# EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

Toimetus ja talitus: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32, Kontor avatud kella 9—4.
Sealsamas ka tellimiste ja kuulutuste vastuvõtmine.
Telefon: nr. 192 raudtee keskjaamast
Toimetaja kõnetunnid: kella 10—12 p. Ärijuhi kõnetunnid: kella 9—10 ja 3—4.

Ilmub 2 korda kuus.

Tellimise hind 500 mk. aastas.
„ „ 260 „ 1/2 „
„ „ 140 „ 1/4 „
Üksiku numbri hind 25 mk.

Kuulutuste hinnad:
Kuulutuste küljel: 1 m/m. ühel veerul 6 mk.
Kaantel: 1 m/m. ühel veerul 10 mk.
Tekstis: 1 m/m. ühel veerul 12 mk.

Nr. 4. Mai 1922.

## Lühike statistiline ülevaade Eesti vabariigi laiaroopaliste raudteede tegevuse üle 1919—1921 aastatel.

(2. järg).

Võrdlevaid andmeid meie ja teiste riikide vedurite läbijooksu üle annab järgmine tabel (võtame näit. ainult vedavate vedurite läbijooksu):

| Riigi nimetus ja andmete aasta | Tarvitusel olevate vedurite arv | Vedavate vedurite jooksukilomeetrid |
|---|---|---|
| Eesti 1919. a. . | 38 | 870.902 |
| „ 1920. „ . | 65 | 1.684.853 |
| „ 1921. „ . | 72 | 1.724.592 |
| Norra 1920. „ . | 525 | 12 439.583 |
| Soome 1916. „ . | 543 | 19.087.000 |

**„EESTI RAUDTEE“ ei tohiks puududa ühelgi raudteelasel.**

Neist andmetest selgub, et meie riigiraudtee vedurite töö kaunis intensiivne on, ega anna praegu Norra ehk Soome veduri töödele sugugi järele, vaatamata, et eksploatatsiooni alguses meil ainult 13 kõlbulikku vedurit tarvitusel oli, nende arv 31. detsembriks 1920. a. kunni 50-ni ulatas, millest 16 vedurit omakord sõjaväevõimude kasutada jäeti.

Toome siin vaatepildi ka reisijate veo üle:

**Võrdlus reisijate veo üle Eestis, Norras ja Soomes.**
(Eestis ainult laiaroopaliste teede reisijad arvesse võetud.)

| Riigi nimetus ja andmete aasta | Reisijate arv | | | Reisu kilomeetrite arv | | | Keskm. reisu ulatus | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I. kl. | II. kl. | III. kl. | I. kl. | II. kl. | III. kl. | I. kl. | II. kl. | III. kl. |
| Eesti, 1919. a. . . | — | 111.971 | 1.896.223 | — | 8.630.512 | 139.765.282 | — | 77,08 | 73,90 |
| „ 1920. „ . . | — | 197.941 | 2.700.606 | — | 17.946 064 | 176.761.026 | — | 99,08 | 65,45 |
| „ 1921. „ . . | — | 128.249 | 2.918.566 | — | 11.447.141 | 155.470.282 | — | 105,37 | 57,75 |
| Norra, 1920. „ . . | 6.247 | 791.420 | 30.617.735 | 1.769.695 | 90.868.692 | 712.421.222 | 283,3 | 114,8 | 23,3 |
| Soome, 1916. „ . . | 94.958 | 2.371.652 | 20.861.090 | 7.783.000 | 192.849.000 | 708.282.000 | 81,96 | 81,31 | 33,95 |
| Põhja-Lääne raudteel, Vene ajal, 1898. a., arvesse võttes Baltiski liini . . . . . | 122.938 | 934.063 | 4.639.808 | — | 282.997.323 | — | — | 52,7 | — |

Selles näeme 1921. a. tehtud reisukilomeetrite arvu vähenemist, võrreldes eelmiste aastatega, kuid seda tuleks seletada muidugi kõrgema veotariifi maksmapanekuga 1920. a. juunikuus, kusjuures see kõrgendus liig silmatorkav näis olevat (tariif kõrgendati enam kui 3 kordseks). Siiski võib reisijate arvu Eestis rohkeks pidada.

1920. a., s. o. enne tariifi kõrgendust, oli meie reisijate arv Norrast ja Soomest rohkem kui 10% suurem. Tariifi tõstmise tagajärjel tõusis keskmine sõidu kaugus 2-ses klassis vahetpidamata, kuna 3-das

klassis see langes. Võrdlus-tabelist reisijate veo kohta võib näha ka, et Eesti vabariigi elanikkudel on vajadus pikemaid sõite teha kui Norra ja Soome elanikkudel, mis on sellega seletatav, et Eestis on 3 suuremat ja ligi 10 vähemat linna, raudteede üldine pikkus aga ulatab 666 kilom., tähendab, keskmine linnadevaheline kaugus ulatab üle 50 klm., kuna suurte linnade vahe isegi 191 ja 210 klm. peale tõuseb.

Et Eesti raudteed enne Balti ja Pihkva—Riia raudtee osana olid, siis näitavad selle teesse puutuvad reisijate veo arvud (sellesama tabeli all osas) endise aja eksploatatsiooni, mis meile ka nüüd võrdluste tegemiseks teatud huvi pakuvad, kuna võrdlused järelduse annavad, et Eesti raudteede eksploateerimisel praegusel ajal reisijate veo suhtes vähemalt endist oskust tarvitatakse.

Kena pildi annab meile tabel jaamavaheliste reisijate arvu üle, millest näeme, et reisijate arv järk-järgult tõuseb.

**Võrdlus mõnede jaamavahede reisijate liikumise kohta 1920. ja 1921. a.**

| Missuguste jaamade vahel | Veetud reisijate arv aasta jooksul | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | II. klassi vagunites | | | III. klassi vagunites | | | Kokku | | | Elavus | |
| Sinna ja tagasi | 1920 a. | 1921 a. | 1921 a. +;—% | 1920 a. | 1921 a. | 1921 a. +;—% | 1920 a. | 1921 a. | 1921 a. +;—% | 1920 a. | 1921 a. |
| Haapsalu—Taebla . | 13.483 | 9.391 | —43,57 | 105.849 | 107.998 | + 1,99 | 119.332 | 117.389 | — 1,66 | 29 | 31 |
| Vasalemma—Keila . | 18.488 | 12.707 | —45,49 | 230.709 | 217.417 | — 6,11 | 249.197 | 230.124 | 8,29 | 60 | 61 |
| Pääsküla—Nõmme . | 30.190 | 31.195 | + 3,23 | 392.298 | 597.604 | +34,45 | 422.488 | 628.799 | +32,81 | 102 | 165 |
| Nõmme—Tallinn . . | 67.851 | 62.502 | — 8,15 | 768.024 | 1.202.360 | —36,12 | 835.875 | 1.264.862 | +33,92 | 201 | 333 |
| Tallinn—Ülemiste . | 86.627 | 62.320 | —39,00 | 662.810 | 627.444 | — 5,63 | 749.437 | 689.764 | — 8,65 | 168 | 185 |
| Raasiku—Kehra . . | 82.669 | 59.996 | —37,79 | 607.393 | 565.439 | — 7,42 | 690.062 | 625.435 | —10,33 | 166 | 165 |
| Tapa—Lehtse . . . . | 79.133 | 57.529 | —37,55 | 531.534 | 504.181 | — 5,43 | 610.667 | 561.710 | — 8,72 | 147 | 148 |
| Rakvere—Kadrina . | 37.923 | 23.970 | —56,12 | 342.593 | 281.110 | —21,87 | 380.016 | 305.080 | —24,46 | 91 | 80 |
| Narva—Soldino . . | 23.165 | 13.071 | —77,23 | 256.945 | 249.267 | — 3,08 | 280.110 | 262.338 | — 6,77 | 67 | 69 |
| Tapa—Tamsalu . . | 47.652 | 38.417 | —24,04 | 367.892 | 341.250 | — 7,81 | 415.544 | 379.667 | — 9,45 | 100 | 100 |
| Tartu—Kärkna . . . | 46.190 | 36.675 | —25,94 | 362.155 | 364.025 | + 0,51 | 408.345 | 400.700 | — 1,91 | 98 | 106 |
| Tartu—Nõo . . . . . | 32.085 | 24.245 | —32,34 | 378.965 | 372.317 | — 1,79 | 411.050 | 396.562 | — 3,65 | 99 | 105 |
| Nõo—Elva . . . . . | 30.492 | 23.891 | —27,63 | 341.526 | 338.710 | — 0,83 | 372.018 | 362.601 | — 2,60 | 90 | 96 |
| Valk—Sangaste. . . | 22.653 | 17.844 | —26,95 | 187.618 | 169.542 | —10,66 | 210.271 | 187.386 | —12,21 | 51 | 49 |
| Valk—Karula . . . . | 7.449 | 5.352 | —62,64 | 135.039 | 125.377 | — 7,71 | 142.488 | 130.729 | — 8,99 | 34 | 34 |
| Sõmerpalu—Võru . | 7.089 | 4.580 | —54,78 | 108.951 | 99.298 | — 9,72 | 116.040 | 103.878 | —11,71 | 28 | 27 |
| Võru—Hussar . . . | 2.770 | 2.775 | + 0,19 | 75.643 | 77.582 | + 2,37 | 78.413 | 80.357 | + 2,42 | 19 | 21 |
| Kosheljäha—Irboska | 771 | 989 | +22,04 | 19.177 | 22.988 | +16,58 | 19.948 | 23.977 | +16,80 | 5 | 6 |
| Keila—Baltiski . . . | 2.750 | 2.344 | —17,32 | 38.541 | 35.984 | — 7,11 | 41.281 | 38.328 | —87,70 | 9 | 10 |

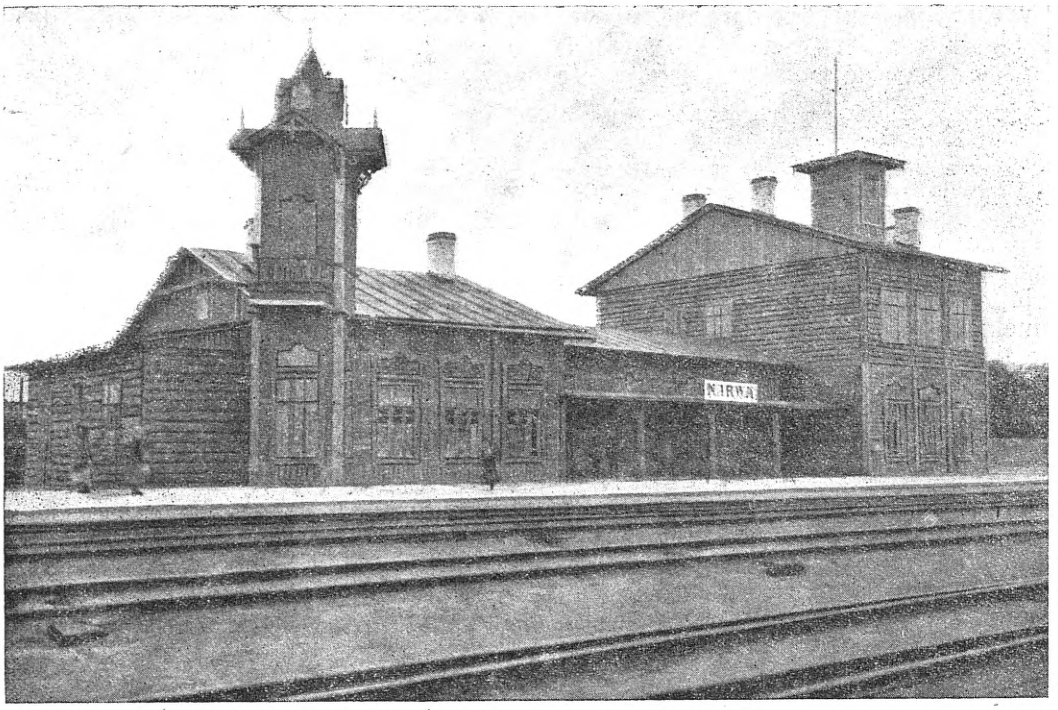
Kõige suurem reisijate liikumine on Tallinna—Nõmme vahel, mis suurenes viimasel aastal tervelt 51% võrreldes 1920 aastaga. Selle nähtuse põhjuseks peab nimetama pealinna korterikriisi. Selsamal põhjusel vähenes aga reisijate liikumise tung Haapsalusse, kus üüri ja toiduainete hinnad märksa tõusid.

Teiste jaamade vahel on reisijate liikumine vähem elav; rohkem elumärki hakkab näitama nüüd ka Irboska liin, kuhu ärimehed kokku kogunud, et piiri ääres mitmesuguseid ärilisi või kaubanduslisi asju ajada.

Riigi laiaroopalistel raudteedel kaupade veoks tehtud tööde suurust võib järgmise aruande andmetega selgitada:

**Võrdlus kauba veo kohta meil ja mujal riikides.**

| Riigi nimetus ja andmete aasta | Suurkiirus | Väikekiirus | Loomad | Kokku tonni | Tonnkilomeetrid | Ühe teepikkuse klm. peale | Ühe rongi peale |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Eesti 1919. a. . . | 3.446 | 399.982 | — | 397.428 | 43 786.742 | 76.151 | — |
| „ 1920. „ . . | 9.422 | 683.742 | 49.411 | 693.539 | 86.251.065 | 144.474 | 194 |
| „ 1921. „ . . | 6.176 | 958.542 | 19.907 | 972.662 | 141.616.350 | 212.637 | 250 |
| Norra 1920. „ . . | 214.064 | 5.515.498 | 117.823 | 5.790.087 | 493.127.820 | 171.881 | — |
| Soome 1916. „ . . | 66.172 | 6.171.305 | 40.435 | 6.277.912 | 1.483.295.000 | 396.179 | — |
| Põhja-Lääne 1898. a. | 34.022 | 2.263.978 | — | 2.298.000 | 365.620.154 | 391.875 | 160 |




Narva jaam.

Majanduslisest küljest vaadates on veo kasutamine Eestis intensiivsem kui Põhja-Lääne teede peal. Kuid peab siiski tähendama, et Norrat varjule jättes meil veelgi kauba vedu nii kõrgele pole tõusnud kui Soomes veetud kaupade tonnashi vahekord suure- ja väikse- kiirusega oli:

| | | |
|---|---|---|
| Eestis . . . | 1919 a. | 1:116. |
| „ . . . | 1920 „ | 1: 73. |
| „ . . . | 1921 „ | 1:155. |
| Norras . . . | 1920 „ | 1: 26. |
| Soomes. . . | 1916 „ | 1: 93. |
| „ . . . | 1918 „ | 1: 59. |
| Venemaal . . | 1898 „ | 1: 67. |

Eelmised andmed tarvitavad järgmist selestust: Eesti laiaroopalisel teel algas suur-kiirusega kauba veo talitus ainult 1919 aasta lõpul, sellepärast võiks ka 1920 a. tähendatud vahekorda 1:73 normaalseks nimetada. Kuid arvesse peab võtma, et 1920 a. juunikuul algas uue tariifi mõju, s. o.: väikse kiirusega vedu tõusis suure kiiruse arvel. Järjelikult, mitte 1:73, aga võib olla 1:60 ehk vähemgi tuleks vedude vahekorra väljendajaks tunnustada. Sel juhtumisel peaks resultaadid, vanade tariifide tegutsemisel, Soome ja Vene omadega ühemääralised olema. Suur-kiiruse tariifi kõrgendamine oli ebaloomulik, ning selle tagajärjeks oli suur-kiiruse vedude soovimata hävinemine.

---

# Uus ajajärk raudteeasjanduses.

Rohkem kui ükskord on katseid tehtud üheroopaliste teede ehitamises, seejuures vagunid kas roobaste ehk köite külge riputades, kuna viimased sammas-konstruktsioonide külge on kinnitud. Aga kõik need süsteemid paistsid olevat liig keerulised ja ebaedukad, sellepärast et oli vaja hoopis midagi teist: anda ilma tugedeta mitteseisvale vagunile omadus, et tema võiks seista hariliku ühe roopa peal, seejuures mitte maha kukkudes ja tugesid tarvitades. Selle kohta, et üheroopaline tee on ainuke täieline tee liikumiseks (täielisem temast on ainult taevakehade liikumine taevalaotuses — täiesti ilma tugideta liikumine) — ei ole vaielusi, ja terve asi seisab selles, kudas hoida vagunid ümberkukkumise eest. Kaua aega ei läinud korda selles suhtes midagi ära teha ja sellepärast võeti Lääne-Euroopas, 20 aastat tagasi, iseäralise huvi ja lootus-

tega vastu Brennani üheroopalise vaguni mudel. Inglane Louis Brennan tuli tõelikult tunnistada „giroskoopilise“ üheroopalise tee põhimõtte ülesleidjaks. Brennan mahutas vagunisse kiirelt ringikäiva vurri, — sarnase mänguvurrile, aga muidugi suurema, ja tema vagun — mudel võis seista traadi peal ilma maha kukkumata. Aga tegelik elluviimine üheroopalise rongi sisseseadmises ei olnud mitte nii lihtne, nagu jalgratta juures kolme ratta pealt kahe peale üleminekus. Brennanil tuli kokku põrgata suurte takistustega laagrite, mootorite, jahutajate jne. väljatöötamise juures ja tema suur vagun 40 inimese jaoks, mis kõige esiteks 1909. aastal nähtavaks sai ja 1912. aastal Inglis-Jaapani väljanäitusel Londonis kurseeris — ei saanud tegelikku elujõudu. Äriilm nõuab täiesti lõpule viidud aparaati, üksikasjaliselt väljatöötud, mis töötaks ilma mingisuguse takistuseta, aga Brennani vagun ei jõudnud seda kõike anda: giroskoopid läksid tihtipeale laagrite sees kuumaks ja nende püstloodi ajamine ei sündinud igakord mitte automaatliselt. Lühidalt öeldes, oli Brennani põhimõte õige, aga tema täideviimine ei seisnud mitte oma kõrgusel, ja Brennan, kes oma katsetega oli täiesti vaeseks jäänud, oli sunnitud edaspidise ehituse lõpetama.

Selsamal 1919. aastal demonstreeris August Scherl Berliinis oma vagunit, 6 inimese jaoks, mis käis ühe roopa peal. Scherl asutas oma süsteemi sellesama vurri põhimõtte peale, tehes ühtlasi Brennani mehanismuse juba palju lihtsamaks. Aga kõiki takistusi kõrvaldada ei läinud ka Scherl'il korda ja tema süsteem ei omandanud ka praktikalikku tähtsust.

Suure vaimustusega võeti aga Inglismaal vastu Vene ülesleidja P. P. Schilovsky tööd. 1914. aastal näitas ennast P. P. Schilovsky Londoni uulitsatel tema poolt giroskoopiliselt ehitatud kaherattalisel automobiilil, sellega selgesti äranäidates tema süsteemilise giroskoobi lihtsust ja otstarbekohasust mitte ainult liikumiseks roopa peal, vaid ka liikumiseks mööda uulitsaid ja maanteid. Schilovsky edu oli aga lühikeseajaline sellepärast, et lõkkele löönud sõda pani ülesleidja tööd kauaks ajaks täiesti seisma.

Teadusline mehaanika selts „Giroskop“, mis koos seisis paremateist Vene professoritest ja eriteadlastest—inseneeridest, P. P. Schilovskiga eesotsas, töötas välja 1920. a. giroskoopilise üheroopalise raudtee projekti Petrograad — Gatshina ja 1921. aasta algusel asuti projekti täideviimisele.

Kõik katsed tehti suures maastabis ja nad andsid täiesti rahuldavad tagajärjed. Pea-kasu Vene ülesleidja seisukorras oli see, et tema töötas kõige viimasena, aja järele, ja sellepärast oli temal võimalus kõrvaldada kõiki Brennani ja Scherli konstruktsioonide puudusi. Nii näituseks vahetati ümber kõik prätsessiooni reguleerijad (vurri tonge) elektri ja pneumaatilised nõrgajõulised mitte hästi juhitavad aparaadid lihtsate hammasratastega, mis reguleeritakse terve giroskopi kere raskusega selkorral kui vagun loomulisest seisukorrast kõrvale kaldub. Sellega oli võimalik kätte saada edukat ja tugevat seisukohta (stabilisatsiooni) ainult ühte vurri tarvitades, ja vagunit automaatliselt õigeks ajada tee olukorra peale vaatamata. Ühes sellega näitasid lihtsad hammasrattad vaguni õigeks ajamise juures, et nad mitu korda tugevamad on kui keerulised abinõud Brennani ja Scherli süsteemides. Esialgseks üheroopaliste raudteede piirita perspektiivide, kasude ja mõnususte selgituseks, niihästi ärilises kui ka sõjalises suhteis, mis enesega kaasa saab tooma eelnimetud teede ehitamine, peab meeles pidama mõnda seisukorda, mis vastuvaidlematad igale raudteeasjanduse tundjale peavad olema, ja mis iseäranis tähtsad on praeguse üleilmlise raske majanduslise seisukorra puhul, nimelt peab meeles pidama, et:

1) Süsteem, mis annaks kütteainete kokkuhoidmiseks 5—10%, oleks riikide väljaminekuid miljonite viisi aastas vähendanud.

2) Süsteem, mis oleks roopaid ja liipreid poole võrra vähendanud pikkuse ja kaalu järele, lubaks maad kahekordse raudtee võrguga varustada,

3) Süsteem, mis lubaks rongidel 25—30% kiiremini sõita kui praegu, ilma kütteainete suurendamiseta — suurendaks kolossaalselt veovõimalust, raudteede ökonoomiat ja kõrgendaks tähtsalt meie üldist majanduslist elu tempot.

4) Süsteem, mille juures oleks võimalik 150—200 verstalist liikumise kiirust kätte saada, annaks rahvaste läbikäimises hindamata teenuse. Sarnane kiirus on, hariliku raudtee ehitusviisi juures, tegelikult täide viimata, ja ainuke süsteem, mille juures võimalik on seda ülesannet täita—on üheroopaline raudtee.

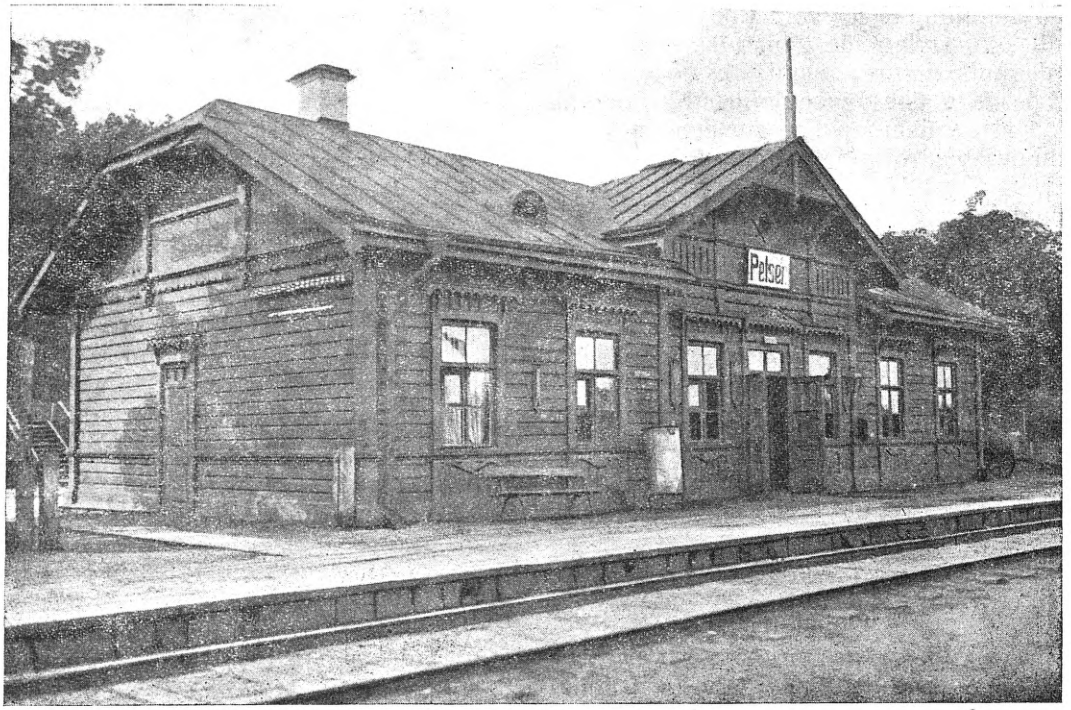
5) Neile neljale hüüdsõnale ühineb veel viies — erikarakterline: ajakohased rongid võtavad tõusu 1—1,5% juures ja mitte milgil tingimisel üle 5%. Üheroopalised teed iseäralise kaksikrebordilise ratta ehitusviisi juures, eelkatsete järele otsustades,

võtavad tõusu 12,5% juures. Sellest järgneb mullatööde mitmekordne vähenemine mägistel maadel, võrreldes hariliku raudtee ehitamisega neilsamal mägistel maadel, ja kokkuhoidmise võimalus sadandes miljonites, millega uusi teid võib ehitada.

6) Kuuendaks kasuks on odav sildade ehitamine üheroopalise tee jaoks.

Huvitav on võrrelda Petrograad—Gatshina üheroopalise tee andmeid Marienburg—Zossen (Berliini lähedal) 1921. aasta kiirkatsesõitude andmetega. Seal kurseeris harilise tüüpusline elektrivagun niisama suure mahutusega kui Petrograad—Gatshina liinilgi; kiiruse andmed olid ühesugused: 150—200 versta tunnis.

Zosseni vaguni jaoks hoiatuseks, et vagun roobastest välja ei kargaks ja liini tugevamaks tegemiseks, ehitati tee neljaroopaline (kaheroopalise asemel harilikul teel ja üheroopalise asemel giroskoopilisel teel). Kuid vagun sai hirmsasti vintsutud ühest küljest teise, ja vaguni rataste telgede peal töötasid 1000 hobusejõulised mootorid, Petrograad—Gatshina üheroopalisel liinil aga kõigest kõiki ainult 300 hobusejõulised. Raudtee ehituse väärtus ei seisa mitte vagunite koosseisu hinnas, vaid peaasjalikult tee trasseerimise kuludes, millest näha on, et üheroopalised raudteed võimaldavad avada suured vaatepiirid raudtee ehituses mitte ainult kiiruse suurendamiseks ja eksploatatsiooni odavuses, vaid ka võimaluses suuri tõususid võtta. Suure tõusu kättesaamine võimaldab üheroopalise raudtee süsteemis (gripping device) põhimõtet tarvitada. Ei ole vajadust näidata, et suurte tõusude kättesaamise teel raudteede ehituses suured kokkuhoidmised on. Peale tõsise kasu, mis odavahinnaline üheroopaline tee annab, peab veel teisi tähtsaid üheroopalise tee omadusi silmas pidama. Kasu, ainult kütteainete kokkuhoidmises üheroopalisel teel, võib kunni 30% tõusta. Kütteainete kokkuhoidmine annab raudtee sissetulekutes ja väljaminekutes (budgettis) suured summad.




**Petseri jaam.**

Nii näituseks põhjapoolse osa Orenburg—Tashkent raudtee projekteerimises, mille pikkus umbes tuhat versta, vähese liikumise juures (kõigest viis paari ronge 24 tunni jooksul) — on nafta kulu 3.200.000 puuda aastas. Siit võib näha, kui suure summa võib anda isegi mitte suur kokkuhoidmise protsent. Edasi, üheroopalise kasutamine teeb liini ehitamise palju odavamaks. Kui ehitatakse harilikku raudteed kerge tüübilistest roobastest, mis 22,5 naela jooksev jalg kaalub, siis läheb versta peale umbes 4000

puuda roopaid ja umbes 400 puuda roobaste kinnitamise materjaali. Üldiselt tarvitab üks verst sarnast raudteed 4400 puuda terast.

Ühe roopa väljaviskamise juures saame kokkuhoidmise suhtes 2200 puuda terast ühe versta pealt. See on kergetüübiliste roobaste juures; nüüd aga minnakse igalpool enam raskema tüübiliste roobaste peale üle. Pool lühemate liiprite kasutamine annab ökonoomiat puu juures kunni 30%. Teatud kokkuhoidmise protsendi annab ka terve raudtee kitsendamine. Sildade raskuse suhtes on ettenäha suur ökonoomia kunni 40%, — nii uskumata kui see ka näitab olema, on teatud juhtumistel võimalik ehitada üht lindi sarnast fermide konstruktsiooni.

Vagunite ehitus ja nende ekspluateerimine on peaaegu ühesugused niihästi kaheroopalise kui ka üheroopalise süsteemide juures. Schilovsky giroskopid töötavad automaatliselt, ja 7 — 10% surnud raskusest, mis nende juure antud, kompendeeruvad täiesti mootorite ja vaguni kerede raskuse vähenemisega. Iseäralise tähtsuse omandab küsimus üheroopalise raudtee tarvitusele võtmises sõjalisteks otstarbeteks, silmas pidades tema hõlpsat ehitust, kerget tõusude võtmist ja väheseid mullatöid. Kõik eeltoodud üheroopaliste raudteede omadused näitavad selgesti tema iseäralise kasu peale nende tüüpusliste teede laialiselt käima panemise puhul, ja sellepärast tõuseb, loomulikult, küsimus, mispärast ei ole üheroopalised giroskoopilised raudteed siiamaale veel mitte tegelikus elus tarvitusele võetud. Seletus selle kohta on järgmine. Esiteks on see asi päris uus. Esimene üheroopaline raudtee vagun tehti inglase Brennani poolt ainult poolteist aastat enne 1914. aasta ilmasõda valmis ja üheroopalise raudtee põhimõtte tundjaid on terves ilmas väga vähe. Teiseks ei ole giroskopide omaduste kohta, kahjuks, seltskonnas mingisuguseid teateid laiali laotud ja sellepärast vaatab seltskond selle peale uskumatalt ja ükskõikselt. Kellel, üheroopaliste raudtee tegelaste hulgast, ei ole juhust olnud järgmisi lapselikke küsimusi kuulda: aga kudas ennast päästa kui vurr järsku seisma jääb? ehk, kudas rongi tagavaratee peale panna? Isegi inseneerid unustavad tihtipeale, et 100-puudaline käima aetud vurr käib umbes 7 tundi ainult püsivuse seaduse jõul, ja et kergete tugide ehitamine kas teede peale ehk vagunite külge — ei tarvita ei tea mis suurt ülesleidmise talenti. Viimaks, peaasi: üksikud uurijad ja ülesleidjad, iseenesestki mõista, ei võinud oma süsteemide katseid täide viia suure kalliduse ja kulude tõttu, aga valitsused ei leidnud eneses suurt tahtmist, niisuguste radikaalsete katsete ja nii suurte väljaminekute peale minna.

**„Eesti Tehn. Seltsi Ajakiri“**

---

# Õiglus ja ausus . . . !

(Toimetusele saadetud kiri).

„Õiglus ja ausus on seltskondlise elu põhi“ — selle lausega algab „Eesti Raudtee“ 2-se n-ri juhtkiri ja et see küll tõelikult nii peaks olema, selle vastu vist keegi vaidlema ei saaks, kuid tegelik elu näitab meile, et neid häid vaimuomadusi õige vähe leidub. Üksiku inimese, kui ka terve rahva elutingimiste olukord on nii mitmekesine ja keeruline, nii vastolus õigluse ja aususega, et viimaseid kättesaavutada senni asjata püüe on olnud. Õiglust ja ausust on oma ideaaliks võtnud rahwad, kes tuhanded aastad enne meid elanud, kuid seda maitsta pole keegi saanud — ta on ja jääb kättesaamatuks. Nii siis, ei või õiglust ja ausust raudteelaste keskel rohkem nõuda, kui mujal, — muus seltskonnas, — sest et raudteelased ainult üks väike osake seltskonnas on; ka raudteelased pildistavad sedasama seltskonda, neidsamu aateid, mis kogu rahvas. Elu kogemused näitavad, et halbtuse poole kalduvaid isikuid on leida niihästi raudteelaste hulgas, kui ka mujal ja ei oleks põhjust raudteelastele etteheiteid teha, ei ka neilt nõuda, et nemad oma iseloomu ehk muude omadustega teistele kaaskodanikkudele eeskujuks oleks. Ei ole ju ka põhjust raudteelaste peale varju heita, et nende peres mitte-õiglust ehk mitte-ausust rohkem oleks märgatud, kui mujal seltskonnas. Seda on igal pool palju rohkem, kui raudteel.

Muidugi, see püüe olgu püüdeks ja jäägu ka selleks, kuid et teda eriti raudteelastele pähe tuupida, see oleks mõtteta ja asjata, asjata just praegusel silmapilgul, kus raudteelane eri-olukorras viibib, kus raudteelast keegi kui raudteelast ei tunnusta, kus tema kohta maksvad pole need seadused ja korraldused, mis teiste temasuguste kohta välja-

antud, mida sellega seletada võidakse, et kui raudteelasel midagi nõuda, siis neid riigiametnikkudeks ei peeta, kui neilt midagit nõutakse, siis nad veel enam, kui riigiametnikud.

Omas kirjutuses („E. R.“ nr. 2) tähendas autor, et raudteelased häbenevat raudtee vormiriiet kanda, kartes et sellega seltskonnas rennommèe kaob. See väide ei ole õige! Vormiriiete mittekandmise põhjused peituvad hoopis teises asjas, mida ka autor, — kes ise raudteelane on, — väga hästi oleks teadma pidanud. Et ennemalt raudteevormi heameele- ja uhkusega kanti, seda teab igaüks, kuid siis olid elutingimised hoopis teised. Raudteelastel oli palk, millega läbi saadi; oli prii korter, küte, valgustus, varustus ja neid kõike jatkus. Lastel oli prii kool, kooli juures prii ülespidamine, perekonnal priisõidu piletid, arsti-abi — terves ulatuses j. n. e.

Kus on nüüd need?

Praegu saab raudteelane keskmiselt 3—4 tuhat marka kuus palka ja see on kõik! Jatkub sellest perekonnaga üleelamiseks? Jatkub sellest ihu- ja jalakatte muretsemiseks? Võib olla selle palga saamise juures juttu vormiriiete muretsemisest?

Valga jaama veemaja peale enamlaste lahkumist (1. veebr. 1919. a.).

Elukutseline raudteelane ei tunne iialgi häbi raudtee vormiriiete kandmisest, ta tahaks seda, püüaks, et tema väljanägemine rohkem raudteelasele kohasem ja vastavam oleks, teades, et tema riietekandmises pildistub ka raudtee uhkus, kelle teenija ta on. Pildistub ka see „rennomèe“ — millest autor kirjeldab — eriti raudteele.

Selle asemel, et raudteelasel võimalus oleks omale vormiriiet muretseda, peab ta praegustel palgatingimistel oma pead murdma, kuis ta vanu kaltse osta saab, et nendega oma endistele riietele (ka mitte vormiriietele) lappisid peale ajada, et ta kaetud oleks; perekonna riietest ei või juttugi olla.

Perekond muretsegu omale ihukatet ise.

Vaadaku asjast huvitatud isikud raudteelase elutingimisi liinil ja võrrelgu siis neid endistega. Korterid on lagunemas, puhastamata, vastased tervishoiu nõuetele, kuna nende eest aga ka üüri maksta tuleb. Ka sauna kütteks ei anta puid (neid puudub isegi ametruumide kütteks), tuleb mustuses ja külmades ruumides töötada. Vabal ajal peab raudteelane oma seljal hagu metsast ja risu korjama (on sunnitud muidugi neid varastama, kus see võimalik) et mitte külmas olla. (Õiglus, ausus!..) Paljude raudteelaste perekonnaliikmed on liinijaamades juhuslistel päevatöödel, laovad puid, tühjendavad

vagunid, et sellega mõnda penni kõrvalt teenida; saab sellest aga ülemus teada, siis on töötav perekonnaliige perekonna abirahast, priiarstiabi- ja priipileti saamise õigustest lahti (see on ju seaduslik nõue), kuna endisel ajal keegi selle peale rõhku ei pannud, kas perekonnaliige mujal teenistust ehk sissetulekuid sai; ka polnud neid kõrvalteenistusi tarviski.

Teenijate koosseis on liinijaamades viimase võimaluseni vähendatud, töö kohta aga ei või ütelda, et seda nüüd igalpool vähem on, kui endisel ajal. On isegi keerulisemaks läinud mõnesuguste teatelehtede ja aruannete kokkuseadmine. Liikumine pealiinidel on veel suuremgi kui ennemalt. Peremehi — pool rohkem kui enne. Nüüd juba teevad noomitusi ja märkusi jaamades ka riigikontrolli esitajad, teised osakonnad j. n. e., segades asjadesse, mis sugugi nende võimupiirkonda ei kuulu, nagu nõudmine punaste mütside kandmise kohta riigikontrolli poolt, mille kohta hiljuti keegi riigikontrolli esitaja heaks arvas jaamast-jaama sõites aktisid kokku seadida. Kes kuulis seesugust imet endisel ajal!

Puudutades autori väidet selle kohta, et meil ikkagi veneaegseid määrusi taga aetakse, peab seda kahjatsema ja tõendama, et see küll õige on, millest väike näitus.

Seaduse järgi oli raudteelasel — ja on veel praegugi — õigus teatava aja jooksul kindlaksmääratud puhkeaega kasutada, kuid kui raudteelane seda nõutama läks, siis sai ta vastuse, et enne kui temale seda lubatakse, peab ta puhkeaja nõudmise põhjust teatama. Muidugi, et puhkusest mitte ilma jääda, oli ta sunnitud põhjuseid lihtsalt väljamõtlema: matma oma elus olevaid isa, ema, vendi j. n. e., pidama mitu kord varrusid, pulmi ja kihluseid neis perekondades, missuguseid maa peal polnudki ja seda viisi tuleb nüüd ka meie ajal jälgida, et oma õigusi silmaspidada! On see õiglus ja ausus, mis seltskondlise elu põhi peavad olema? Vist mitte. Kas ei ole see nende endiste, iganenud viiside järelahvimine, kus õiglust ja ausust vähem tunti. Sellest aga ei näi meil veel mööda pääsevat.

Kas on meil mõeldud midagi, mis raudteelase meeleolu tõstmiseks kaasa aitaks, tema moraali tõstaks? Mitte midagi! Raudteelase õigusi on see vaba kord ainult kitsendanud. Mitmed endised õigused, mis raudteelastele nende raske ja vastutusrikka teenistuse juures nagu kibeda elu kaunistuseks olid, on ära võetud, ilma et neid millegi uuemaga oleks täidetud. Kahe aasta vältusel olid raudteelased priisõidu õigustest hoopis ära võõrutatud, kuna lõpuks pika puiklemise järele heaks arvati neid piletid nüüd kitsendatud piirides välja anda. Ennemalt saivad jaamaülemad ja muud vanemad agendid priisõidu II klassi vagunis, nüüd on selle asemele nendele III klass antud, kuna teised ametnikud muudes riigiasutustes, kes sugugi kõrgemal ametastmel ei ole, ikkagi seda endist õigust kasutavad. Millega tuleks seletada seda nende eesõigust?

Ehk arvatakse, et raudteeametnikud, kelledel aineline jõud puudub korralikkude riiete muretsemiseks, ei ole sündsad või kõlbulised teiste korralikkude reisijatega ühte vagunisse paigutamiseks?

Nii siis, raudteelastel jäeb mulje, et ausus ja õiglus ainult siis võimalik on, kui see igatepidi ülesnäitav on.

Ausus ja õiglus nõuab ka ausat ja õiglast tasu, mis raudteelastel tänini kahjuks puudub.

**Inna.**

---

# Must naine.

**Jutustus Ameerikast.** (Tõlkinud A. S.)

Ühel minu teekonnal, Chikago'st—New-Jork'i leidsin hommikul ülesse ärgates, et rong seisma jäänud. Jutustati, et ta juba üle 1½ tunni paigal seisnud. Ennast riietades, läksin vagunist välja ja leidsin, et asusime kesk lagendikku, väikeses jaamas.

Pärast kehakinnitust restoraanvagunis läksin jaamaesisele jalutama.

Veduri peal istus vedurijuht üksinda ja ootas. Veduri juures peatudes küsisin ma vedurijuhilt ühte-teist veduri kohta.

Kui ma temale sigarit pakkusin, võttis ta selle tänades vastu ja palus mind oma juure veduri peale astuda.

Vedurijuht, ilus, suur mees, aastat 40 vana, seletas mulle, kuidas ja mis otstarbeks igat veduri üksikut jagu tarvitatakse. Kõik osad, mis puhastamisest hiilgama võivad minna, särasid kui päike; on ju vedurijuhid uhked oma hiilgavate vedurite peale, sarnaselt perenaistele, kui need oma võõrastele maitserikkalt sisseseatud tubasid näidata võivad.

„Mis ilustus see siin on?“ küsisin mina, näidates ühe asja peale, mis putuka moodi välja nägi ja kullase raami sisse kinnitatud, seina peal rippus. Vedurijuht naeratas „See on vähem ilustus, kui mälestus“, ütles tema. „mina riputasin selle sellepärast siia, sest see päästis omal ajal minu ja minuga ühes 250 inimese elu“.

„Kuidas võis putukas inimeste elu päästa?“ imestasin mina.

„Mina võin seda Teile jutustada. Meil on äraminekuni veel palju aega“.

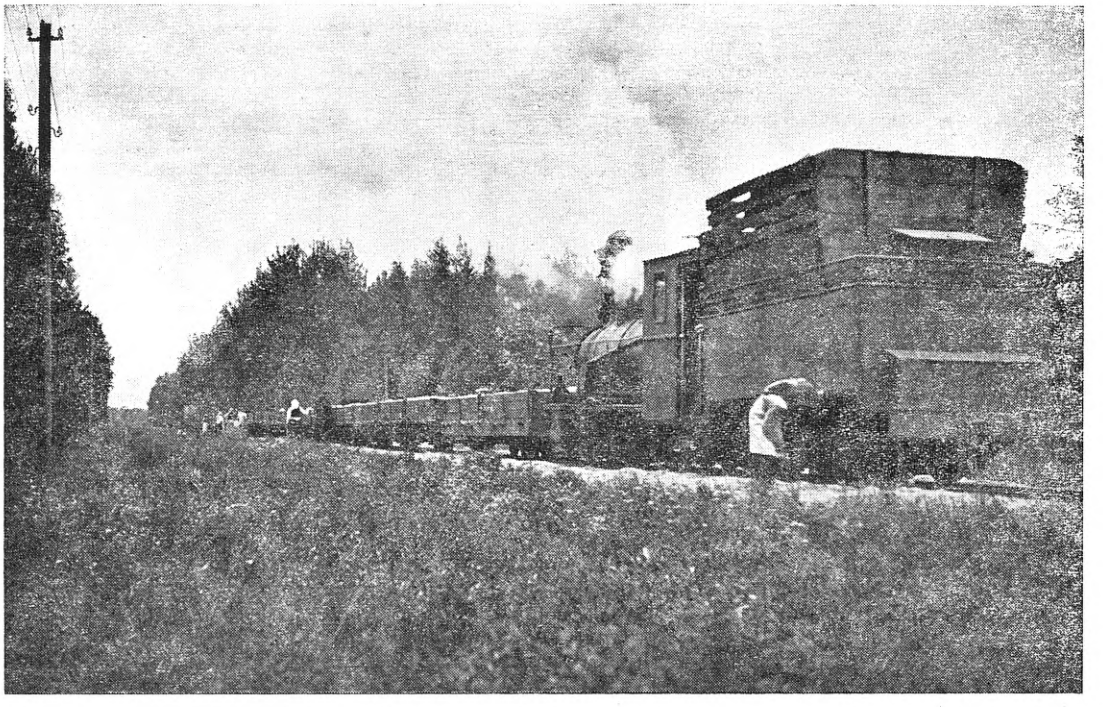
jõgedena juba õhtust saadik. Kui ma veduri juure tulin, hulus tuul hirmsasti.

Jimiga veduri peal rongi juure sõites, ütles Jim: „Meil on täna õnnetu sõit, Frank; ma sooviksin, et meie juba õnnelikult J—s oleksime“.

Ma naeratasin ja küsisin: „Mis sind tänasel ööl nii araks on teinud?“

„Ma aiman, et täna midagi juhtub“, vastas tema.

Tõtt ütelda, ka mina tundsin eneses mingisugust argtust.



Liivarong kitsaroopalisel teel.

Ma võtsin aset puuduva kütja istmele ja olin kuulamiseks valmis.

— „See juhtus mitte väga ammu“, alustas vedurijuht, „ainult üks aasta tagasi, kevadel. Sõitsin tol korral samal teel, kus praegu, samal — minu kallil veduril nr. 499. Kütjaks oli mul seesama, kes mul praegu on, — Jim Moode. Jim on tubli poiss, ainult usub kangesti igasuguseid vaimusid, unenägusid ja ilmutusi. Ennem naersin tema juttude üle, aga nüüd ei või enam naljaga vastata tema arvamiste peale, — pärast seda, kui ise musta naist nägin.

Mul tuli öösel, kella 1 paiku M—st välja sõita, et kell 6 hom. J—se jõuda. Sel ööl möllas hirmus torm, ja vihma valas

Rong, mille meie pidime võtma, seisis koos üksnes reisuvagunitest. Ma läksin närvilikuks mõteldes, et varsti minu hoole ja vastutuse all mitmed sajad inimesed saavad olema.

Pärast naersin enese ja oma argtuse üle. Vedur ühendati rongiga. Isiklikult vaatasin järele, kõik oli õieti ja korras. Rong oli väljasõiduks valmis. Kõlas signaal, ja meie liikusime tormi sisse. Pimedus oli kirjeldamatu, ainult veduri ees asuvad laternad viskasid ette teele heledat elektrivalgust. Jim töötas usinasti ja hoidis auru kõigekõrgemas rõhuvuses; meie tormasime edasi kui fuuriad.

Ühes jaamas, kus veevõtmiseks peatusime,

vaatasin hoolega järele, kas kõik korras on, kuna Jim laternatetegevust proovis. Kõik oli paremas korras ja meie sõitsime edasi.

Pimedus läks, kuidas võib, pilkasemaks. Vihma sadas ikka veel ojadena. Korraga nägin ma läbi vihma ja udu eneste ees pikka musta mantlisse mässitud naisterahva kuju, mis nagu lennates edasi liugles. Ta viskas kätega ette- ja tahapoole ning kadus varsti ära.

Jäin imestusest päris tummaks ja unustasin Jimile, kes ahju juures tegev oli, igasuguse juhatusandmise. Ta vaatas korraga tagasi ja hüüdis: „Frank, mis on? Teie näete välja, nagu oleksite praegu tontisid näinud".

Ma ei vastanud midagi. Mu mõtted olid tegevuses imeliku kujuga, mis näinud olin.

Olime juba Rock Greek'i lähedal, kus kõrge sild üle sügava jõe viib.

Ma läksin veel närvilikumaks, kui olin.

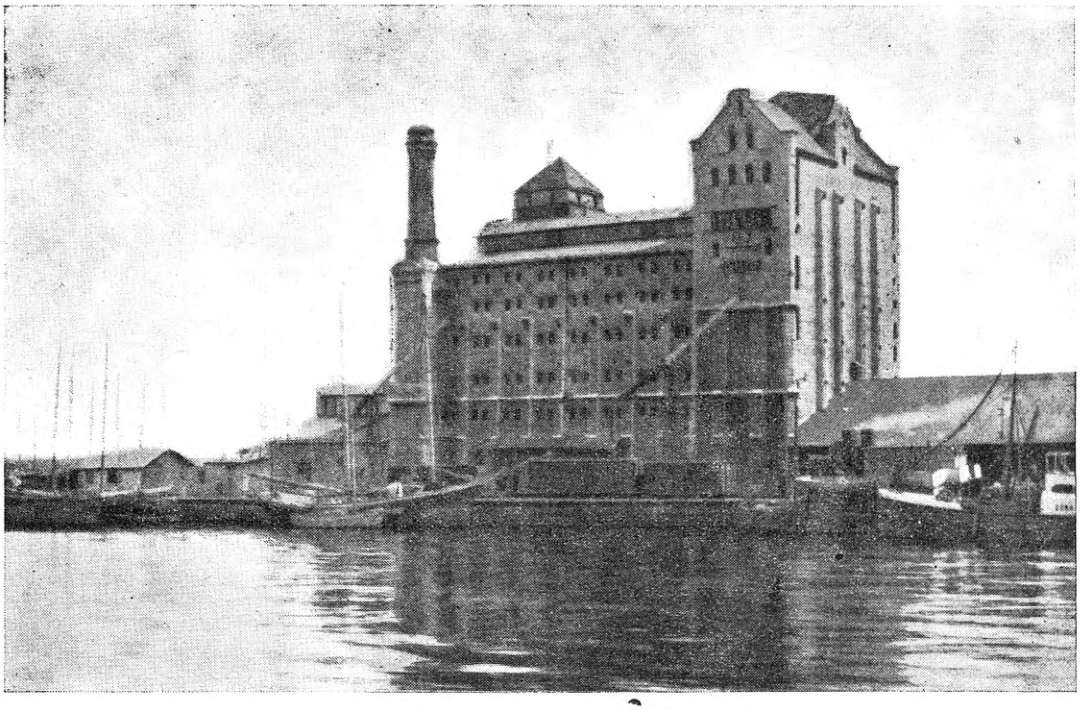
Sõitsime ruttu, ja juba libisesid meist Rock Greek'i jaama signaalid mööda; meie olime veel ühe penikoorma sillast kaugel. Jaamast mööudes, karjatas korraga Jim. Ma vaatasin tema poole ja nägin teda hirmu pärast värisevat. Ta näitas käega ette pimedusesse, ja kui ma sinna vaatasin, valdas mind ennast määratu hirm.

Seal roobaste vahel näitas ennast jällegi suur must naine, nagu ennegi, — kord rahulikult rongi ees liugledes, kord metsikus tantsus.

„Frank", kogeles Jim raskusega, ärge minge silla peale! Taeva pärast, ärge tehke seda! Ärge minge ennem, kui Teie ei tea, et kõik korras on!"

Mina ei võinud ka mõttele, et rong kinni pidada tuleb, vastu panna: ühe liigutusega sulgusin auru ja lasin pidurid peale. Kui peatama jäime, võisin selgesti kuulda veemühinat, mis tuli meie ees asuvast Rock Greekist. Kui veduri pealt maha ronisin, tuli konduktor vastu.

Mis on? mis on?" küsis tema. Ma sattusin segadusesse. Musta naist enam näha ei olnud. Ka ei võinud meie pimeduse pärast kaugemale, kui ühe kunni kahe meetri kaugusele roobaste vahele seletada. Mina midagi ei näinud, aga ütlesin: „Ma ei tea, mis on, aga mulle näis, et nägin veduri ees mingisugust musta inimese kuju, mis kätevehklemisega peatamiseks märki andis." Kondukror naeratas imestades: „Nägite wist vaimusid, Frank! Vaevalt võib seda uskuda. Aga meie oleme ju jõe ligidal, võime enne seda järel vaadata."



**Tallinna sadama elevaator.**

Võtsime laternad ja hakkasime edasi minema. Jim pidi veduri järel valvama. Aga vaevalt saime mõned sajad sammud teha, kui hirmu pärast kivinedes seisma jäime.

Meie ees aigutas kuristik-neel, kus jõgi, mis suurest kevadisest vihmast mitmekordseks paisunud, hirmuäratavalt kohises.

Kui ma ümber pöörasin, nägin jällegi seda musta naist, kes veduri ees metsikus tantsus keerles. Konduktor vaatas esiti kadunud silla asemele tekkinud kuristikku, pärast minu poole ja silmas ka veduri ees vehklevaid varjusid.

„Kas Teie seda nägite, kui rongi seisma panite?"

„Jah".

„Mitte muu, kui õnn oli see, mis meid täna öösel päästis."

Raskete tundmustega hinges, läksime kiiresti rongi peale tagasi. Paljud sõitjad tulid meile vastu. Nende hulgas oli üks 18-aastane noormes Chikago'st, kelle mõtted kiiremini töötasid, kui meil. Kui tema musta naist nägi, läks ta veduri juure ja vaatas selle laternatesse. „Siin on meie must naine," hüüdis Chikago noormees. Ja tõesti oli seal sama putukas, keda Teie siin klaasi all näete. Kui ma laterna avasin, lendas ta vastu reflektori.

Siin on see terwe lugu, mu härra. — Kui putukas laternas tule ees lendas, viskas see teele varjusid, mis kätega vehkleva naise sarnased. Mina ei tea, kuidas tema sinna sisse sattus, aga arvatavasti siis, kui Jim veevõttejaamas laternaid järel waatas. Olgu asi, kuidas oli, aga tema päästis sellega meie elu, kui mind oma musta naisega hirmutas.

Jah, niisugune on põhjus, miks väike putukas siin klaasi all seisab. Nüüd on ta mul meeletuletuseks, et meie kord selle putuka läbi surmast päästetud saime.

Teie, võib olla nimetate seda juhtumiseks, aga mina usun, et see oli saatusest läkitatud.

„Kõik on korras," hüüdis konduktor, paber käes telegraafijaamast välja tulles.

Jim, kütja, tuli veduri peale, ja mina läksin oma vagunisse.

---

# Seadlused ja korraldused raudteel.

Vabariigi Valitsuse poolt 14. sept. 1921 a. kinnitatud ja 30. nov. s. a. osalt muudetud reisijate veo-tariifi järgi „R. T." 84/85 ja 110.

## Seadlused ja määrused reisijate, bagashi ja kaubaveo kohta Eesti riigi- ja eraraudteedel.

(3. järg).

### D. BAGASHI VEDU.

**Bagashi nimetused.** Raudteedel veetav bagash jaguneb oma nimetuste järgi kolme liiki: a) reisu bagashiks, b) käsibagashiks ja d) bagash-kaubaks.

**Reisubagash.** Reisubagashi nimetuse alla kuuluvad reisija asjad, mis pakitud on reisusummadanidesse, käsikottidesse, reisukohvritesse, kottidesse, väikestesse kastidesse, käsitööriistad, lapsevankrid, jalgrattad, suusad (seotud otsadega) ja üleüldse kõik niisugused asjad, mis reisijatele kohe pärast rongilt mahatulekut tarvis minna võivad.

Reisubagash antakse veole reisupiletite ettenäitamisel ja veetakse bagashi vagunis, sellesama rongiga, missugusega reisija ise sõidab.

**Käsibagash.** Käsibagashiks nimetakse reisijate asjad, nagu: reisusummadanid, kübarakarbid, korvid, kastid ehk kotid kuivade asjadega, ka puurilinnud väikestes puurides j. n. e., missuguseid asju reisijatele lubatud on enestega ühes reisuvagunitesse maksuta kaasa võtta, neid kergeste istepinkide alla ehk ülemistele vaguniriiulitele ära mahutades, tingimisega, et sellega kaasreisijaid mitte tülitada, kusjuures käsibagashi üksikute kohtade üldpikkus ei tohi ulatada üle 71 cm., nende laius ehk kõrgus — mitte üle 54 cm.

**Bagash-kaup.** Bagash-kauba nimetuse alla kuuluvad kõiksugused bagashi-saadetused, mis veole antakse bagashina, ilma reisupiletite ettenäitamiseta, reisu- ehk segarongidega ärasaatmiseks.

Bagash-kauba saadetused võivad ka nimelised olla.

**Reisubagashi ja bagash-kauba veohinnad.** Reisubagashi ja bagash-kauba eest võetakse maksu:

a) Kaalu järgi veetavate bagashi-saadetuste eest — 10 penni iga 5 klg. ja veo-kilomeetri pealt;

b) Koerte, kasside ja sissepakkimata üheistmeliste jalgrataste iga üksuse eest — 40 penni kilomeetri pealt;

d) Kaheistmeliste jalgrataste eest — 60 penni kilomeetri pealt;

e) Kolmeistmeliste jalgrataste eest 80 penni kilomeetri pealt;

g) Mootorjalgrataste eest — nende raskuse järgi; niisama ka koerte, kasside ja lindude eest, kui need hoiu abinõudes on (p. a põhjal);

h) Ajalehtede ja ajakirjade veo eest — üks penn iga kilogrammi ja kilomeetri pealt, kusjuures üldine veoraha ei või olla iga saadetuse pealt mitte alla ühe marga.

**Bagashi veohindade väljaarvamine.** Bagashi veohinna väljaarvamisel loetakse iga poolik 5 kilogrammi terveks 5 kilogrammi (välja arvatud p. „h" tähendatud saadetused) ja poolik kilomeeter terveks kilomeetriks. Veohinna lõpusummad võe-

takse täiendatult ühe marga ehk 50 pennini. Veoraha väljaarvamisel loetakse veo kaugus alla 7 kilomeetri — 7 kilomeetri eest. Üldine veoraha summa (väljaarvatud p. „h“ tähendatud saadetustel) ei või olla ühe saadetuse pealt alla 4 marga.

**Bagashi pakkimise viis.** Bagash peab olema hoolega pakitud; kastid, korvid ja summadanid peavad lukustatud, ehk tugeva nööriga kinni seotud olema; kõik vanad aadressid peavad saama bagashikohtadelt ära puhastatud.

Bagashi, mis puudulikult pakitud, nii et ta selle tagajärjel kaduma ehk rikki võiks minna, ei võeta vastu enne kui ta nõutavalt parandatud. Leitakse aga ka puudulikult pakitud bagashi võimalikuks ära saata, ilma, et otsekohest bagashi kadumist ehk rikkiminekut karta oleks, siis tehakse bagashi kviitungis vastav märkus reisija allkirjaga, kus tähendatud, missuguses seisukorras bagash vastu võetud.

**Veo tingimised.** Raudteedel veetavad koerad ja kassid peavad nende omanikkude poolt varustatud olema kaelarihmade ja suukorvide ehk päitsetega. Koeri ja kasse võib reisija omaga ühes ka reisuvagunisse kaasa võtta, kui teised kaasreisijad selle vastu ei protesteeri; kui aga keegi nõudmist avaldab, et koerad ehk kassid peaksid reisuvagunitest bagashi vagunisse üle viidama, tuleb seda nõudmist täita esimeses rongi seisujaamas, kus seda seisuaeg lubab.

Jalgrataste veole andmisel peavad reisijad jalgrataste külge seotud ehk kergelt külge kinnitatud asjad nagu laternad, õhupumbad, kotid j. n. e. ära võtma.

Reisijate vagunisse on keelatud kaasa võtta; pudelid igasuguste vedelikkudega, peale söögiainete ja alkoholita joogiainete, laetud laskeriiste, igasuguseid tulekardetavaid asju ja lõhkeaineid.

Reisubagashina ehk bagash-kaubana on keelatud vedada lõhkeaineid, kergesti plahvatavaid aineid, pudelid vedelikuga ja üleüldse kõiki niisuguseid asju, mis nendega ühes veetavaid teisi asju võivad rikkuda.

Käsibagashina ei tohi reisija vagunisse kaasa võtta halvaste lõhnavaid aineid ja lõhkeaineid, peale sissepakitud püssirohu ja püssipadrunite — 1 klg.

Käsibagashi kohti eeltähendatud suuruses (71×54 cm.) võib iga reisija ainult ühe vagunisse võtta, ehk selle ruumile vastavalt 2—3 väikest kohta.

Leitakse reisijal vagunis kaasas olevat rohkemal arvul ehk suuremaid pakke, kui eelpool tähendatud, siis võetakse niisuguste pakkide eest veoraha kolmekordselt üldise bagashiveo tariifi järgi, arvates sest jaamast, kust reisija välja sõitis, kunni selle jaamani, kus üleliigne bagash leiti, — kus see üldise korra järgi bagashi kviitungi vastu bagashi vagunisse üle antakse.

Kui reisija tõrgub nõutavat trahviraha maksmast ja ei taha vaieluse all olevat bagashi vagunisse üle anda, siis tehakse juhtumise kohta protokoll ja sihtjaamas peetakse bagash kinni, kunni nõutava summa äramaksmiseni.

Selsamal määral võetakse trahviraha ka kasside ja koerte pealt, kui neid ilma bagashi kviitungiteta leitakse veetavat. Kui reisija trahviraha tõrgub maksmast, siis tehakse selle kohta protokoll ja raha nõutakse sisse kohtu teel.

**Bagashi kviitungid.** Iga bagashi saatmise vastu antakse reisijale sellekohane kviitung, milles ära tähendatud: a) sihtjaam, bagashi vastuvõtmise aasta, kuu-päev ja rongi nummer, sõidupiletite numbrid kui need ette näidatud, kohtade arv, kaal ja veoraha summa. Reisijate juures olevate loomade peale väljaantavas bagashi kviitungis peab märkus tehtama, et need reisija juures veetakse.

Reisijate juures veetavate loomade kaotsimineku eest raudtee ei vastuta.

**Bagashi väljaandmine.** Bagash antakse välja sihtjaamas bagashi kviitungi ettenäitajale. Peale selle võib reisijale bagashi, tema soovil, ka vahejaamades välja anda, kus juures bagashi kviitung ära võetakse ja selle peal bagashi väljaandmise üle märkus tehakse.

Kui reisija bagashi kviitungi ette näitab, bagash aga kohale ei ole jõudnud, siis tehakse kviitungi tagumise küljele sellekohone märkus jaama templitega, kviitungi ettenäitamise aega ära tähendades.

On bagashi kviitungi järgi mõni üksik bagashi pakk kohale tulemata jäänud, antakse kohale tulnud bagash reisija soovil temale osadena välja, kuna kviitungi teisel küljel jaamaülem väljaantawate kohtade arvu ja raskuse peab tähendama, seda oma allkirja ja jaama templiga tõendades; kviitungi saab reisija tagasi.

Kui bagashi 72 tunni jooksul peale nõudmist välja ei anta ja kui ta mõnesuguse valitsuse korralduse põhjal kinni ei ole peetud, on reisijal õigus seda kadunuks lugeda ja raudteelt tema eest määratud kahjutasu nõuda.

Kahjutasu nõudmine antakse sisse kirjalikult kohaliku jaamaülemale, kuna selle nõudmisele kaduma läinud bagashi kviitung juure lisatakse. Nõudmises peab olema ära tähendatud kahjutasu summa.

Kahjutasu väljamaksmine sünnib raudteevalitsuse korraldusel raudtee põhiseaduse § 37 ja 97 põhjal. (Vaata „R. T.“ Nr. 61/62 1920 a.).

**Tasu määr bagashi kadumise eest.** Reisubagashi kaotsimineku ehk raudteel rikkumise korral, bagashi eest, mille väärtus äraandmise juures kinnitatud ei olnud — on raudtee kohustatud maksma 80 marka klg. pealt.

Bagashi eest, mille väärtus kinnitatud, on raudtee kohustatud maksma:

a) kaotsimineku korral: kinnituse summa suuruses,

b) raudteel rikkumise korral: kahju täieliku suuruse järele. mida kinnitud väärtusega võrreldes, määratakse.

Kraami eest, mis bagashi kviitungitega, kuid ilma pileti ettenäitamata bagash-kaubana veetakse, vastutab raudtee kaotsimineku ehk rikkumise korral Ü. R. Sead. § 37 põhjal ja on kohustatud maksma iga kaotsiläinud ehk rikutud kraami kilogrammi eest 25 marka. Kraam loetakse kadunuks, kui ta 10 päeva jooksul ei ole kohale jõudnud, arvates selle rongi kohale jõudmise ajast, millega kraam edasi oleks pidanud saadetama.

Suuremat ruumi tarvitavad kohad, nii kui voodid, kastid, jne., võetakse vastu edasisaatmiseks bagash-kaubana ainult võimaluse järgi.

**Bagashi kviitungi kaotsiminek.** Bagashi kviitungi kaotsimineku korral antakse bagash allkirja vastu välja, kui reisija omanduse õiguse bagashi kohta kindlaks teeb.

Bagashi vastuvõtmise üle antud allkirjas peavad olema äratähendud kõikide vastuvõetud üksikute bagashi kohtade märgid, bagashi vastuvõtja nimi, liignimi ja elukoht.

**Bagashi hoiuraha.** Reisubagashi ja bagash-kauba eest nõutakse hoiuraha 2 marka päevas iga bagashi koha ehk jalgratta pealt, kusjuures bagashi kohale jõudmise- ja sellele järgnev päev arvesse ei võeta.

Iga poolik hoiu päev loetakse terveks päevaks.

**Valga sõlmemaks.** Kõikide bagashi kviitungite järele veetavate saadetuste pealt, mis veetakse Valgast ehk Valga kaudu Lätimaale, kui ka Lätimaalt Valka ehk Valga kaudu Eestimaale, võetakse Valga sõlmemaksu 16 klm. kauguse eest võetava veomaksu suuruses.

**Narva sillamaks.** Kõigi bagashi kviitungite järele veetavate saadetuste pealt, mis veetakse üle Narva silla, võetakse maksu Eesti Vabariigi raudteele — 10 klm. kauguse eest võetava veomaksu suuruses.

**20% riigimaks.** Kõik selles tariifis ettenähtud maksunormid sisaldavad enestes riigimaksu, mille suurus on 20% tervest normist, sellepärast nende pealt eraldi tempelmaksu ei võeta.

**25% tariifi kõrgendus kitsaroopalistel teedel.** Kõikidel kitsaroopalistel teedel tarvitatakse käesolevat tariifi 25% kõrgendusega. (Järgneb.)

---

## Uue reisurongide sõiduplaani kohta.

Tähelepannes, et rongide sõiduplaanide kokkuseadmise üle mõnikord ajakirjes arvustusi leidub, kus nurinat tõstetud ühel kui teisel piirkonnal sisseseatud sõiduplaanide üle, siis lubatagu siin selle kohta sõna võtta, et neid tingimisi selgitada, mis sõiduplaanide kokkuseadmisega teatud ühenduses.

Rongide sõiduplaanide kokkuseadmisel on igakord tähelepandud rahva, omavalitsuste ja riigiasutuste soove, tingimisi sise- ja välissõlme punktide kaudseid otseühenduse võimalusi, posti vedu j. n. e., mis aga mõnigi kord nii üksteise vastu kõnelevad, et neid raske täita. Muidugi teada, on enamuse arvamine selles, et rongid niiviisi sisseseataks, kus nende sissesõit linnadesse oleks hommikusel ajal, mitte väga vara, kuid ka mitte hilja; väljasõit peale lõunat, — pärast asutuste ja äride sulgumist, ja teiste rongide väljasõit hilisel ööl, misläbi linnasõitjatel võimalik oleks omi asju õiendada ning samal päeval veel tagasi sõita, mis iseenesest ka selle poolest tähtis, et öömaja saamine linnades raske; et nende samade rongidega läheks välja post ja ka ajalehed, ilmumise päeva õhtul ning oleksid igal pool rutem kättesaadaval.

Teisi ronge oleks vaja niiviisi sisseseada, et need linnadest välja sõidaks hommikul, — sinna tagasi jõuaks õhtul; et ka ümberistumise ootamine sõlme jaamades kaua ei viibiks.

Rongi tegelikud kulud (küte, määre, veerev-koosseisu iganemine, parandus, teenimine jne.) on läbistikku umbes 250 marka iga rong-kilomeetri pealt kuna tulu iga reisu rong-kilomeetri pealt 188 marga ümber saadakse, kaubarongi rong-kilomeetri pealt aga 860 marka, misläbi reisijate vedu viimastega (segarongides) peab korraldatama, et kuidagi läbi tulla. Sellepärast on võimalik olnud üle liini ainul üht paari puhtreisijate rongi käima panna. Muidugi teada, on segarongide liikumise kiirus pikaldasem. Kahepaari rongi liikumisel ei ole võimalik aga reisijate soove rahuldada, sest kui rong ühest linnast välja läheb soovitud ajal, siis tuleb ta teise linna ikkagi hiljem sisse, kui seda soovitud.

Tuntavalt mõjub sõiduplaani peale ka Tapa sõlm, mis mitte meie raudtee keskkohal ei asu, kuna ta selle läbi rongide kokkukõlasse viimist (ümberistumata) otseühenduses raskendab.

Peale selle on rongide sõiduplaani kokkuseadmises ka arvesse tulnud võtta otseühenduse tingimisi väljamaaga. Viimane naaber-riikide raudteede konverents sai selleks peetud Riias.

Et ka igas teises riigis samasugused tingimised on sõiduplaanide kokkuseadimises, nagu nendest eelpool kõneldud, siis tuli ühelt kui teiselt poolt otseühenduse kokkukõlasse viimiseks teatud kokkuleppeid saavutada.

Otseühendusrongide sõiduplaani loomiseks sai seal võetud algpunktidena London-Ostende ja Pariis. Et aga Tallinn samuti, kui Ostende sadama jaam on, kus arvesse tuli võtta laevaühendust, siis ei leitud võimalikuks nende rongide sõiduplaanides — et neid jällegi laevakäiguga, kokkukõlasse viia — suuremaid muudatusi teha, mispärast aga rongidele Riias pikemad seisak-ajad tekkisid. Neid seisakaegu Riias kõrvaldada mõteldes, oleks pidanud rong Tallinnast kella 5 aegu hommikul välja minema ja siia sisse jõudma õhtul hilja; see oleks aga Tallinnast laevadega edasisõitjatele suureks raskenduseks saanud, — neid sundinud Tallinnas öömaja otsima. Peale selle pole otseühendus-sõitjate arv ka mitte ülekaalus kohalistest sõitjatest. Nii siis, et meie otseühendusrongid ka kohalikke nõudeid peavad täitma, sai rongide № 1 ja 2 sõiduplaanis ainult väike muudatus sisse võetud.

Suvise sõiduplaani kava avaldasime eelmises numbris.

---

# Kirjastusühisuse „Eesti Raudtee" põhikiri.

## I. Ühisuse eesmärk.

§ 1. Ühisuse eesmärgiks on: a) kirjastada peaasjalikult raudtee- ja sellega ühenduses olewaid kaubandus- ja tööstuslisi kirjatöid: b) nimetatud aladesse puutuwat paremat eesti-kui ka wõõrakeelset kirjandust raudteelastele eriti ja seda kõigile kaubandus- ja tööstusettewõtetele kättesaadawaks teha.

§ 2. Ühisusel on juriidilise isiku õigused. Oma eesmärgi kättesaamiseks on tal õigus omandada liikuwat ja liikumata warandust, asutada trükikodasid, awada raamatuärisid, kirjastada raamatuid, anda wälja ajalehti ja ajakirju.

## II. Ühisuse osanikud, nende õigused ja kohused.

§ 3. Ühisuse osanikkudeks on selle põhikirjale allakirjutajad ühisuse asutawad liikmed ja isikud, keda pärast, peakoosoleku poolt walitud juhatuse poolt osanikkudeks wastu wõetakse. Osanikud jagunewad kahte liiki: 1) hääleõiguslisteks ja 2) toetawateks.

§ 4. Hääleõiguslisteks osanikkudeks wõiwad olla ainult raudteelased. Toetawateks osanikkudeks, kellel ainult nõuandew hääleõigus, wõiwad olla kõik isikud ja ettewõtted.

§ 5. Osamaksu suurus on: 1) hääleõiguslistel osanikkudel 250 marka ja 2) toetawatel osanikkudel 1.000 marka; sissеastumismaks on kõigile 50 marka.

§ 6. Ühel osanikul wõib mitu osatähte olla.

§ 7. Igal osanikul, kellel kunni 5 osatähte, on ühisuse peakoosolekul 1 hääl, 5 — 10 osatäheni — 2 häält, iga 5 osatähe peale 1 hääl, kuid ühel osanikul ei wõi üle 5 hääle olla, osatähtede rohkema arwu peale waatamata. Toetawatel osanikkudel ei ole ühisuse peakoosolekul hääleõigust, nad wõiwad wiimaseſt ainult nõuandwa häälega osa wõtta.

§ 8. Osanik, kes ühisusest soowib lahkuda, peab sellest juhatusele 3 kuud enne tegewusaasta lõppu kirjalikult teadustama. Lahkunud osanikuga tehakse lõpuarwe 3 kuud peale ühisuse tegewusaasta aruande kinnitamist.

§ 9. Sissеastumismaks jääb tagasi maksmata.

§ 10. Osanik, kes põhikirja rikub, ehk muidu oma tegewusega ühisusele kahju teeb, wõib peakoosoleku poolt ühisusest wäljaheidetud saada, kusjuures peakoosolek kohustatud on, enne otsustamist wäljaheidetawa soowil, kõik tema poolt oma kaitseks ettetoodud seletused ära kuulama.

§ 11. Ühisusest wälja heita wõib osanikku ainult neil koosolekutel, kus wähemalt 2/3 osanikke koos, ja koosolijate 2/3 häälte enamusega (§§ 26 ja 29).

§ 12. Osaniku surma puhul otsustab peakoosolek, kas pärijad, kelle kätte osatäht läinud, hääleõiguslikeks ehk toetawaks osanikuks wastu wõtta, wõi mitte. Wiimasel juhtumisel lunastab ühisus äriaasta lõpul osatähe tagasi, kuna wiimase aasta osakasu pärijatele täielikult wälja maksetakse.

§ 13. Hääleõiguslik osanik on wastutaw ühisuse äri tegewuse eest kolmekordse osatähe wäärtusega, sellest kohustusest on toetawad osanikud wabad.

## III. Ühisuse warandus.

§ 14. Ühisuse warandus seisab koos äri- ja tagawarakapitaalist.

§ 15. Ärikapitaal sünnib: 1) osamaksudest, 2) laenudest ja 3) teatawast % igaaastasest puhtast kasust.

§ 16. Tagawarakapitaal sünnib: 1) osanikkude sissеastumismaksudest ja 2) 20 % puhtaskasust.

§ 17. Tagawarakapitaal on ainult nende kahjude katmiseks määratud, mis ühisuse asjaajamises ettenägemata põhjustel wõiwad juhtuda. Seda kapitaali tarwitatakse koosoleku sellekohase otsuse järele.

## IV. Ühisuse walitsus.

§ 18. Ühisuse asju ajawad: peakoosolek, nõukogu, juhatus ja rewisjon-kommisjon. Ühisuse juhatuse asukoht on Tallinnas.

§ 19. Peakoosolekud on korralised ja erakorralised.

§ 20. Korraline peakoosolek kutsutakse juhatuse poolt iga aasta hiljemalt 1. märtsiks kokku.

§ 21. Korralise peakoosoleku otsustamise alla kuuluwad: 1) läinud äriaasta aruannete läbiwaatamine ja kinnitamine, 2) eelarwe ja tegewuskawa läbiwaatamine ja kinnitamine, 3) põhikirja muutmine, 4) juhatuse, nõukogu ja rewisjon-kommisjoni liikmete walimine, 5) juhatuse, nõukogu ja rewisjon-kommisjoni kodukordade kinnitamine, 6) küsimuste otsustamine, mis nõukogu ehk juhatuse poolt ette kantakse ja 7) peakoosoleku protokollide kinnitamine.

Märkus: Protokollile alla kirjutama wõib peakoosolek igakord teatawa arwu osanikke walida.

§ 22. Erakorralised peakoosolekud kutsutakse kokku iseäraliste tähtsate küsimuste otsustamiseks, kui juhatus ja nõukogu seda tarwilikuks peawad, ehk kui rewisjon-kommisjon wõi 1/5 hääleõiguslistest osanikkudest seda nõuawad (§ 42).

§ 23. Küsimused, mis üksikute osanikkude poolt peakoosolekule otsustada antakse, peawad juhatusele mitte hiljem kui kaks nädalat enne peakoosolekut sisse antama.

§ 24. Peakoosoleku kutsed saadetakse wälja osanikkudele wähemalt üks nädal enne koosolekut.

§ 25. Peakoosolek on otsuswõimuline, kui wähemalt 1/3 osanikkudest koos.

§ 26. Liikumata warandusе omandamise ja müümise, põhikirja muutmise, osanikkude wäljaheitmise ja ühisuse lõpetamise küsimuste otsustamiseks nõutakse wähemalt 2/3 osanikkude koosolekust osawõtmist.

§ 27. Kui osanik koosolekule ilmuda ei saa, wõib ta oma häále teisele osanikule kirjalikult edasi wolitada. Ühel osanikul wõib ainult 1 wolikiri olla. Kirjalikud wolitused tulewad enne koosolekut juhatusele ära anda.

§ 28. Kui koosolekule määratud ajaks tarwiline arw osanikke ei ilmu, siis peetakse uus koosolek sealsamas ruumides 2 tundi hiljem kokkutulnud osanikkude arwu peale waatamata ära, mis pidamata jäänud koosoleku päewakorras olewate küsimuste üle otsuswõimuline on.

§ 29. Otsustamine sünnib koosolekutel lihtsa häälteenamusega, mahaarwates § 26 tähendatud juhtumine.

§ 30. Häälte pooleks langemisel otsustab juhataja hääl.

§ 31. Nõukogusse walitakse 6 liiget ja 3 asemikku, juhatusesse: 3 liiget ja 2 asemikku. Rewisjon-kommisjoni walitakse 3 liiget ja 2 asemikku.

§ 32. Nõukogu, juhatuse ja rewisjon-kommisjoni liikmed walitakse 1 aasta peale.

§ 33. Nõukogu walib omale esimehe, selle asetäitja ja kirjatoimetaja.

§ 34. Juhatus walib omale esimehe, kirjatoimetaja ja kassahoidja, kuna rewisjon-kommisjon omale ainult esimehe walib.

§ 35. Ülesseatud kandidaatide hulgast sünnib nõukogu, juhatuse ja rewisjon-kommisjoni liikmete walimine kinnisel hääletamisel.

§ 36. Nõukogu otsustamise alla kuuluwad: 1) üleüldised ühisuse tegewuse puutuwad küsimused; 2) käsikirjade sisuline hindamine; 3) lisakrediitide lubamine ja 4) küsimused, mis juhatuse poolt ettekantakse.

§ 37. Nõukogu koosolek on otsuswõimuline, kui kõige wähemalt 4 liiget koos, nende hulgas esimees ehk tema asetäitja. Otsused tehakse häälteenamusega.

§ 38. Juhatuse tegewusse kuuluwad: 1) peakoosoleku ja nõukogu otsuste täidesaatmine; 2) küsimuste wäljatöötamine, mis peakoosoleku ja nõukogu otsustamise alla kuuluwad; 3) ühisuse rahasummade wastuwõtmine, nende hoidmine ja wäljaandmine; 4) ühisuse ametnikkude palkamine ja nende töö järele walwamine; 5) ühisuse jookswate asjade ajamine; 6) ühisuse asjade ajamine administratiiw-asutustes ja kohtutes oma nimel woliniku kaudu.

§ 39. Juhatuse koosolek on otsuswõimuline, kui 2 liiget koos on. Otsused tehakse häälteenamusega.

§ 40. Ühisusel on pitsat pealkirjaga: „Kirjastusühisus Eesti Raudtee".

§ 41. Ühisuse kirjadele ja teistele paberitele kirjutawad alla: juhatuse esimees, tema äraolekul asetäitja ja üks juhatuse liige ehk selleks wolitatud isik.

§ 42. Rewisjon-kommisjon (§ 46) peab kuu aega enne koosoleku kokkukutsumist ühisuse raamatuid, arweid, aruandeid, ja kõike ühisuse tegewust rewideerima. Peale selle wõib rewisjon-kommisjon ühisuse warandust, tegewust ja raamatuid igal ajal oma äranägemist ja tarwidust mööda rewideerida.

§ 43. Rewisjon-kommisjoni läbiwaatamise alla kuuluwad ka ühisuse tegewuse aruanne ja eelarwe enne peakoosoleku kokkukutsumist.

§ 44. Rewisjon-kommisjonil on õigus tema poolt tarwilikuks arwatud juhtumistel erakorralise peakoosoleku kokkukutsumist juhatuselt nõuda (§ 22).

### V. Ühisuse äritegewuse korraldus.

§ 45. Ühisuse äritegewusaasta algab ja lõpeb kalendriaastaga.

§ 46. Ühisuse täieliku aasta aruande peab juhatus kokku seadma ja rewisjon-kommisjonile mitte hiljem kui 3 nädalat enne peakoosoleku kokkukutsumist läbiwaatamiseks andma.

§ 47. Ühisuse tegewuse aruanne saadetakse 2 nädalat enne aasta-peakoosolekut osanikkudele kätte. Osanikkudel on selle aja jooksul ühisuse ruumides terwe äritegewuse raamatupidamine, ühes tõendawate dokumentidega awatud. Aasta tegewuse aruanne, mis rewisjon-kommisjoni poolt läbiwaadatud peab olema, tuleb peakoosolekul kinnitusele.

§ 48. Aruandes peawad ükskult järgmised peatükid olema: 1) äri- ja tagawarakapitaalide arwe, mille juures ühisuse kapitaalid, mis wäärtpaberites, nende ostuhinnast mitte kõrgemalt ei tohi hinnatud saada. On aga wäärtpaberite päewakurs madalam nende ostuhinnast, siis tuleb aruanne wäärtpaberite päewakursi järele kokkuseada; 2) sissetulekute ja wäljaminekute arwe üleüldise äritegewuse, kui ka trükitööde wäljaandmise, kirjastuse müügi ja käsikirjade omandamise üle; 3) ühisuse teenijate palgakulu arwe ja teised wäljaminekud juhatuse peale; 4) ühisuse warandu se ja tagawarade arwe; 5) ühisuse wõlgnikute ja wõlauskujate arwe; 6) kasude ja kahjude arwe; 7) puhaskasu arwe ja selle kawatsetud jaotus.

§ 49. Peale aruande kinnitamist peakoosoleku poolt arwatakse aasta puhaskasust s. o. summast, mis kõigi kulude ja kahjude katmisest üle jääb a) 20% tagawarakapitaali juure (§ 16), b) wähemalt 10% ärikapitaali juure, kuna ülejääw summa, kui osakasu, osade peale ära jagatakse.

§ 50. Tagawarakapitaali juure ja ärikapitaali juure %% ühisuse puhaskasust arwatakse, niikaua kui need kapitaalid selle summani on tõusnud, mis peakoosoleku poolt määratud.

§ 51. Tagawarakapitaali juure 20% puhaskasust hakatakse uuesti wõtma, kui osa nimetatud kapitaali kahjude katmiseks wälja on antud (§ 52).

§ 52. Kahjud aasta tegewusaruande järgi kaetakse tagawarakapitaalidest. Ei peaks tagawarakapitaalidest kahjude katmiseks jatkuma, wastutawad osanikud oma warandusega, oma osamaksu kolmekordses suuruses.

### VI. Ühisuse tegewuse lõpetamine.

§ 53. Ühisus wõib oma tegewuse lõpetamise küsimuse järgmise peakoosoleku päewakorda wõtta, kui wähemalt 1/3 osanikkudest seda nõuab.

§ 54. Ühisuse lõpetamise küsimust tuleb kahe koosolekul otsustada, kusjuures nende koosolekute wahe ei wõi olla mitte wähem kui 1 kuu.

§ 55. Ühisuse tegewuse lõpetamise koosolekutel peab 2/3 osanikkudest koos olema, ja otsused tehakse 2/3 häälteenamusega (§ 26 ja 29).

§ 56. Peaks aga peakoosolekutele, kus lõpetamise küsimus päewakorras, mitte tarwilik arw osanikke kokku tulema, siis peetakse (§ 28) mitte warem kui 2 nädala pärast uus koosolek sama päewakorraga ära, mis siis kokkutulnud osanikkude arwu peale waatamata otsuswõimuline on.

§ 57. Kui ühisuse lõpetamine 2 peakoosoleku otsuse järgi kindlaks on tehtud, siis walib peakoosolek oma osanikkude hulgast wähemalt kolmeliikmelise likwidatsioonkommisjoni ja määrab ära likwidatsiooni korra.

§ 58. Likwidatsioonkommisjon wõtab asjaajamise juhatuselt ära, kutsub wõlauskujaid üleskutsete kaudu kokku ja katsub neid rahuldada; müüb ühisuse warandusi, maksab osanikkudele nende osatähtede järele osamaksud ühes osakasudega wälja, kusjuures ühisuse kahjud, kui niisugused on, osanikkude wahel ära jagatakse osatähtede arwu järele.

§ 59. Kõigil selles põhikirjas ettenägemata juhtumistel käib ühisus üleüldiste, niihästi praegu makswate, kui ka edaspidi antawate seaduste alla.

Märkus: Eeltähendatud põhikiri on registreeritud Tallinna-Haapsalu Rahukogu registreerimise osakonnas 2. märtsil 1922 a. seltside ja ühisuste registris Nr. 48 all.

---

## Tunnused vale 1000-margaliste eraldamiseks õigetest.

Viimasel ajal on avalikuks tulnud valed 1000-margaliled riigi kassatähed seeria B. Riigikassa peavalitsus avaldab seega kõigile asutustele ja isikutele teadmiseks järgmised

**tundemärgid**

vale 1000-margaliste eraldamiseks õigetest (B seeriast).

I. Paber. Paber on pehmem kui õigetel, ja pudev. Kätte võttes kleepiv, õigetel mitte. Valgele paberile trükitud hall toon ei ole ühetasane. Vesimärgid „E.V." puuduvad.

II. Trükk ja värv. Trükk ei ole tarviliselt selge, on paiguti segane ja kogumuljes enamal jaol eksemplaaridel nõrgem kui õigetel.

Kollane värv on valerahadel hele, õigetel aga märksa tuhmim. Roosa värv

on valedel märksa heledam kui õigetel; mõnedel eksemplaaridel on ta vaevalt nähtav. Esiküljе keskpaigas seisvat kuju ümbritseva valge ringi roosa sakiline ringjoon on õigetel kassatähtedel teravalt trükitud, kuna valedel see vaevalt märgatav on. Tagaküljе kumbagis ülemises nurgas asuvate rosettide kollasel põhjal roosaga trükitud õigetel selgelt tambreti kujutust võib valedel ainult uduselt näha. Roheline värv on valerahadel esiküljel sinakam kui õigetel, tagaküljel — peaaegu sarnane õigete toonile.

Pruun värv on ühel jaol valerahadel sarnane õigete omale, teistel punakam ehk osalt mustem. Kaitsevärv on valedel rohelise värviga liig paksult ja sellepärast segaselt trükitud. Keskmine kollasega kaetud rosett on määrdunult segaselt trükitud.

III. Joonistus. 1. Esiküljе: Keskpildi pruunil tagaseinal. on rohelised jooned segaselt kirjutatud. Pildi ülemises osas — äärjoone ja roseti rohelise vöö vahel, — puuduvad valerahadel keskpunkti poole sihitud rohelised jooned täiesti. Sõdurite grupi joonistuses ja mõlemal küljel asuvates ornamentides selguvad võrdlemisel mitmed vähemad vahed.

2. Tagaküljе: Valerahade joonistuses puudub kumbagis ülemises nurgas sõõri sees rist.

Tekstis „Riigi kassatäht on jne.“ on järgmised vahed: õigetel on sõnas „kassatäht“ „T“ pealmine joon sirge, kuna valedel ta paremale poole kõver on, ühinedes ä peaga. Sõnas „maksuabinõu“ on õigetel „s“ täht „u-ga“ ühendatud, kuna valedel ta lahus on.

Kassatähtede individuaal-numbrid on valerahadel suuremad kui õigetel: ei ole ühetasaselt värviga kaetud (käsinummeraatoriga löödud). Numbrite vormis on märgatav, et „3“ alumine osa on ülemisest suurem, kuna õigetel nad ühesuurused on. Üldiselt tundub trükk õigetel kassatähtedel sõrmede vahel reliefselt, valedel aga siledalt.

---

# Kroonika.

— Õhuühenduse leping aktsiaseltsi „Aeronautiga“ kirjutati alla 24. aprillil teedeministri poolt. Lepingu kestvus on 10 aastat. Lepingu põhjal on a./s. „Aeronaut“ kohustatud tegema Tallinna-Riia õhuliinil vähemalt 40.000 lennukilomeetrit aastas. Muuseas on kokkulepitud ka postiveo asjus, mida tulevikus õhuliinidel korraldama hakatakse.

— Väljaveo tollimaksu vähendamine. Teedeministri sellekohase määruse järgi on Baltiski sadama kaudu väljaveetavate kartulite tollimaks 5 marga pealt 2 marga peale vähendatud. See määrus on maksev 27. aprillist kunni 20. maini s. a.

— Vene vagunid Lätimaale parandusele. Vene ja Läti vahel on kokkulepe tehtud, mille järgi Läti Vene raudtee vagunid parandama hakkab. Parandusele on kavatsetud saata esialgu 700 vagunit. Maksta on lubatud kulla ehk vana veduritega.

— Eesti ja Läti kaudu Venemaale veetava kauba võrdlus. „Коопер. Дело“ teate järgi on Venemaale märtsikuu jooksul sisse veetud Jamburgi kaudu 4.880.000 puuda ja Sebeshi (Läti) kaudu 2.031.000 puuda kaupa.

— Optantide kraami väljaandmine arstlise loaga. Et ära hoida taudide sissekandmist Venemaalt, on raudteevalitsus jaamadele korralduse teinud, optantide kraami väljaandmist vagunitest mitte ennem lasta ette võtta, kui kraam vastava raudtee tervishoiuosakonna arsti poolt järelvaadatud ja kraamisaajale sellekohane luba välja antud.

— Raudteematerjaalide tellimine Saksamaalt. Raudteevalitsus otsustas tellida Saksamaalt vedurite vask aurutorusid 6.416.375 Saksa marga suuruses summas.

— Riigiraudteepeatehaste 1923. aasta eelarve, mis 99.449.700 marga peale tasakaalu viidud, on raudteevalitsuse nõukogu poolt kinnitatud.

— Üle tuhande vaguni Narva jaamas oli Lihavõtte pühade ajal. Kõik need vagunid koondusid Venemaalt ja saadeti peale pühi rongidena Tallinna, transiitkauba laadimise alla.

---

**Toimetuse seletus.**

Raudteelaste tarvitajate ühisuse üle avaldatud kirjutuse kohta (minevases n-ris), milles autor nimetatud ühisuse tegevust kirjeldades nähtavasti asja liig ühekülgselt valgustanud, teatame, et toimetusel selle kirjutusega mingit üht arvamist pole. Ühtlasi sellega teatame ka, et sarnased kirjatükid, mis soovimata poleemikat võiks üleskutsuda, edaspidi avaldamata jäävad. Toimetus.

Vastutav toimetaja: A. Michelson. Väljaandja: K.-Ü. „EESTI RAUDTEE“.

K. O.-Ü. „Kaja“, end. B. Mäns'i trükk, Tallinn, Lai tän. 5.