal numbritud ja plombeeritud kotikeses, kuna iga padi ja vaip varustatakse nahast silmusega.

Voodivarustus on arvatud ühe magamisvagnini jaoks: on rongis nr. 4 aga 2 magamisvagnit, siis jagab rongijuht pesu nende peale ära oma ära-

nägemise järele, silmaspidades seda, et ka tagasi-tuleva rongi nr. 3 jaoks jääks tarviline osa pesu.

Voodivarustuse võtmine reisijate poolt, kes omanud platskaarti, ei ole mitte sunduslik, vaid vabatahtlik.

Raudtee vanemad ametnikud, kellele Raudteevalitsuse poolt hinnata platskaardid ametlikkudeks sõitudeks välja antakse, peavad samuti, kui teised reisijadki, soovi korral voodipesu pileti muretsema.

Reisija on vastutav selle eest, kui voodivarustuse tema tarvitusel oleku ajal kaduma läheb ja temalt tuleb lähemas, ehk sihtjaamas sissenõuda kaduma läinud asjade väärtus:

padi 800 mrk., vaip 1500 mrk., voodilina 500 mrk., padjapüür 200 mrk.

Enne reisija päralt jõudmist sihtjaama on rongijuht isiklikult, ehk oma abi läbi, kohustud tarvitusel olnud voodivarustuse täies korras reisijalt vastuvõtma ja ära viima.

Tee ja ehituste jaoskondade ümbermuudamine.

1. jaanuarist s. a. avatakse kolme Tee ja Ehituste jaoskonna asemele kuus jaoskonda.

Jaoskonnad, jaoskondade asukohad, piirid ja nende alluvad teemeistrite piirkonnad on järgmised:

I. Jaoskond — asukoht Tallinnas.

Temale allub:

Kilomeetrite ja teeharude järele: Peatee, laiarööpline, ühes selle juure kuuluvate kõrvaliste ja erateeharudega, Haapsalust alates

0—103 kilomeetrit, Keila—Baltiski liin 22,2 klm. pikkuses, Haapsalu—Rohuküla liin 7,8 klm. pikkuses ja kõik Tallinna kitsaroopaline Peajaam.

Teemeistrite piirkondade järele:

1—7 laiaroopalised ja 1—2 kitsaroopalised teemeistrite piirkonnad.

II. jaoskond — asukoht Tallinnas.

Temale allub:

Kilomeetrite ja teeharude järele:

Peatee, laiaroopaline, ühes selle juure kuuluvate kõrvaliste ja erateeharudega 103—151 kilomeetrit, Tallinna sõlm ja kitsaroopalised sadama ja erateeharud.

Teemeistrite piirkondade järele:

8—13 laiaroopalised teemeistrite piirkonnad.

III. jaoskond — asukoht Tapal.

Temale allub:

Kilomeetrite ja teeharude järele:

Peatee, laiaroopaline, ühes selle juure kuuluvate kõrvaliste ja erateeharudega 151—218 kilomeetrit, 315/316—356 kilomeetrit ja Tamsalu—Paide kitsaline tee ühes selle juure kuuluvate kõrvaliste ja erateeharudega.

Teemeistrite piirkondade järele:

14—20 laiaroopalised, 44, 45 ja 46 kitsaroopalised Tamsalu—Paide teemeistrite piirkonnad.

IV. jaoskond — asukoht Narvas.

Temale allub:

Kilomeetrite ja teeharude järele:

Peatee, laiaroopaline, ühes selle juure kuuluvate kõrvaliste ja erateeharudega 218—323,5 kilomeetrit.

Teemeistrite piirkondade järele:

21—27 laiaroopalised teemeistri piirkonnad.

V. jaoskond — asukoht Tartus.

Temale allub:

Kilomeetrite ja teeharude järele:

Peatee, laiaroopaline, ühes selle juure kuuluvate kõrvaliste ja erateeharudega 356—490 kilomeetrit ja Jõgeva—Puurmanni kitsaroopaline tee.

Teemeistrite piirkondade järele:

28—35 laiaroopaline teemeistrite piirkond.

VI. jaoskond — Valgas.

Temale allub:

Kilomeetrite ja teeharude järele:

Peatee, laiaroopaline, ühes selle juure kuuluvate kõrvaliste ja erateeharudega 490—633,3 kilomeetrit ja Valk—Mõniste kitsaroopaline tee.

Teemeistrite piirkondade järele:

36—44 laiaroopalised ja 208 kitsaroopalised piirkonnad.

Jaoskondade ülemateks määratakse:

- I jsk. ülema ajut. k. t. Eduard Leppik'u end. Pü—1.
- II jsk. ülemaks Hans Laane end. Pü—1.
- III jsk. ülema k. t. Konstantin Kaal'i end. Pü—2 k. t.
- IV " " August Dener'i end. Pü—2.
- V " " Karl Leberecht'i end. Pü—3.
- VI " ülemaks Johannes Lenzius'e end. Pü—3.

Eesti-Latvija otseühenduse sõidupiletide ja bagashi veo hinnad.

Läti Valga jaamast Lätimaa jaamadesse.

Maksev 20. jaanuarist 1923 a.

Kaugus Valka Läti jaamast klm.	Kuhu jaama	Sõiduhind Eesti mrk.			
		I. kl.	II. kl.	III. kl.	10 kg. bagashi veo-hind
		Täie-ealiste	Täie-ealiste	Täie-ealiste	
48	Valmiera . . .	194.00	97.50	49.50	16.10
76	Cēsis	305.50	153.50	77.00	25.50
168	Rīga	676.00	338.00	169.00	56.30
212	Jelgava	853.00	426.50	213.50	71.00
239	Meitene	961.00	481.00	240.50	80.10
399	Liepāja	—	802.50	402.00	133.60
345	Ventspils . . .	—	694.50	347.50	115.50
388	Daugavpils I .	1559.00	780.00	390.00	129.90
392	Rēsekne II . .	—	788.00	394.00	131.30
447	Zilupe	—	898.50	450.00	149.70

Sõidupiletid Tallinnast Läti Valka maksavad: I. kl. — Mrk. 885.—, II. kl. — Mrk. 590.— ja III. kl. — Mrk. 295.—.

Vabariigi Valitsuse poolt 29. detsembril 1922. a. vastuvõetud.

Määrus raudtee veotariifide nr. 12 ja 21 muutmise kohta ja alandatud veotariifi nr. 9 maksuse tähtaja pikendamise kohta.

Veotariif nr. 12.

Vabariigi Valitsuse poolt 1. aprillil 1921. a. kinnitatud veotariif nr. 12 („R. T.“ nr. 77 — 1921. a.) muudetakse järgmiselt:

I. jagu.

§ 16, p. 5, lõige „a“ maksu normi „40 marka“ asemel kirjutatakse „60 marka“. Sama punkt, lõige „b“ maksu normi „60 marka“ asemel kirjutatakse „80 marka“. Sama punkt, lõige „d“ maksu normi „80 marka“ asemel kirjutatakse „100 marka“.

II. jagu.

§ 16, p. 2 all oleva märkuse viimane lause muudetakse järgmiselt:

„Kui saadetus, mille pikkus ulatab üle 9 meetri laiaroopalisel, ehk üle 6½ meetri kitsaroopalisel teel, laaditakse ühe pika platvormi peale, siis võetakse ka maksu ühe platvormi eest.“

Sama §, p. 6, sõnade asemele „Pärnu-Tallinna juurdeveo raudteel“ kirjutatakse „kitsaroopalistel raudteedel“.

§ 30, p. 6, lõige „d“ muudetakse järgmiselt:

„Viljaluukide, presentide ja vaguni uksevõrede eest võetava maksu saab iga tee täielikult omale; desinfektsiooni maksu, kui vedu sünnib kitsaroopaliste teede vahel, saab sihttee; kui aga vedu sünnib laiaroopalise ja kitsaroopalise teede vahel, jaotatakse disinfektsiooni maks kaheks võrdseks osaks mõlema tee vahel.“

Veotariif nr. 21.

Vabariigi Valitsuse poolt 6. sept. 1922. a. kinnitatud veotariif nr. 21 („R. T.“ nr. 119 — 1922. a.) muutmise:

§ 8 tekst muudetakse järgmiselt:

„Kaalu järele ja kraami nimetusega väikesaadetised, seal hulgas üldise nimetusega „sõjaväe kraam“, veetakse kõik VI. kl. väike-saadetiste täie tariifi järgi; vagunisaadetised, välja arvatud need, mis käesoleva tariifi § 15 nimetatud, veetakse 50% hinnalandusega vastavate klasside järgi.“

Sama § all olev märkus jäetakse välja.

Alandatud veotariif nr. 9.

Vabariigi Valitsuse poolt 28. oktoobril 1922. a. kinnitatud alandatud veotariif nr. 9 („R. T.“ nr. 56 57 — 1922. a.) jääb jõusse kuni 31. detsembrini 1923. a.

Käesolev määrus hakkab maksma 1. jaanuarist 1923. a.

Pärnu-Tallinna kitsarööplise raudteevalituse määrus nr. 124/108 25. I. 23. a. reisi- jate ja kaubaveo kohta Lelle ja Eidapere haruteedel.

Ühenduses Laiksaare ja Eidapere haruteede ajutiseks reisijate bagaashi ja kaubaveo liikumiseks avamisega, esines Raudteevalitsus alljärgnevate tariifi muutmise kavadega:

Tariif nr. 12 I jao § 17 täiendakse punkt 3-daga, järgmise sisuga:

„3. Eidapere ja Laiksaare haruteedel võetakse tarvitusele üldine veotariif.“

„Takseerimise juures võetakse arvesse kaugus, pealiini eraldi ja haruteede eest eraldi.“

„Märkus: Eidapere ja Laiksaare haruteedel on maksvad kõik määrused, mis käesoleva tariifi põhjal pealiinidel maksvad on.“

Tariif nr. 17 § 10 täiendakse märkus 3-daga, järgmise sisuga:

„Märkus 3. Bagaash-kauba saadetused Eidapere haruteele ehk Laiksaare harutee jaamadesse, ehk ümberpöörduvalt, võetakse vastu üldistel alustel. Veoraha võetakse üldise bagaashi tariifi järele ja kirjutakse kvittingides, eraldi kauguse eest pealiinil ja eraldi kauguse eest haruteel.“

Kuni eeltoodud kavade lõpuliku kinnitamiseni, tuleb neid tarvitada ajutiste määrustena, kaupade ja bagaashi veo korral haruteedel, või pealiinilt nendele haruteedele, ehk ümberpöörduvalt.

Nende kavade põhjal tuleb:

a) Nende haruteede ja pealiini vahel veetavate saadetuste peale välja kirjutada otsekohesed veodokumentid saatejaamast kuni sihtjaamani.

b) Tariifi maksud välja arvata ja dokumentidesse kirjutada, eraldi harutee ja eraldi pealiini kauguse eest.

d) Kraami väljaandmise aruandes seer. nr. 34 Laiksaare ja Eidapere harutee eest välja arvatud tariifi maksude kogusumma pealiini eest arvatud summadest lahus kirjutada, otsekohesete saadetiste jaoks ettenähtud vabas lahtris.

Veomaksude väljaarvamisel tuleb käsitada siia juurde lisatud tabelites ettenähtud kaugusi

Laiksaare harutee on pealiiniga ühendud, harutee avamisega Surju ja Siigaste vahel, uue Riiselja jaama kaudu.

Eidapere harutee on pealiiniga ühendud Lelle taama kaudu, kuna kaugus Lellest Eidapereni juleb arvata 24 klm.

Reisijatele, kes sõidavad haruteelt pealiinile, ehk ümberpöörduvalt, müüakse esialgu pileti ainult kuni pealiini ühendusjaamani s. o. Riiseljani ehk Lelleni, kust edasi sõiduks uued piletid tulevad osta.

Et jaamadel Tallinnast—Mõisakülani veel kuni uue avatud Riiselja jaamani pileti müügiks ei ole, siis tuleb esialgu kuni sellekohaste pilete saamiseni, müüa pileti kuni Riiseljale ligemate, Mõisaküla ehk Voltveti, jaamadeni, kust edasi sõiduks, kuni Riiseljani, uus pilet tuleb osta.

Esialgu liiguvad Laiksaare ja Eidapere haruteedel ainult III. klassi vagunid, ehk köetavad, istepinkidega varustud, kinnised kaubavagunid.

Ühtlasi olgu siin kohal meelde tuletud, et reisijate vedu töö ja kaubarongides — olgu reisijad eraisikud, raudteetöötajad, ehk nende perekonna liikmed, milgil tingimisel lubatud ei ole, nagu see enne haruteede avamist mõni kord ette tulnud. Reisijate vedu peab sündima üksi selleks ettenähtud rongidega, maksma pandud sõiduplaani järele.

Kauguse tabel

Pärnu-Tallinna tee jaamadest kuni Riiselja jaamani, kilomeetrites.

Kust jaamast		Kust jaamast	
Kuhu jaama	Riiselja	Kuhu jaama	Riiselja
Pärnu	28	Alliku	124
Surju	7	Käru	140
Siigaste	6	Lelle	150
Kilingi Nõmme	12	Keava	160
Voltveti	14	Rapla	167
Mõisaküla	26	Hagudi	176
Abja	37	Kohila	188
Halliste	46	Saku	204
Loodi	60	Tall. Pea.	217
Viljandi	71	„ Sad.	222
Olustvere	92	Lasna	221
Võhma	102	Paide	136
Kärevere	113	Valk I	97

Laiksaare harutee jaamade vaheliste kauguste tabel kilomeetrites.

Kust jaamast	Riiselja	Ristiküla*)	Laiksaare	Massiaru
Kuhu jaama				
Riiselja	—	6	19	30
Ristiküla*)	6	—	14	—
Laiksaare	19	14	—	11
Massiaru	30	—	11	—

*) Märgitud jaamad on avatud ainult pileti müügiks ilma bagaashi vastuvõtmata.

Korteriomanikkude ühingu „Kodu“ põhikiri.

I. Ühingu tegevusala ja õigused.

§ 1. Korteriomanikkude ühingu „Kodu“ ülesandeks on oma liigetele kõigiti abiks olla ja toetust anda korterite muretsemiseks majade ehitamiseks ja maa saamiseks ehituste alla.

§ 2. Ühingul on juriidilise isiku õigused, mille põhjal tal on luba astuda lepingutesse ja kohustusesse isikutega ning asutustega äriliste operatsioonide ja laenude läbiviimiseks ja talituskapitaali nõudmiseks, on luba liikuvat ja liikumata varandust omandada, müüa, pantida ja pandile võtta, ehitustööstuslisi ettevõtteid asutada, kui ka teiste — ühingu sihtidele vastavate ettevõtetele ühineda ja nende tegevusest oma esitajate kaudu osavõtta j. n. e., ühingul on õigus valitsuse, omavalitsuste ja seltskondliste asutustega läbikäimisesse astuda ja kohtu ees nõudmisi avaldada ja kosta.

§ 3. Ühingul on ostueesõigus — enne omavalitsuse asutusi — oma liigetelt maad, maju ja korterisi tagasi osta kui need müüjale lähevad.

§ 4. Ühingul on oma pitsat nimetusega.

II. Ühingu liikmed, nende õigused ja kohused.

§ 5. Ühingu liigeteks võivad olla üksikud isikud, kes raudtee ja tema asutustes teenivad ehk töös on ja kes on seaduse järele lepingu tegemise ning varandusliselt vastutamise võimulised.

Märkus: I. Raudtee teenistusest lahkumise korral jääb see isik täieõiguslikuks liikmeks edasi.

Märkus: II. Liikme surma puhul omandab selle liikme õigused ja kohused seaduslik pärija.

§ 6. Liikmeks astumiseks on tarvis:

a) kirjalik liikmeks astumise teadaanne juhatusele kahe soovitaja liikme allkirjaga,

b) vastuvõtmine juhatuse poolt. Juhtumisel, kui juhatuse liikmeks vastu ei võta, otsustab vastuvõtmise järgmine peakoosolek — asjast huvitud isiku sellekohase palve peale.

§ 7. Liikmeks astuja maksab sisseastumaksu Mrk. 1000.—, mida ühingust lahkumise puhul tagasi ei makseta ja osamaksusid igas kuus peakoosoleku poolt iga aasta kohta määratud suuruses aga mitte vähem kui Mrk. 500.— kuus, kuni täielikult tasutud see osa liikme jaoks ehitatud korteri või ühekorterlise maja hinnast, mis ei ole hüpoteegi laenuga kaetud.

§ 8. Juhtumisel, kui osamaks täiesti tasutud, on ühing kohustud liikmele tema nõudmisel korteri andma esimeses järjekorras pärast osamaksu lõpulikku tasumist ehitatavas majas.

§ 9. Iga liige vastutab ühingu võlakohustuste eest sel määral, nagu see tema jaoks ehitatud korteri või üksikmaja peale langeb. Iga uus liige annab ühingusse astumise allkirja, et ta vastutab esialgselt kuni tema üldise vastutussumma selgumiseni Mrk. 100.000.—

§ 10. Liige võib osatähe edasi anda ainult juhatuse nõusolekul isikule, kes ühingu liikmeks vastu võetud. Juhtumisel, kui juhatuse osatähe edasiandmiseks nõusolekut ei avaldanud, on osatähe omanikul õigus küsimust juhatuse kaudu peakoosolekule otsustada anda.

§ 11. Ühingu liikmed võivad rühmadesse jaguneda ehitavate või ehitatud majade järele. Sise-

misses asjaajamises töötavad rühmad oma kodukorra järele.

§ 12. Üksikute liigete omanduseks võib maju ja nende alla kuuluvaid maatükke või korterisi krepoteerida, kui nende poolt täidetud kõik põhikirjas ja kodukorras ettenähtud kohustused ja kui laenukohustused vastavas osas on üle kantud nende isikute või rühmade peale.

§ 13. Liige ei või ühingust lahkuda enne nelja aastat vastuvõtmise päevast arvates. Kui liige peale mainitud tähtaega soovib lahkuda, annab ta juhatusele sellekohase kirjaliku teadaande vähemalt kuus kuud enne äriaasta lõppu. Liige loetakse ühingust lahkunuks äriaasta lõpul ja saab ühe aasta pärast, liikmest lahkumise teate andmise päevast arvates, kuid mitte enne ühingu peakoosolekut, mis läinud aasta aruande kinnitanud, oma osamaksud tagasi, maha arvates kahju ja juure arvates kasu läinud aasta äriseisu järele.

Märkus: § 10. ettenähtud osa edasiandmise korral võib liige ühingust ka enne nelja aastat lahkuda.

§ 14. Liige loetakse ühingust väljaastunuks:

a) kui ta ei ole maksnud osamaksu 2 kuu jooksul peale peakoosoleku poolt määratud tähtaega,

b) kui ta oma kodaniku õigused kaotanud või need temal § 5 nõuetava lepingu tegemise ja vastutamise suhtes kitsendud.

§ 15. Liiget võib välja heita järgmistel põhjustel:

a) põhikirjas või ühingu kodukorras ettenähtud kohuste mittetäitmise puhul,

b) liikme maksujõuetuks jäämise puhul,

d) kui liige on toonud tuntavalt kahju ühingule ehk toimetanud viimase huvide vastaselt.

Väljaheitmist otsustab peakoosolek salajase hääletamisega, väljaheitmise loetakse otsustatuks, kui kaks kolmandikku kõigist peakoosolekul vlibijatest on oma hääled väljaheitmise poolt annud. Enne hääletamist peab koosolek väljaheidetava seletust ära kuulama. Väljaheidetud liikmeid võib ainult peakoosoleku otsuse järele liikmeks tagasi võtta.

§ 16. Ühingust väljaheidetud kui ka § 13 järele väljaastunuks loetud liikmed vastutavad ühingu võlakohustuste eest kuni jooksva äriaasta lõpuni, kui väljaheitmise otsus vähemalt kuus kuud enne äriaasta lõppu tehti. Hiljemad väljaheitmised vastavad liikme vastutusest alles järgmise äriaasta lõpuks. Osamaksud ühes osakasuga makstakse väljaheidetud liikmele samas korras välja, nagu see on ettenähtud vabatahtliselt lahkunud liigete kohta.

Märkus: I. Koosolekust osavõtmise ja ühingus ametisolemise õiguse kaotab väljaheidetud liige sellest päevast peale, mill otsus väljaheitmise üle tehtud ja vabatahtliselt väljaastuja — väljaastumise teate andmise päevast.

Märkus: II. Enne § 13 ettenähtud (nelja aasta) lahkunud või väljaheidetud liikme osamaksu väljamaksmine võib sündida mitte varem kui pärast ühingu tegevuse neljanda äriaasta lõppu.

Märkus: III. Kui väljaastunud, väljaheidetud või lahkunuks loetud liige 3 aasta jooksul oma osamaksu kättesaamise õigust ei ole tarvitanud, arvatakse tema osaks langetavad summad ühingu kasuks.

(Järgneb).

Mu inglil kasvasid sarvekesed hiljem, s. t. nad tulid hiljem lagedale, kuigi olid vist olemas juba lapsest saadik.

Pärast revolutsiooni saime „vabaks“, s. o. igatüks paljastas häbitult oma hinge sopaaugud.

Samuti talitas ka Virve. —

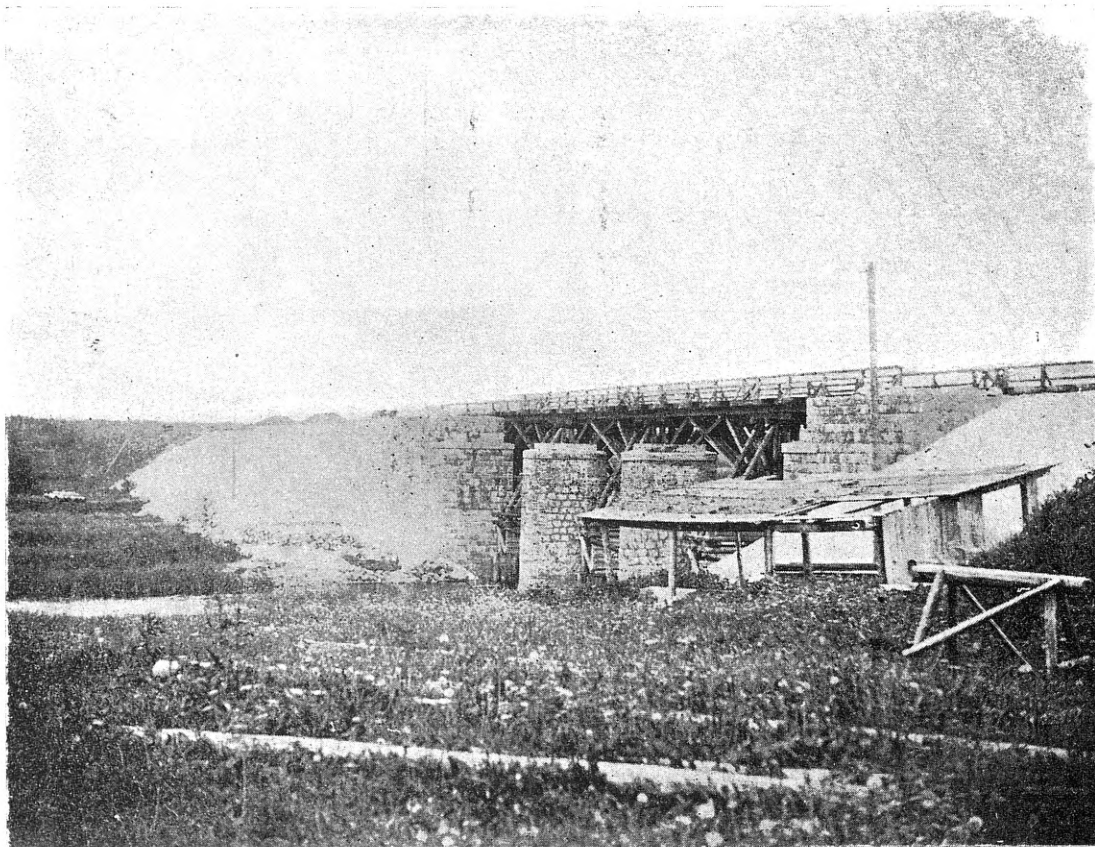
Tshehide liikumise ajajärgul elasime Siberis, õigem — kolisime linnast linna, peatudes üksikutes punktides lühemat või pikemat aega.

Mu naist valdas haruldasetl äge elunautimistung. Iga jumala päev pidi olema pipardatud mingi erakorralise lõbustusega.

Tegin jõudumööda kaasa ja sundisin ennast uskuma, et normaaloludes saan tagasi perekonna rahu.

Rahatagavara sulas kokku, tööta logelemine vintsutas ja vaevas koledasti mu närve.

Otsustasin sõita Harbiini ja otsida alalist tööd. Naisele luuletasin, et Harbiinis olla



Sild üle Reiu-Teitoja jõe Papiniidu ja Vaskrääma jaamade vahel.

Siber sarnles tol ajal suurele arenile, kus vahetpidamata tegutsesid rahvuste esitajad igast ilmakaarest. Peale venelaste ja tshehide võis seal näha prantslasi, itaallasi, inglasi, ameeriklasi, juute, jaapanlasi, hiinlasi.

Siberi naiskodanikud olid kui arust ära. Igal neist — olgu vanal või noorel — oli oma tsheh, ameeriklane või hiinlane. (Hiinlastega flirtisid muidugi ainult alama klassi naised).

Jooming-simmane korraldati ohtral arvul külas ja linnas (viimases muidugi peenema sousti all).

elu mitu kord lõbusam kui kuskil mujal. Uskus.

Sõitsime kaunis viisakates tingimustes, kuigi juba igal alal — nii ka raudteel — valitses segadik.

Kupees oli meid neli inimest ning sama palju kohte. Reisiseltsilisteks olid mulle ja Virvele paar idamaalast.

Üks kahest oli täitsa tumm olevus, kes hoolega uuris mingisugust hieroglüüfikirja.

Teine selle vastu oli elava loomuline, sümpaatliku välimusega tüüp, kes rääkis kaunis ladusalt Vene keelt.

Jutukas idamaalane ütles enese olevat jaapanlase, nime poolest Vatanabe, või Nabevata — hästi ei mäleta. Vast oli ta tüübis rohkem Hiina jooni kui Jaapani omi, kuid tõlkorral ei mõistnud ma panna rõhku niisuguste peensuste peale.

Kindlasti võis öelda, et mees on kommersant ja pealegi õige rikas. Ka haritud paistis ta olevat. Tundis Euroopa keeli j.n.e.

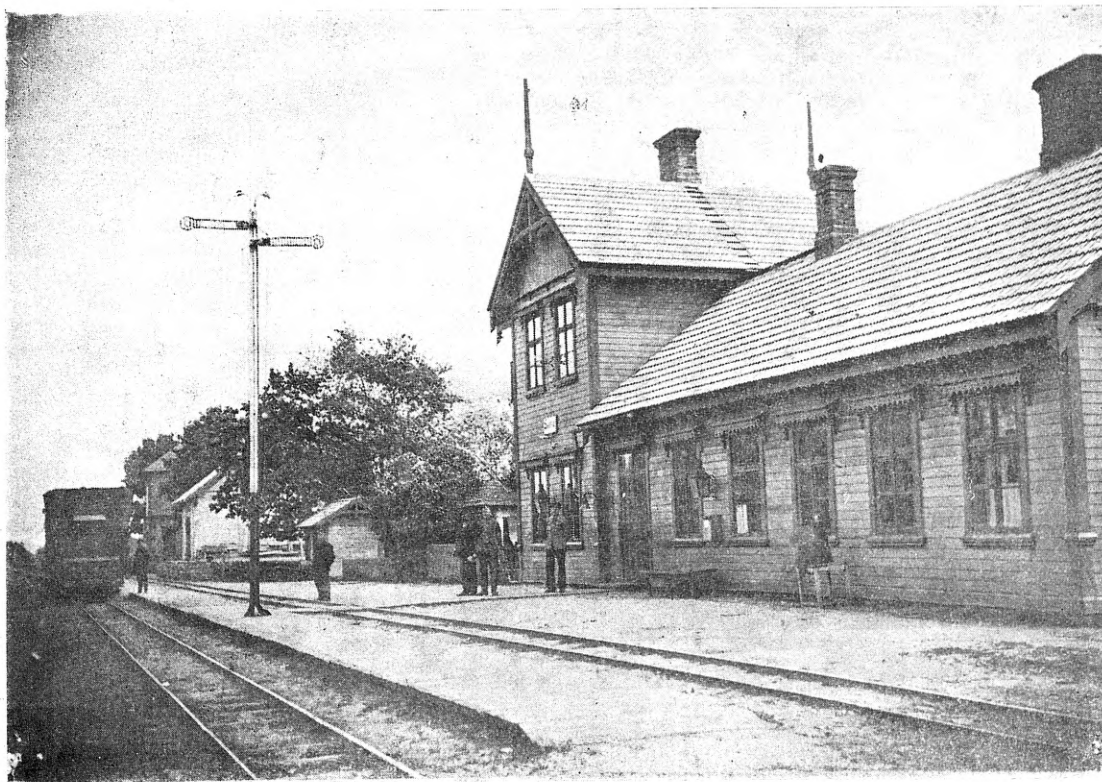
Sama Vatanabe huvitas mu naist suurel viisil. See oli vist järjekordne ihastumine, millel ometi olid tõsisemad tagajärjed.

vaesekestel on ju olemas ainult pigimustad kodukanad“. —

Ida-Aasia mägedes on raudteel koht, kus jaam on jaamale käega katsutavas läheduses, ent rongiga õkva teed sõita on võimata. Tee on ehitud nii, et rongil tuleb teha umbes 8 verstaline keerdkäik, enne kui ta jõuab ronida õnnelikult mäest alla või mäkke üles.

Mägedel kasvab läärpuu või suikuuskede mets.

Oli sügis, kui sõitsime tol kohal. Läär-



Surju jaam Pärnu-Tallinna raudteel.

Tolkorral ma asja ei taipanud. Magasin harilikult ülemisel puhkekohal, kuna Virve all vadistas Vatanabega juttu. Naerdi palju, kuid jutuaine oli ikka kõige süütum ja erapooletum. Nõnda ei võinud ma eeldada, et naisel võisid tekkida tolle kollanahaga mingisugused õrnemad suhted.

Vatanabe tassis Virvele jaamades maiustusi ja lille. Virve seletas, et see tulla ülimest viisakusest.

Inimene on sageli päris kalkun. Pean tunnistama ka enese kohta maksvaks selle tõe. Mõtlesin pisut uhkeldades: „Las' hurmub kollanokk valgest naisest, — neil

puu nõelad koltuvad sügisel nagu lehtpuu lehedki.

Nii kaugelt kui ulatab silm paistavad kuldkollased mäeküljed, kuna taevakaar eha ajal värvub laiade laikude kaupa sügavillaks tulipalistustega ning tumesiniseks ja purpursiks õrnade uduääristega.

Maastik on veetlevalt kaunis, kisub vaatajat kaasa.

Mõned reisijad eelistavad jalakäiku keerdsõidule, seda enam, et käies õkva joont pole karta hiljaksjäämist, kuna jalutamine kollasel lehtvaibal tundub teatava mõnuna pärast pikaajalist istumist kitsas vagunruumis.

Jalakäijate seas oli ka mu naine. Vatanabe muidugi paashina ta kannul.

Mind huvitas keerdsõit, sellepärast püüsin vagunis.

Jõudsime õnnelikult jaama. Jalakäijad ootsid meid juba ees. Kuid mu naine ja idamaalane puudusid...

See üllatas, ajas juuksed püsti. Pidin tegema pörgukära, võtma tarvitusele kõik abinõud.

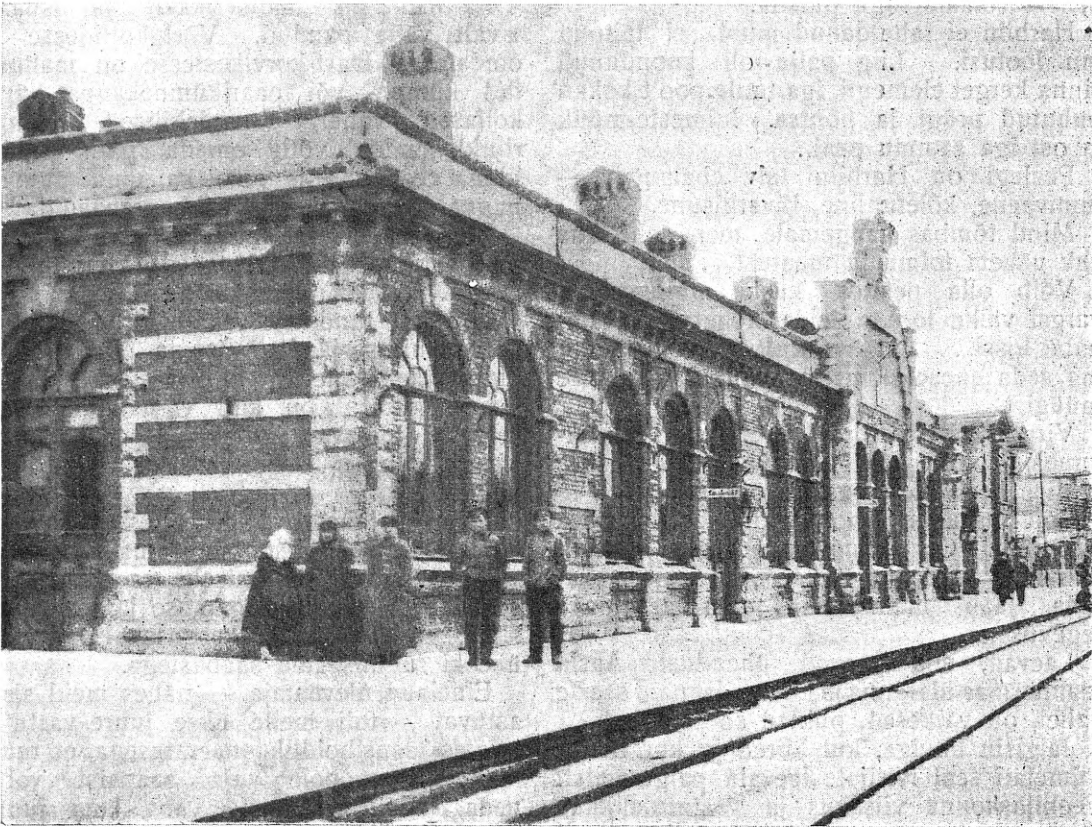
Ent juhuslikult leidsin seletuse: varnas

Eduard Võigas tegi pikema pausi. Vaatas ilmekalt Ristnokale näkku ja küsis lõikaval toonil:

„Kuidas meeldiks sulle sarnane laeng? Kohutaks vist veidi, mis? „Sõbral“ on marmorloss, sul pole saunagi, sellepärast „adjöö!“ Lihtne ja arusaadav.“

Vastust ootamata jätkas Võigas vestet: „Varsti liikus rong antud sihis edasi. Istudes hämaras vagunis filosofeerisin:

„Inimese tahtmine on ta taevariik. Nojah!



Tapa raudteejaam.

rippuvat palitut kogemata puudutades, kuulsin paberikrabinat. Palitu rinnaesisele oli nõõpnõela abil kinnitud sedel.

Naine kirjutas:

„Armas Eduard! Ära otsi mind taga. Läksin vabatahtlikult. Ükski tundmus pole jäädav. Mind huvitab elu kõige laiemas mõttes... Mu uuel sõbral on ookeani kaldal valgest marmorist loss, täis toredust ja hiilgust... Aed täis punaseid roose...“

Ela hästil

Virve.

vabatahtlikult, siis vabatahtlikult. Sarvik sinuga!“ — Inimene peab olema alati nii tugev, et kanda kaotusi ilma halemeelse kahetsuseta.

Et üksilduses mitte alluda närusele sentimentaalsusele, panin paberossi tossama ja läksin korridori vaatama, mida toimib kirjuseguline reisijaskond.

Korridoris valitses elav askeldus: juudid vahetasid raha, ohvitser-hiinlane nuhtles Hiina taskuvarast. Noored sihvakad Hiina kommersandid, pikkis siid-mustes rahvuslisis ülikondes löid hoolsalt „tiivaripsu“ Euroopa riides naisreisijate ümber.

Ja neil oli ses suhtes küllalt edu: väikeses korridoris, mis eraldab kupeeruume vaguniesisest, silmasin üht paari mingisugust arvet õiendamas...

Kollanahk ulatas daamile parajasti — ülbelt naeratades — rasvunud kahekümneviierubalist paberraha, kui neist mööduisin.

„Ajavaim, muud midagi!“ mõtlesin, — „siin närune paberraha, seal valge marmorloss... Ent mõte on üks: inimese isiku odavnemine, käperdajaks muutumine...“

Arvasin, et ei ole enam maakeral naist, kellest võiksin lugu pidada.

Harbiin ei rahuldanud mind, ei täitnud mu lootusi. Liig palju oli koondunud sinna kerget elementi, iga tuule poo't kokku puhutud prügi ja kõntsa. Inimeste-müük ja ost iga sammu peal.

Pealegi on Harbiini talv ebamugav — lumivaene, kõletuuline, liivatuine.

Mind tõmbas kaugemale, mere taha, kus ehk vähem tolmu ja mustust...

Võib olla pesitas kuskil hingesopis vargsi väike lootus leida kogemata Vatanabe lossi... Ent avalikult ei tunnistanud ma seda enesele mitte. Raha sain asjade müügi t.

Virutasin läbi Korea Fusaani. Teel tutvunesin intelligent poolakaga, kes oskas Inglise keelt ja oli mulle tõlgiks.

Sõit Fusaanist Simonosekini kestab umbes 12 tundi. On ülimõnus hõljuda ookeani laintel ja teada, et ikka kaugemale seljataha jääb mannermaa oma askeldava tegevusega.

Laevad, mis peavad ühendust Aasia mannermaa idaranna ja Lõuna-Jaapani saarte vahel, on väikesed, puhtad sõiduriistad.

Jälgisin huviga, kui kiirelt ja korralikult toimetati seal reisijate laevale paigutamist. Teenijaskonna viisakus ja vastutulelikkus üllatas, sest mannermaal olime ju täiesti võõrdunud sarnasest toredusest.

Omapärane vastuvõtt laeval pani esiotsa pisut kohmetama: meid paluti vabaneda saabastest; anti nende asemele sandaalid, kuid ka need jäeti kajuti astudes ukse taha.

Olles kinnitanud keha riisi, liha ja teega, näitasid väljamaalased-reisijad laeva administraatorite nõudel ette omad rahapungad, sest ettevaatlik rahvas nagu jaapanlased, ei suurenda mitte kergel meelel omal maal proletariaadi arvu.

Videvikuks jõudsimme saarele — Simonoseki linna. Sealt viidi meid aurupaadiga üle kitsa väina Moji linna.

Peatasime raudteejaamas, oodates Nagasaki sõitvat rongi.

Jaam helendab etektrituledest. Ootesaalides pehmed istmed, ilusad lauad.

Ent meie ei püsinud saalis, vaid läksime välja vaatama, millist pilti pakub öine Moji.

Platvormil kõnnivad ühes ja teises suunas inimsalgad. Kuuldub tasast jutukõminat ja omapärast sandaalide klõbinat. Jaama ümbruskonnas asub palju väikesi kauplusi. Suuremalt jaolt müüvad nad puuvilja. Pakkuvate pilkudega ja ostmakutsuvate shestidega saadab iga kaupleja võõrast reisijat ja kummardab tänades ostu puhul.

Kaubad on maitserikkalt ja isuäratavalt välja pandud. Võrk-kottidesse ja õredatesse laast-korvikestesse on mahutatud kümne- või paarikümnekaupa küpskollased, vahel punaplekilised mandariinid, mida võib omada päris tühise hinna eest. Kallis pole ka muu puuvili, nagu: banaanid, ananasid, granaadid.

Põhjamaalt sisserännanud isikud sõõvad seal harilikult puuvilja aplalt, kuni tülga-stuseni. Nõnda tegime meiega.

Lõpuks tundsimme tarvidust soliidima kehakinnituse järele. Jaama einelauda ei olnud kerge leida, sest ta asub hoone teisel korral; on küll varustatud suure selgesti loetava pealkirjaga, ent ruumi nimetus Inglise keeles oli ka mu tõlgile võõras.

Viimaks juhatas meid keegi pärismaa'ane sihile. Laiatreppi mööda astusime üles ja võtsime igaks juhtumiseks saapad jalast, sest laeval saadud kogemuse järgi otsustasime, et „Tõusva Päikese maal“ ei tohi üheski ruumis käia saabastega.

Einelaua ülevaataja — nähes meid sisse astuvat — tuli meile ukse juure vastu ja seletas tagasihoidliku naeratusega, et raudtee ruumes pole vaja saapaist vabandada. Juhtides meid vaba laua juure, saatis kelneri meid teenima.

Võttes istet ja tellides toitu, nägime alles mõne minuti pärast, et ruumika saali teises otsas, meie selja taga, põleb jõulupuu. Reisides olime unustanud pühad, sest kõik päevad olid ühtlaadi pühapäevad, kuna meie ju ei teinud mingit tööd.

Märgates meie imestavaid pilke jõulupuu suhtes, seletas einelaua valitseja, et puu olla ehitatud läbisõitvate kristlaste jaoks, muidu ei olevat neil pühade puhul Jaapanis viibides ehk küllalt kodune ja mugav.

Mu reisiseltsilisele meeldis säärane idee, paljudele teistele ka. Ent minule mitte, sest ta äratas minus haletundelisi mälestusi minevikust.

Nimetasin jaapanlaste teguviisi jõulu

traditsioonide profaneerimiseks, mage-daks äritegemiseks jne. Norisin poolakaga tüli, jätsin õhtusöögi pooleli ja tormasin ruumist välja uulitsale.

Käisin ruttu ulitsa sihi ja suunata, et aga maha rõhuda ärevust.

Kuskil laial, hästi valgustud uulitsal nägin aeglasel sammul sõrkivat kaht riksha-meest. Ühe vankril istus keegi Euroopa või Ameerika gentleman, teise omal — blond daam.

Imelik! Kübara ääre alt paistavad väikesed lokid — nii tuttavad... ja kogu profiil on tingimata enne nähtud!

Võtan sammud nii pikad kui vähegi lubavad jalad. Kui keegi ei näe, sõrgin jooksta.

Pean tingimata nägema, kas on tema, või mitte...“

„Kes siis?“ pärib Ristnökk vähe naiivilt jutustaja käest.

„Arusaadav — mu naine, kes muud siis!“ vastab vestja pahralt.

„Rikshad peatusid väikese hästi valgustud majakese ees, suure õitsva kameelia all.

Sõitjad pidid parajasti maija kaduma, seal jõudsin ma neile järele.

Mind valdas ahastus ja hirmus üksildus-tunne... Kaotus paistis liig raskena... Haarasin daami varukast kinni ja hüüdsin kähiseva häälega:

„Virve, ära mine ära!“

Daam raputas käe lahti ja küsis ameerik-lasele omase külmaverega:

„What do you want?“

Nüüd märkasin, et olen eksinud.

Vist oli mu nägu nii halenaljakas, et mõlemad ameeriklased ja kaks riksha-meest laginal naersid. Hädaga sain lausuda „pardon“ ja komberdasin minema.

Edasi või tagasi, seda ma ei teadnud. Eksisin linna mööda kaua ümber ja kui jõudsin viimaks kogemata jaama, olid jaama ruumid pimedad ja lukus.

Nagasaki rong oli ammu läinud.

Jaapani politsei on vilgas ja valvas. Tabas kinni võõra ööhulkuri ja nõudis seletust kõige kohta: kes ja mis olen, kuhu sõidan, mis otstarbel; kes mu isa, vanaisa, ristiisa, tädid, onud jne.

Mõistagi ei võinud ma neile anda nii põhjalikke seletusi Ingliskeeles. Tagajärg: kahtlane reisija saadeti tagasi Harbiini. Sellega oli kaotud soodne võimalus lige-malt näha veetlevalt-salapärast, kaunist „Tõusva Päikese maad“.

Kummaline juhtumine võõra daamiga oli järjekordne rumalus, mis tegin pühade ajal, olles kõige lollimas halemeelsuse hoos.

„Nüüd ütle, armas poiss, kas see on liig, kui vihkan pühi, millel minu jaoks alati kaasas ainult kaotused, lüüa-saamine?“

Võigas uskus nägevat Ristnokka jaatavat pealiigutust.

Jutt äratas Ristnokka luvi sõbra edeva blondi naise vastu ja ta küsis pikema vaheaja järele:

„Tead sa midagi omast naisest praegu?“

— „Olevat Shanghais või Hongkongis ühe prantslase armukeseks. Tunned sa iseäralist huvi tema saatuse vastu, võid pärida järel mu ämma käest — see elab Tallinnas.

Vastuse andis Võigas jälle nii kibedal kihvtisel toonil, et ei maksnud temaga selle aine üle pikemalt rääkida. —

Kui sõber lahkus, katsus Ristnökk pühade-kõnet jätkata, kuid ta kõneniit oli kadunud.

— n.

Soome kaubaveo tariifi põhijooned.

Veoraha väljaarvamiseks jagatakse kõik kaubad (väljaarvatud põletispuud) kuude kl.

Veoraha võetakse väike-kiirusega veetavate kaupade pealtiga 100 kl. ja 1 klm. eest:

I kl. järgi 12 penn, IV kl. järgi 5,1 penni
II „ „ 9 „ V „ „ 3,78 „
III „ „ 6 „ VI „ „ 3,78 „

Viienda ja kuuenda klassi kuuluvate kaupade veoraha takseeritakse tähendud klassi tariifinormide järgi ainult sel juhtumisel, kui need kaubad saadetistena veetakse millede kaal on vähemalt 8000 kl. Vastasel korral takseeritakse veoraha IV klassi tariifinormi järgi.

(Veoraha takseerimise juures Soome tariifi järgi väikesaadetiste ja vagunisaadetiste vahel ei tehta käesoleval ajal vahet).

Pikemate veokauguste pealt alandakse ülemal tähendud tariifinormid järgmiselt:

a) Nelja esimese klassi järgi:

kauguse pealt üle	50 klm. kuni	100 klm.	10%
„ „ „ 100	„ „	150	20%
„ „ „ 150	„ „	200	30%
„ „ „ 200	„ „	250	40%
„ „ „ 250	„ „	300	50%
„ „ „ 300	„ „	400	60%
„ „ „ 400	„ „	—	70%

b) Viienda klassi järgi:			
kauguse pealt üle	20 klm. kuni	40 klm.	10 ^o /o
"	"	40 "	20 ^o /o
"	"	60 "	30 ^o /o
"	"	80 "	40 ^o /o
"	"	100 "	50 ^o /o
"	"	120 "	60 ^o /o
"	"	160 "	70 ^o /o

d) Kuuenda klassi järgi:			
kauguse pealt üle	20 klm. kuni	30 klm.	20 ^o /o
"	"	30 "	30 ^o /o
"	"	40 "	40 ^o /o
"	"	50 "	50 ^o /o
"	"	60 "	60 ^o /o
"	"	80 "	70 ^o /o

Suurkiiruse saadetiste veoraha (väljaarvatud alltähendud kaupade pealt) takseeritakse väikekiiruse tariifi I klassi järgi 50^o/o kõrgendusega.

Värske aiavilja, puuvilja, seente, marjade, liha ja kala suurkiiruse saadetiste veoraha takseeritakse väikekiiruse tariifi I klassi järgi ilma kõrgenduseta.

Piima veo eest väikekiiruse saadetistes võetakse veoraha 3,2 penni iga 100 kg. ja 1 klm. pealt, pikemate kauguste pealt samal määral hinnaalandust tehes, kui esimeste nelja klasside pealt. Suure kiirusega saatmise juures kõrgendatakse veoraha 50^o/o.

Põletispuude pealt võetakse veoraha iga kantmeetri ja kilomeetri pealt:

- a) kasepuude pealt 15 penni.
- b) haava-, lepa-, kuuse- ja männi-puude pealt 12 penni.

Veoraha takseerimisel võetakse ühe vaguni kohta arvesse kasepuude pealt vähemalt 12 kantmeetrit ja kõigi teiste puusortide pealt vähemalt 15 kantmeetrit (Ühe kantmeetri puude kaaluks arvatakse lehtpuudel 450 kg. ja okaspuudel 350 kg.)

Ilma kohtade arvuta ja kuhja veetavate kaupade veoraha takseeritakse saadetise tõeliku kaalu pealt, võttes arvesse vähemalt pool vaguni kandejõudu.

Teatud klassifikatsioonis nimetud kaubad, nõnda kui tühjad kastid, korvid, tünnid, ka sõiduriistad, elavad puud j. m. loetakse kergeks kaubaks ja nende saadetiste veoraha takseerimisel võetakse kaal 50^o/o võrra kõrgendatuna arvesse.

Kõikide kaubasaadetiste veoraha takseerimisel võetakse kaal kahekümne kilogrammi kaupa arvesse s. o. saadetise kaal alla 20 kg. loetakse 20 kg. eest, kaal 21 kg. kuni 40 kg. loetakse 40 kg. jne.

Peale veoraha võetakse kõigi väike- ja suurkiiruse saadetiste pealt jaamakulusid 10 penni iga 100 kg. eest.

Väikesaadetiste sisse- ja väljalaadimine sünnib raudtee poolt maksuta. Vaguni-saadetiste sisse- ja väljalaadimine on kaubamaniku kohuseks, vastasel korral võtab raudtee sisselaadimise eest 5 penni ja väljalaadimise eest 3 penni iga algatud 20 kg. pealt.

Kaaluraha võetakse sel-korral, kui kauba-saatja ehk saaja nõuab saadetise ülekaalust — 50 penni esimese 50 kg. pealt ja 25 penni iga järgmise algatud 20 kg. pealt. Vaguni kaalul ülekaalumise eest võetakse 8 marka vaguni pealt.

Hoiuraha võetakse sel-korral, kui saadetis ei ole vastuvõetud linnajaamades 24 tunni ja mujal jaamades 36 tunni jooksul peale kohalejõudmist, järgmiselt iga ööpäeva eest:

- a) I ja II klassi jaamades — 20 penni iga algatud 20 kg. pealt.
- b) muudes jaamades — 10 penni iga algatud 20 kg. pealt.

Kui kaubad lahtistel platsidel ja platvormidel hoitakse, siis võetakse selle eest maksu iga ööpäeva eest:

- a) I ja II klassi jaamades — 40 penni iga ruutmeetri pealt,
- b) muudes jaamades — 20 penni iga ruutmeetri pealt.

Hoiuraha alammäär ühe saatekirja järgi on 1 mark.

Vaguniseisuraha võetakse peale maksuta seisuja (sisselaadimiseks 6 tundi ja väljalaadimiseks 12 tundi) möödaminekut:

- a) vaguni pealt, mille kandejõud ei ole üle 10.000 kg.: esimese ööpäeva eest 25 mk., teise ööpäeva eest 30 mk., kolmanda ööpäeva eest 35 mk., neljanda ja iga järgmise ööpäeva eest 40 marka;
- b) vaguni pealt, mille kandejõud on üle 10.000 kg.: esimese ööpäeva eest 35 mk., teise ööpäeva eest 40 mk., kolmanda ööpäeva eest 45 mk., neljanda ja iga järgmise ööpäeva eest 50 mk.

Järelmaksu summade pealt võetakse vahetasu 1^o/o, ühe saadetise pealt vähemalt 2 marka.

Kinnitusmaksu võetakse 1/5^o/o ehk 2 mk. tuhande pealt kinnitusesummast. Alammäär ühe saadetise pealt on 1 mark.

Saatekirja planketi hind on 25 penni.

Loomade vedu.

Veoraha võetakse:

I. Tükisaadetistes tüki ja kilomeetri pealt:

- a) hobuste ja varsade (vanemate kui 1 aasta) pealt 54penni

- q) sarvloomade, põtrade ja sigade pealt, millede kaal on üle 300 kg., kui ka alla ühe aasta vanuste varsade pealt 36 penni
- d) sarvloomade, põtrade ja sigade pealt, millede kaal on üle 120 kg., kuid mitte üle 300 kg. 18 penni
- e) põtrade, vasikate, sigade pealt, mis kuni 120 kg. kaaluvad ja lammaste ning kitsede pealt 09 penni

Kui ühes tükisaadetises kaks ehk rohkem ühe ja sellesama tariifinormi alla kuuluvaid loomi saadetakse, siis tehakse

20% hinnaalandust ülaltähendatud normidest.

Kui ühes tükisaadetises kaks ehk rohkem mitmesuguste tariifinormide alla kuuluvaid loomi saadetakse, siis tehakse 10% hinnaalandust ülaltähendatud normidest.

II. Vagunisaadetistes vaguni ja kilomeetri pealt 1 mk. 80 p. Tükisaadetise pealt võetakse veoraha vähemalt 25 klm. kauguse eest. Vagunisaadetise veoraha alammäär on 45 marka.

Pikemate kauguste pealt tehakse niihästi tüki- kui ka vagunisaadetiste kohta hinnaalandust selsamal määral, kui see ettenähtud kaubasaadetiste esimese nelja klassi kohta.

Kroonika.

— Riiselja-Orajõe kitsarööplise raudtee avamine. 22. jaanuaril oli Riiselja — Orajõe kitsarööplise raudtee, mille pikkus 42 versta, pidulik avamine. Avamiseks oli määratud erarong, millega kogu uus tee läbi sõideti. Laiksaare jaamas võttis Häädemeeste muusikakoor avamise rongi vastu.

Ohtul kl. 11 oli Pärnus, „Endla“ saalis bankett korraldatud, mis kuni hommikuni kestis.

Pidulikust avamisest võtsid osa teedeministri abi ins. K. Kark, peainspektor ins. E. Sulg, teedeministeriumi tehnika peavalitsuse juhataja ins. Pärna, raudtee hooldajad h-rad Reintal ja Uuesson, ins. Bürger, raudtee ehitajad ins. Max Genz, tuntud suurettvõtja ins. Julius Simpmann-Vambola, ins. Vidjakin, Pärnu-Tallinna raudtee teedeülem inseneer O. Raudsep, sama raudtee osakonna ülemad, „Eesti Raudtee“ esitaja E. Timma, „Vaba Maa“ esitaja J. Tomp, „Kaja“ esitaja Prümmeel, peale selle sõjaväe (kindral

Tõnisson), maakonna (hra Markson) ja seltskonna esitajad ning vallavanemad.

Pikkem kirjeldus tee avamise kohta ilmub järgmises n-ris.

— Surma läbi on lahkunud Pärnu-Tallinna raudtee rongijuht Jüri Pärn (30. XII. 22.), keda, kui kohusetruud ja vastutulelikku ametnikku tunti.

— Riidevarustus. Riigiraudteedel antakse liini teenijatele, samuti ka teistele teenijatele, lüüsi rahvaga kokkupuutumist 850 komplekti riidevarustust tasuta tarvitada. Riidevarustuse alla kuulub palitu, kuub, püksid ja müts.

Ka Pärnu-Tallinna raudteeteenijad saavad riidevarustust, ligi 250 komplekti.

— Reisijate veotariifi Saksamaa raudteedel kõrgendatud. 1. veebruarist alates kõrgendati Saksa raudteedel uuesti reisijate ja bagashiveo tariifi 100% võrra.

Mõndasugust.

Kõige ilusam raudteerong ilmas.

Nitza, 10. detsembril. Kaks erarongi sõitsid eila välja, üks Calais'st, teine Pariisist, mõlemad Nitza sihis, missuguste käimapanemine on sündmuseks Prantsuse raudteede arenemises. Need olid rongid, mis oma sisseõnnistamise sõitu pühitsesid uute Rahvusvahelise Magamisvagunite Seltsi vagunitega; proovisõit mis mainitud Seltsi, Põhja ja Pariis-Lion-Vahemere raudteede poolt organiseeritud sai.

Magamisvagunite Selts, kes endale luksus-

(mugavus) vagunite sisseseadmise ülesandeks tegi suurtel Euroopa liinidel (teedel), löi omalt poolt hulk soetusi, mis reisingimised tõelikult ümber muutis, reisijale igasugust komforti ja mugavust pakkudes, kuni minimumini igasuguseid raskusi vähendades, mis pikkade sõitude juures harilikud nähtused.

Uued vagunid, mis sellest talvest peale Calais — Vahemere ekspressi moodustavad, on täielikult terasest tehtud. Puud ei ole

mujal tarvitud kui korridoride ja kupeede juures.

Lihtne sõnade vahetus võimaldab kohe kinnihaarata sellest edenemise ulatavusest, mis nende uute vagunite käimapanek kaasa toob: endised vagunid, mis juba nii tuttavad, sisaldasid kaheksa kahekohalist kupeed, uus tüüp aga sisaldab kaheksa tuba ühe voodiga ja neli tuba kahe voodiga.

Ja, nad on tõesti toad need kupeed ja neis oled kodus kui võõrastemajas, nagu korrapärasel hotellis — ehk kui teiste edasi liikumise abinõudega võrrelda — nagu uuemaajaliste reisilaevade luksuskabiinides.

Koossõitjate reisijate hõlbustuseks, ühendatakse need üksikud toad, milles igaühel oma pesemisriist, vaheukse kaudu. See on tõepoolest üks „liikuv kodu“, mis igaühe jaoks sisseseatud, kes Prantsusmaa kaudu põhjast lõunasse sõidavad.

See sisemine uuendus sundis vaguni pikkust suurendama, mis ulatab 23 metr. 45 ctm. Praeguste vagunite pikkus on 20 metr. 30 ctm., kuna aga esimesed magamisvagunid nelikümme aastat tagasi, ainult 9 meetert pikad olid.

Vaguni raskus on ligikaudu 53 tonni. Peab ütleva, et see on tõeliselt liikuv maja...

Sisemised fooni osad on mahagoni puust, mis marketeerii motiividega ilustatud ja seinu katab valge kivitaoline papp endiste riide- ja maalitööde asemel, mis kindla ja vastupidava eluaseme mulje annab.

Esimesed magamisvagunid, mis seltsi asutamisel 1876. aastal ehitati, olid ainult neljaplatsiliste kupeedega. See oli tol ajal mugavuse suhtes juba küllalt imestamise väärt.

Pärast tulivad nelja- ja kaheplatsilise kupeedega magamisvagunid, lõpuks, eelviimane tüüp — kaheplatsilise kupeedega, mis juba ideaalile ligines...

Sõna tõsisel mõttes saadi kõrgem eesmärk nende uute vagunite ehitusega kätte mis eile Põhja- P. L. M. ja Rahvusvahelise Magamisvagunite Seltsi poolt kutsutud külalisi Côte d'Azur'i (Vahemere äärde) viisid.

Meie ülesandeks ei ole tehnilistesse peensustesse tungida, tähendame aga, et see mitte ainult mugavus ei ole, mis tähendud eduga võideti.

Vaguni veerevate osade ehitusesse ja hädaohuta olekusse puutuvast vaatepunktilt otsustades, esitavad uued vagunid niisugust vaguni tüüpi, mis mitte ainult kättesaa-

dud täielikkusest tunnistust ei anna, vaid ka ehitusviisisse on uuendusi toonud.

Siiaaani seisavad magamisvagunid, nagu kõik Euroopa kiirrongides liikuvad vagunid, puu seintest koos, mis metallist ehk puust raami peal asuvad. Tähendud raami kandsid rattapaarid, mis vankri kujulistest üksikutest metalltükkidest mitmesaja needi ja bolti abil kokku seatud.

Uued vagunid aga, mis kõne all, on täielikult terasest tehtud. Puud ei ole mujal tarvitud kui korridoride ja kupeede ilustamiseks

Veel enam, rattapaarid ei ole enam üksikutest tükkidest tehtud, vaid ühes tükis terasest valatud.

Oleks ülearune seletada, et hädaohuta oleku suhtes on palju võidetud, mida metalli ülekaal ja ühes tükis terasest valatud veerevad osad oletada lasevad.

Selle juures tuleb veel arvesse võtta, et tähendud uuendused viimse võimaluseni raputamist ja müra vähendavad.

Kui selle mõtte tekkimise ja niisuguste vagunite käimapanemise eest Magamisvagunite Seltsi reisijate tänu ära teenib, siis ei või ka nimetamata jätta, et nende terashiiglaste käimapanek oli ainult Põhja- ja P. L. M. Raudteede veoabinõude läbi võimalik, millede vedurid praegusel ajal nende jõu ja kiiruse poolest kõige paremad on.

Täiendame neid ridasi teatega, et rong A, mis Seltsi poolt kutsutud Inglise külalisi kandis, eile Calais'st kell 2,45 p. l. välja sõitis ja Nitzas täna hommikul kell 11,10 oli. Rong B, mis Prantsuse külaliste tarvitada oli, sõitis Lionist eile kell 7,25 välja ja jõudis Nitzasse kella 11 ajal hommikul.

Kutsutud külalisi võtsid vastu Põhja raudteede peadirektor h-ra Javary, Pariis-Lion-Vahemere raudteede peadirektor h-ra Margot, Magamisvagunite Seltsi peadirektor h-ra Chouffart ja sama Seltsi Eksploataatsiooni direktor h-ra Noblemaire. Peale selle olid iga Prantsuse raudteede seltsi poolt esitajad.

Prantsuse seltside jõupingutused, mis nii hea eduga lõppesid, mille kaugele ulatavusest meie praegu väikese kirjelduse tegime, on seda enam kiituse ära teeninud, et kõik need seltsid sõja läbi raskesti kannatanud on.

Calais-Vahemere Ekspressi asutamine, kui kõige ilusama ja kiirema rongi ilmas, on vastuvaidlemata suur prantsuse tööstusline võit, mille au osaks saavad Põhja- ja P. L. M. raudteed ja Magamisvagunite Selts.

Kaubandusühisus

Mey & Landesen

Tallinn, Viru tän. nr. 9, kõnetraat 14-36

Soovitab odavate hindadega suurel ja väikesel määral kõik-
suguseid maalrivärve, õlis, hõõrutud ja kuivi, email-lakkvärve,
pintslid, lakkisid Inglis ja Hollandi, Rootsi kriiti, klaaspaberit,
bimsstein, värnitsat, terpentiini, liimi ja põrandavärvi, mis 12
tunni jooksul kuivab. Prantsuse ookrit I-a.

I-a Inglis tinavalget

I-a tsinkvalget

Shokolaadi, kompveki ja biskviidi tehas

R. Klausson

Tallinn, Toomvaestekooli tän. nr. 1 - Kõnetraat 19-05

SOOVITAN

suures väljavalikus tuntud headuses kõik-sugu
monpansje, karamell ja shokolaadi kompvekke, shokolaadi
ja biskviiti. Müügil igas suuremas äris.

Jällemüüatele kõigeparem
ostukoht.

Hinnad mõõdukad!

Hinnad mõõdukad!

Raudteelased,

kinnitage oma elu ja kindlustage
omale ehk Teie enneaegse surma
korraks omaksetele

kapitaali

Kinnitusi kuni 100.000 mk. võib
ilma arstlise järelevaatusest teha

Kirjutage postkaardi, „E K A'le“,
Tallinn, Pikk tänav 6 (Teie vanus
tuleb ülesanda) ja Teie saate
täitsa mittekohustava offerdi

Harju Pank

A.-S.

Ekspeditsiooni osakond

Ekspeditsioon
Laevatalitus
Inkasso
Kinnitamine

Oma laduruumid sadamas —
raudteeühendusega

ESITAJAD suuremates kohtades
sise- ja väljamaal

Telegr. aadr.: HARJUSPED
Code: Bentley's
Lieber's Code Edition 1896

Türi Paberi- ja Puupapivabriku Aktsia-Selts

KONTORID ja LADUD:
Tallinnas, Dunkri tän. 19, kõnetraat 760
Tartus, Küttri tän. 5, kõnetraat 477

Võtab vastu tellimisi igat seltsi
paberisortide peale

Ladus alati saadaval:

Kirjutus-, kontsept-, trüki- ja album-paber,
värviline ja postkaardi kartong, joonistus-,
mundstüki-, igasugust pakkimise ja ajalehe
paberit jne.

**See ajakiri on meie paberi peal
trükitud**

„OSTA“

**Kaubandus- ja Transport-
Ühisus**

Viruvärava puistee nr. 27
Kõnetraat 12-32, 18-51

SOOVITAB OMAST LADUST:

**põllutöömasinaid ja
põllutööriistu**

Lokomobiile, hob. veetavaid,
Rehepeksugarnituure

Isesõitjaid

Rehepeksumasinaid

„Deutsche Werke“ hob. jõul.

Vedru äkkeid

Sahku



A. EINPAUL

Karja- ja põllusaaduste eksport

KONTOR:

Tallinn, Lai tän. 45 :: Kõnetraat 20-14

PIIMAÄRI JA LADUD:

Siimeoni tän. 19 :: Kõnetraat 22-24

Telegr. aadr.: AEINPAUL, TALLINN

OSTAB

väljaveoks eksport kui ka Pariisi võid, juustu, kaseini, mune ja kodulindusi ja Tallinna jaoks piima

MÜÜB

tarvitajatele väga mõõduka hindadega Hollandi suurema vabriku taimevõid „SANELLA“ ja kunstvõid loomarasvast „VITELLO“, piima pudelites ja lahtiselt, võid, juustu, hapu koort, kohupiima j. n. e.

TALLINNA VIILI VABRIK

Endine E. PLEHN

Tallinn, Vana Posti tän. 11
Kõnetraat 12-78

Oma- ja väljamaa viilide ja rasplite müümine vähemal ja suuremal arvul

Vanade viilide ja rasplite ülesraimimine ja vahetamine uute vastu

Tallinna viili vabrik

on ainuke täielik ja uute tehniliste abinõudega töötav viilitööstus Eestis. Meie viilitööstus on juba 50 aastat Eestis töötanud ja oma tööga üldist rahulolemist ja kiitust ärateeninud.

Ladus on meil alati suur väljavalik igasuguste tööde jaoks kõiksugu oma ja väljamaa uusi viile ja raspleid. Eraldi tellimiste peale valmistame igasuguseid viile, ratasraspleid, kabja- ja kingsepa raspleid jne.

INGLIS MAGASIN

KALEVI ÄRI

VIRU TÄNAV Nr. 4
PASSAASHI KÕRVAL

ODAVAM OSTUKOHT EESTIS
MÜÜK VÄIKSEL JA SUUREL ARVUL

Tallinna õli- ja värnitsa-
vabrik

„**Extraktor**“

Tallinnas

VABRIK:

Puschkini tän. 10, kõnetraat 245

KONTOR:

S. Kloostri tän. 22/18, kõnetr. 813

Pakub suurel ja väikesel määral
kõrgeväärtuslist ruttukuivatav
värnitsat ja linaseemne-
õli mõõdukate hindadega

Jacob D. Berkovitsch

KONTOR ja LADU:

Vene tänav 20, Tallinnas

Kõnetraat 19-42

Telegr. adr.: „BERKOVITSCH“

**Kingsepa riistad
ja tarbeasjad**

Nahakaubad Jalanõud

Tähtis sisseostukoht kauplejatele ja
jällemüüjatele

En gros ja en detail
Manufaktuur-,
nahakauba ja
hobuseriistade ladu

Kaubamaja

V. J. Gorbatschev

Tallinnas

Viruvärava puistee nr. 15

kõnetraat 12-55

Keemia tehas

Dr. chem. A. Stange o.-ü.

Tallinn, Rataskaevu tän. 6, kõnetraat 10-97

DEKSTRIIN, valge ja kollane

Taimliim „Robur“

Alisariin õli

Kirjalakk

Nahaapretuur

Naha määred

Hobusekabja määre

Asfaltlakk

Tubaka ekstrakt

Kristallseebid

Puuvilja, marja ja

likööri essentsid

Linnase ekstrakt

Eetri õlid ja värvid

Mitmesugused

farmatsöitilised

preparaadid

jne.

jne.

Hõudke hinnakirja

Põllumajandusline Keskühisus „Estonia“

ostab oma liikmetelt ja võõrastelt igal arvul põllu-, karja- ja piima-
saadusi, nagu: piima, võid, juustu, mune, kodulindusid, loomi, liha, vilja,
kartulid jne.

Põllu- ja karjasaaduste eksport :: :: :: :: Loomatoitude import

Kõige nõuetavamad ja puhtamad saadused Tallinnas on **P. K. „Estonia“**
pudeli piimad, kohvi- ja vahukoor, või, juust, vorstid, munad jne.

Oma meierei, vorsti ja lihasuitsetamise tehas,
Tallinnas, Vladimiri tän. 4, kõnetraat 5-18

Kontor: Jaani tän. 6, kõnetraat 8-55

Ladud ja kauplus: „Estonia“ teatrimaja nr. 7, kõnetraat 8-45

Kaubandus-Tööstus Ühing

Konst. Jürgens & Ko.

TALLINNAS, Troonipärija puiesteel 19, kõnetraat 1-53

Saeveski ja puutööstuse vabrik müüb ladust ja valmistab
tellimiste peale: uksi, aknaid, treppe, elu- ja äriruumide sisse-
seadeid jne.

Ehitusmaterjaali ladus alati saadaval mitmesuguseid metsa-
saadusi, nagu palke, latte, teibaid, laudu ja liiste. Lupja,
puuda- ja vaguniviisi

Tellimise peale igasuguseid tehnilisi tarbeaineid, kõige pare-
mat Rootsi rauda jne.

AMBI massiv-ehitusviis

Elumajadeks samaväärtuslised kui telliskivid. Mitte betoon, vaid soojad, kuivad ja mitteummistavad seinad. Materjali ehitusplatsile toimetus sünnib kõige kiirema aja jooksul.

Ülesehitus sünnib kiirelt, kuivalt ja otstarbekohaselt.

140% ökonomia telliskivi-ehitusega võrreldes. 30% ökonomia puuehitusega võrreldes.

Kombineeritud Ambi-raudbetoon ehitusviis,
vabriku ja ladude ruumide ehituseks.

Vaba kandejõuga katusekonstruktsioon (puuehit.) süsteem „IMEX“
Kõige raskemate ja laiemate katuste katmine vabakandjõulisemate konstruktsioonide abil.

PATENTEERITUD KÕIGIS RIIKES

Plaanid, eelarwed, nõuandmine ehituse kohta

Ainuesitaja Eestimaal ühisus „IMEX“ Tallinn
Narva maantee nr. 4. Kõnetraat 12-01

Likööri ja napsi vabrik o./ü. „**Veritas**“

Dunkri tänav 4

TALLINN

Kõnetraat 13-17

Liköörid, napsid, konjak, rumm jne.

Oma destillatuur

1921. a. kaks I auhinda saanud

VE NE EKSPEDITSIOONI AKTSIASELTS end. KNIEP & VERNER

TALLINN, Lai tän. 9

- Kõnetraat 11-05 -

Telegr. aadr.: KNIVER

Oma suured laduplatsid ja kiviaidad riigi raudteega ühenduses

Osakonnad:

Riias, Vindavis, Vladivostokis

Eydtkuhnenis: Hch. Jung Inh. Kniep & Verner



PESU
TEEB PUHTAKS
JA VALGEKS
ALS LABORATOR
PESUSEEP

©

-05-

Järvakandi klaasivabriku
ja
Eisenberg, Lukk ja Ko. liimivabriku
ladu

Väike Pärnu maantee nr. 31

J. ARNOVER

SOOVITAB

suuremal ja vähemal arvul vabriku hindadega klaasi, liimi, seinaj- ja katusepappi, katusetõrva, riidevärve, maalritele igasugu materjali jne.

A. Brandmann'i
kõige vanem kompvekitööstus Eestis

soovitab

omast tööstusest tuntud väärtuses mitmet sorti shokolaadi, shokolaadikompvekka, karamelle, ja biskviiti

Tallinn

Väike Tartu mnt. nr. 4, kõnetr. 15-94