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. 3. **Aprill** **1922.**

Ülestõusmise püha.

Kõrgele taevase laotuse sülesse
lööke lehvitab lauluga ülesse
kuulutab uue kevade ärkamist
tervitab noorte ilude tärkamist.

Kiriku tornidest helinad kajavad,
imelist juttu mu hingele ajavad:
Tõde on vastase täieste võitnud,
hädast ja hukatusest välja meid aitnud.

Kuulen, ja peatun . . . kuid hinges on midagi
rusuvat, rõhuvat; piinavad südame! . . .
Tõde, kas tõotad sa jõudu veel anda: —
Võitluses kannatuid haavasid kanda?

Väike pühadesoov raudteelastelt.

Kätte on jõudnud kevadepüha, mille järele jällegi see hooaeg tuleb, kus igamees lootusrikkalt kena suve vastu omi ettevalmistusi algab!

Kevadepüha, — mida meie nii mitme nimetusega nagu: „Ülestõusmise“ ehk „Lihavõtte“ pühaks nimetame — pühitsetakse (just nagu nende nimetuste järgi) ka mitmet viisi: — ühed pühitsevad seda endisel viisil, usulistel kommetel, teised — lihtsalt — puhkuse ajana, kolmandad lõbutsemiseks, väljasõitude korraldamiseks ja külastamiseks, kuna need pühitsemise tingimised muu seas iseenesest veel mitmesse järku jagunevad.

Ärimehel on need pühad eelmiste päevade suurte sissetulekute headeks mälestusteks. Tema on see kõige õnnelikum. Teenijal — lühikeseks rõõmuks saadud puhkeaja ja kingitustega. Põllumehel — vaimu kosutamiseks igapäevastest rasketest töödest ja muredest ning kohaliseks silmapilguks kõiksuguste kevadiste ettevalmistuste järelmõtlemiseks; ka tema on lootusrikas heale tulevikule. Ametnikul — üürikeseks mõnususeks, kuid ühtlasi mureks kunni tulevase kuu palgani üleelamiseks, ning eriti raudteeametnikkudele veel: — igapäevaste harilikkude töödele lisa juure saamiseks.

Teada on ju, et kui kõik kaaskodanikud pühi peavad ja lõbutsevad — siis raudteelastel see kõige kibedam töö-hooaeg on.

Hea on, kui need lõbutsejad — pühadepühitsejad — raudteelaste vastu inimlikud on, kuid tihti esinetakse ka nõudmiste ning soovidega, mida sootumaks võimata täita, kuna mittetäitmise puhul, ilma et asjast arusaada tahetakse, veel raudteelastele sõimu jagatakse. Sarnased on raudteelase pühad!

Tahetaks, et ka raudteelased ühes teistega pühad rahu maitseks, siis toetagu igaüks raudteed tarvitaja seda põhimõtet: austagu korda, kannatagu, kus kannatada võimalik, ja otsustagu iga asja rohkem kainemalt. Juba selleski on raudteelasele pühade mõnusust! . . .

Missuguse nimelist ehk—kombelist kevade püha raudteelane pühitsema saab, ehk seda jõuab, — see on siis ise asi.

Raudteede eksploatatsioon.

(Järg).

II.

Raudteede klassifitseerimine.

Raudtee, kui rahva liikumise ja kaupade veo abinõu, on täielikult iseseisev ettevõte.

Oma eesmärgi, veojõu, tehniliste ehituste, geograafilise seisukoha ja veoabinõude kohaselt jagunevad raudteed kolme gruppi.

a) pioneer-teedeks, mis vähe arenenud kohtades uut elu loovad, nendesse kultuuri kannavad, tööstust ja kaubandust ellu kutsuvad; need teed omavad oma suurema tähtsuse majanduslises elus alles siis, kui eeltähendatud ülesanded kätte saavutud.

b) strateegilisteks teedeks, mis kui spetsiaalteed oma eesmärgiga riigi kaitseks määratud; nende ülesanne on majanduslisi nõudeid ainult osalt silmaspidada.

d) Majanduslisteks teedeks, millede eesmärk, vaatamata selle peale, kas nad riigi ehk era teed, on vedu arendada, seda hõlbustada ja suurendada, et nende eksploateerimisest kasu saadaks. Veo eesmärgi kohaselt jagunevad raudteed: 1) pea-, magistraal-, transiit-, ehk otseühenduse teedeks, mis tähtsamaid vedusid tarvitavaid kohti pea-, transiit- ja üld-veole ühendavad; 2) kohalisteks ja haru-teedeks, mille tähtsus on kohalistes vedudes ja 3) lühemateks juurdeveo teedeks, mis magistraal-liinidele abiharudeks on.

Oma tehnilise ehituse kohaselt jagunevad raudteed üksik-teedeks ja paaris-teedeks, normaal (laia) ja kitsaroopalisteks, mitmetes tüüpideks. Endised Venemaa teed olid laiaroopalised normaal-teed 1,524 meetri laiuses, kitsaroopalised 0,60, 0,75, 1 ja 1,07 meetri laiuses. Mujal maadel — normaal (laia) roopalised teed on enamjagu 1,44 meetri laiused, — kitsaroopalised 1 ja 0,75 meetri laiused.

Kohalise tähtsusega laia- kui ka kitsaroopaliste teede ehituse juures lubatakse mõned kõrvale kaldumised magistraal teede tehnilistes tingimistes, lubatakse suuremaid kõverikke ja kõrgemaid kallakuid. Maakoha tingimistele vastavalt jagunevad raudteed veel mäe teede (milledel suured kallakud, kõverikud, sillad ja tunnelid ette tulevad) ja tasandiku (harilikkude) ning linna teede peale. Linna teed ehitatakse ka tänavatest kõrgemale ehk maa alla (Pariisis, Londonis, Berliinis).

Veo-abinõude kohaselt on raudteed auru, gaasi, elektri ja hobuse jõuga töötavad.

Enamjagu teid on auruga töötavad. Hobuse jõudu tarvitatakse veel mõnedes linnades ja tehaste teedel.

Elektri jõu kasutamine on raudteedel suuremal mõõdul arenemisel, iseäranis linna teedel.

Raudteed on, kas riigi- ehk eraomandus. Selle kohta, kes peaks raudteid ehitama ja eksploateerima, kas riik või eraettevõte, on palju vaieldud, kuid küsimusel on poolehoidjaid ühelt kui teiselt poolt.

Ameerikas on raudteed kõik eraettevõtete käes, kuna Saksamaa raudteed enamjagu riigile kuuluvad; — mõlemad need riigid on aga oma raudteede majanduses eeskujulikud olnud.

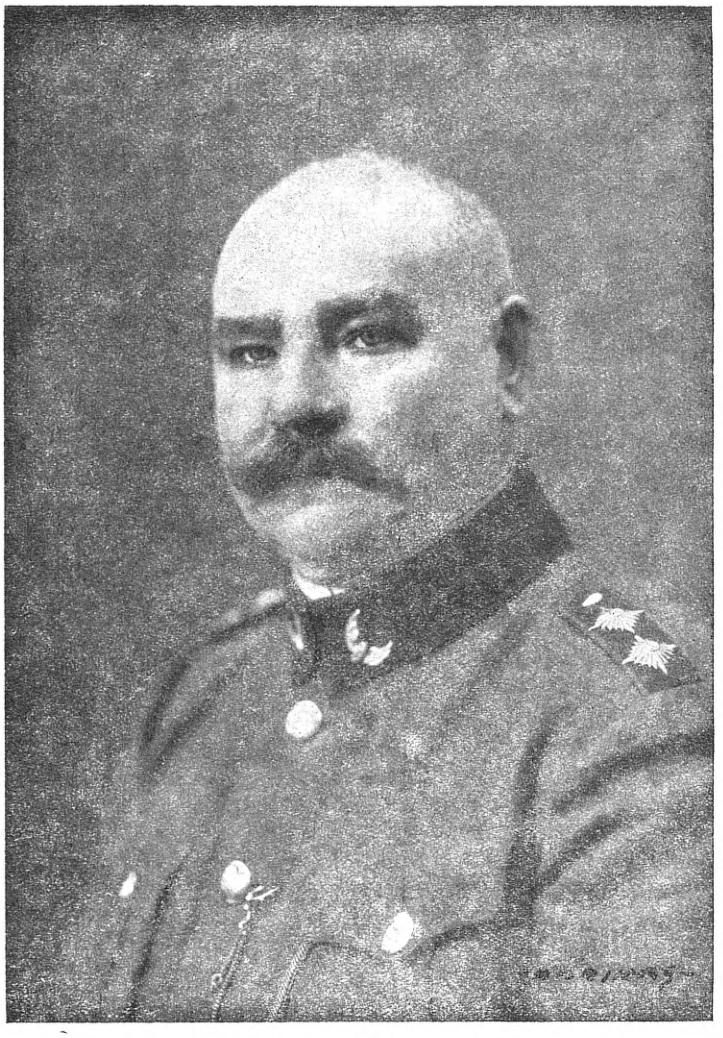
III.

Lühikene ülevaade uute raudteeliinide ehitamise kohta.

Uute raudteeliinide ehitamise küsimuse harutamiseks tehakse põhjalik ökonoomiline maakoha uurimine ja sihi ajamine. Selge on, et sihid tuleks ajada õigemalt ja lühemalt, kuid selles võivad ette tulla topograafilised tingimised, mis uute sihtide ajamises kõrvale kaldumist nõuavad. Peale topograafiliste tingimiste tulevad ette veel puht-geograafilised tingimised, kus tarvis vahepeal olevaid linnasid ja teisi elavamaid kohti raudtee ühendusse liituda.

Loomulikult näitab see põhjust, mis otstarbeks vaja õigest sihist kõrvale kalduda, kuid sel korral, kui uuel liinil on magistraal-transiidi tee tähtsus, tekib küsimine, kumb kasulikum oleks, — kas otsesihist kõrvale kaldumine ehk teatavasse punkti teeharu ehitamine. Teeharu tarvitamine pole mitte nii mõnus kui magistraal-liini tarvitamine; vähese liikumisega teeharu kasutamine ei kataks ka oma eksploateerimise kulusidki. Otsesihist kõrvale kaldumine aga on kahjulik tulevastele otsevedudele, mis viimast pikendaks.

Kui Petrograadist Moskva maanteed ehitati, siis viidi see läbi Novgorodi, mis otseteest kõrval oli. Kui aga raudtee ehituse küsimus sai üles võetud, siis otsustati ta niiviisi, et Novgorod kõrvale jäeti, mis novgorodlaste poolt tõsise protesti üles kutsus. Asi lahendati lõpuks keiser Nikolai I. poolt, kes temale ettepandud kaardile joonelaua abil otseliini peale tõmbas ja sellega uue raudtee sihi ära tähendas.



Raudteede politseiülem A. Iwask.

Nii sai Petrograadi—Moskva raudtee, mis Nikolai raudteeks nimetatud, 25 versta võrra lühemaks, kuid pikendas novgorodlastele Petrograadi ehk Moskva sõitu tervelt 20 versta.

Aastane vedu Novgorodist, enne sõda, oli 150.000 reisijat ja 2 miljoni puuda kaupa, mis keskmise tariifi juures reisija versta pealt 0,9 kop. ja kauba puuda versta pealt $^1/_{50}$ k. novgorodlastele kahju tõi $150.000 \times 20 \times 0{,}009 + 2.000.000 \times {}^1/_{5000} \times 20 = 35.000$ rubla.

Teisest küljest, arvesse võttes Moskva ja Petrograadi vahelist liikumist 1 miljon reisijaid ja 90 miljoni puuda kaupa, tee lühendamise tõttu oli kokkuhoidmist $1.000.000 \times 25 \times 0{,}009 + 90.000.000 \times 25 \times {}^1/_{5000} = 675.000$ rubla.

Sellest on näha, et magistraal tähtsusega liinid on kasulikumad, kui nad otsesihilisemad on.

Uute teede jaamade äratähendamisel tuleb arvesse võtta nende otstarbekohane määramine. Jaamade otstarbe on tehniline

ja majandusline (kaubandusline). Tehnilisest küljest on jaamad rongide vahetuseks, vee ja kütte varustamiseks, majanduslisest küljest reisijate ja kaupade veo operatsioonide toimetamiseks. Jaamade arv tehnilisest küljest oleneb nõutava arvu rongide liikumisest. Rongide läbilaskmise võimalus arvatakse kõige raskema jaamavahe profiili järgi, kus rongide jaama vahedel teel olekuks edasi-tagasi sõidu aeg arvatud, missugusele + 5 minutit rongide vahetusele juure lisatud. 24 tundi selle aja peale ära jagades, saadaks rongide teoreetiline arv, mida teatud tee piirkond 24 tunni jooksul võib läbi lasta.

Kuna arvesse peab võtma, et niisugune punktipealne liikumine päevast-päeva ühe ehk teise juhuse tõttu võimata oleks läbi viia, tuleb sellest arvust jätta tõsiseks läbilaske võimaluseks ainult 80%, kuna ülejääv osa, s. o. 20% tagavaraks loetakse, ehk n. n. fakultiivseks liikumisevõimaluseks.

Sellepärast tuleb jaamade arvu kindlaks tegemiseks arvesse võtta, et kõige raskema profiiliga jaamavahel sõidu aeg oleks kõige lühem, ja jaamade vahed nii ära jagatud, et rongi-paaride sõidu aeg jaamade vahel ühe suurune oleks.

Niisugused jaamavahed nimetatakse identilisteks.

Teine jaamade eesmärk on majandusline (kaubandusline), — reisijate ja kaupade vedu. Kaubanduse suhtes on tarvis, et jaamad oleks elavamate punktide läheduses. Seejuures tuleb aga ka arvesse võtta, missugusel mõõdul on võimalik tehnilistest nõuetest kõrvale kaldumine, et jaamade asetamisele kaubanduslises suhtes eesõigust anda. **(Järgneb).**

Pesast välja.

J. Veidenstrauch.

Vaguni ametjaoskonnas küdeva ahju ümber istusid kolm inimest: määrija, kütjapoiss ja habemik-konduktor. Jutustati mitmesugustest juhtumistest ja viperustest teenistusalal.

Jutustas, nagu harilikult ikka, vana habemik konduktor, kuna teised vaguniratastе mürina suigutusel pooltukul pingi nurgas konutades ja pilusilmil ahjusuhu vahtides kuulasid.

Jutustaja oli üle poole eluea mitmesuguste kohuste täitjana raudteel teeninud ja selle aja jooksul paljugi näinud ja nii mõndagi juhtumist läbi elanud.

„Mõni kord tehtakse sind nõnda lolliks, et isegi ei tea kui vana sa oled, nagu kord juudi eit minuga tegi“, jutustas habemik.

„Olin seekord veel kitsaroopalisel. Pidin Mõisaküla jaamas rongi vastu võtma ja Tallinna saatma.

Istun rongi ootel oma kimpsude-kompsudega jaama suures saalis. Ruumid on rahvast tungil täis, minu ümber istuvad mõned talumehed, paar jommis lihunikku, kes nähtavasti laadalt tulnud ja nüüd üksteisele oma kaubast-ärist valju jutustavad. Aga vastas pingil istub haigete punaste silmadega juudi eit, ristis käed rüpes ja õõtsutab ennast peale edasi-tagasi, nagu see mõnel viisiks on õõtsutada. Aga küllap juut terane tähelpanija on, ära seda ütle.

Eit õõtsub, nagu kella tikkel, vahib üksisilmi mulle otsa ja pärib korraga: „Kallis inime, kas teie seidap Tallinn?“ „Tallinna jah“, vastan.

Sellega näib jutt lõppenud olevat. Eit ohkab, pöörab oma pilgu teisale ja algab oma veidral murrakul endamisi kõnet, päris endamisi, sest minu arust ei kõnelenud ta ei minu ega ka mõne teise kõrvalistuja poole. Sellepärast pidasin tema esialgu vähe puudulikuks.

Pärast taipasin, et ta kõneles oma kurba perekonna lugu. Vahetpidamata õõtsudes jahvatas ta kurval toonil igasugust pudi. Kui Mooses veel elanud, siis sõitnud tema kah mõni kord raudteel. Mooses oli tema kadunud mees, nagu pärast selgus. Nad elanud enne Riias, siis Valgas. Seal olnud neil ka väike maja kartuliaiaga, kaks lüpsikitse ja kanad. Mooses teinud plekknõusid. Siis tulnud sõda. Linna ilmunud väga palju Vene sõjamehi jalgsi ja hobustega — räägitud, et nad Pihkvast tulnud ja punase väe eest põgenenud. Need, võõrad sõjamehed, vihanud väga juutisid ja pannud kõik juudi mehed vangi. Jutust sain nii palju aimu, et need endised põhjaarmeelased olid. Ühel päeval viidud ka Mooses püsside vahel ära ja — oh suur Jumal — lastud maha!

Siin peatas eit juttu ja mulle otsa vaadates, ütles päris ootamatalt: „Kas teie tõesti

seidap Tallinn?" „Ja jah, Tallinna jah!" vastasin jälle. Sellega oli see jutt jälle lõppenud ja eit hakkas oma pooleli jäänud eiet endamisi edasi korrutama.

Jah — suur Jumal! — Mooses lastud maha, jäänud tema üksi üheksa poisiga, kellest kõige vanem neljateistkümne aastane. Siis müünud tema ühel päeval viimased plekknõud, mõne aja järele esiteks ühe, siis teise kitse, hiljem saanud naabrilt maja peale vähe raha laenuks. Aga siis tulnud jälle soldatid, tõmmanud maja ja aia vahele traate'a, ütelnud, et aid nüüd Lätile jääb ja et tema sinna enam minna ei tohi. Naaber nõudnud võla eest maja, annud temale veel veidi raha ja käskinud teda välja kolida, sest tema tahtvat siia suure maja ehitada ja lõhkuvat selle maha.

Ja jälle seesama küsimine: „Kulla inime, kas teie seidap iks Tallinn? ...Ja, ja, teie itlep, et teie seidap?" Siis sedasama edasi: Viimaks pole olnud enam kitsi, ei kanu, ei leiba, vaid on olnud üheksa poissi. Siis on tema läinud rabbi juure ja rabbi on kuulanud, kus elavad Moosese sugulased Riias ja Miitavis ja Grobinis ja mujal, kellel on majad ja tööd ja leiba. Siis on tema hakanud oma poisse ükshaaval ära saatma, kõige vanemast peale — ühe Riiga, teise Grobini, kolmanda Miitavi, neljanda jälle Riiga ja nõnda edasi. Teda on selle juures aidanud head inimesed. Nüüd on tema juure jäänud veel kõige noorem poiss, väike kuueaastane Joske. Kui tal õnnestaks ka seda mõne jõuka sugulase perekonda poetada, siis võiks tema minna rahuga suure Jumala juure.

Juudi eit jahvatas veel ühest ja teisest, õnnistas häid inimesi, kes aidanud tal lapsi kaelast saata, hädaldas nendesamade laste pärast, et nad nüüd ei tea kus, võõraste valjuse all kasvama pidavat ja palus Jumalat anda küll Daavetile, küll Smulile ja kõigile teistele poegadele palju tarkust ja palju raha.

Lõpul ma'p kuulnudki enam, mis ta seal õieti kõneles. Väljast kostis oodatava rongi vile, ooteruum lõi kihama. Võtsin oma asjad kokku ja astusin jaamaesisele.

Olin ju rongi edasisaatmiseks vastu võtnud ja tahtsin astuda jaamaesiselt vagunisse, ametjaoskonda käsikraami ära panema, kui jälle oma ees nägin juudi eide haiglasi punaseid silmi ja kuulsin nutust häält: „Kulla inime, Jumal tasub teie vaev, kui teie vetab üks pisekene pakk, ja viib see Tallinn?"

Tundes, kudas juudi eide käed paludes kobavad mu põlvede ümber, vaatasin segaselt ümber ja tõstsin sõnuta oma käsi, mis koormatud ühe ja teise teenistuse tarbega.

Ta märkas mu liigutust ja kõneles kiiresti: „Kil mina isi, mina isi viip see pakk vagun."

Ta hääles avaldus paluv ärdus, ning mulle tuli meele ta endine jutustus kurvast perekonnaloost. Seisatasin hetkeks aru pidades ja kopsakat kotikest juudi eide käe otsas silmitsedes. „Mis sul on seal?" „Oh, vana kasuk ja kalts..." laulis eit nutuliselt. „Ja kuhu selle Tallinnas panen?" „Oh kulla inime, seal ootab juba Kirsch, pikk must kuub, suur, suur punane habe". Juudi eit tõmbas käega vöö kohalt, näidates, kui pikk habe Kirschil. „Tema teab juba, tema on seal... Jumal tasub teie vaev..." „Hea küll", otsustasin masinlikult juudi eide eel vaguni ametjaoskonda astudes. Mu püüe oli võimalikult pea eidest vabaneda, et rongi edasisõiduks tarvilikke kiireid korraldusi lõpetada.

Näitasin käega nurga, kuhu ka eit, endamisi pomisedes, oma pambu asetas. Minule näis, nagu oleks eit pambuga kõnelenud, nagu ta üleüldse oli veidrate viisidega. Kuid puudus võimalus juudi eidele rohkem aega pühendada, sellepärast kiirustasin tänavat ja õnnistavat juudi eite minekule, lahkusin ka ise kohuste täitmisele ja käänasin vaguni ukse enese taga lukku...

— — — — — — — — — — — — —

Rong oli Tallinnast veel paar, kolm jaama vahet eemal, kui ametjaoskonda astusin, et paar silmapilku pingil külitada. Silmates juudi eide kotti, millele nagile riputatud laternast valgus langes, imestasin, mida see vaene juudi naine, kel, ta enese jutu järele, muud varandust polnud, kui üheksa last, veel teisele juudile saata võis olla. Pealiskaudselt kotti kobades tundus seal tõesti midagi kasukasarnast ja ümmargust, nagu lõngakera. Mis niisugusel muud ka saata oleks, kui räbalaid — mõtlesin pingile heites.

Olin kaunikesti väsinud ja unine. Tukastusesse vaibudes ärkasin äkki. Mulle näis, nagu oleks juudi eide kott liikunud. Rumalus, kott seisis liikumata. Arvates nähtuse silmapetteks, sulusin silmad kindlasti, kuid vaevalt paari silmapilgu järel avasin need iseäraliku kobina peale uuesti.

Imestuseks nägin, et kott ahju ette külili oli kukkunud ja kotis tõesti midagi liigutas!

Käega kotti kobades tundus seal mingi elav keha, mis end liigutas. „No, hullu asja, mis looma ta mulle kotti on ajanud!“ hüüdsin üllatatult ja hakkasin koti suupaela lahti harutama, kui kusagilt, nagu põranda alt, lapse hääl kuuldus: „Palav on, onu!“

Asi muutus ikka hullemaks. Kiiresti avasin kotisuu, kust esiteks väike mustajuukseline poisikese pea ja viimaks räbalasse kasuk-vesti mähitud viie-kuueaastane kongis ninaga üleni higine juudi poisike välja puges! „Kust pergel sina siis siia said?“

Poisike vahtis mulle hirmunud silmil otsa ja taganes nurka. Keset põrandat jäi ainult tühi kott, nagu liblikatupp, millest tõuk välja pugenud. „Ja mis sa seal kogu aja vaikisid?“ „Ema ei lubanud häält teha“, lausus pisike mehike viimaks, süüdlasena pilku maha lüües ja sõrme suus hoides. „Ja kuhu sa tahad siis minna?“ „Onu Kirschi juure“. Seda üteldes sirutas ta mulle peosse kokku kortsutatud paberiribakese, millel mingisugune aadress oli kirjutatud. Andsin paberi talle tagasi, mille ta endiselt kramplikult peosse surus.

Ei teadnud, mida teha, ega mis poisijõmpsikuga peale hakata. Nüüd tuli meele juudi eide jutustus tema kaheksa poja „saatmisest rikaste sugulaste hoolde“ ja kellegist Kirschist, kes, nagu mulle meele jäänud, Tallinnas vastas pidi olema. Aga kui seda Kirschi üldse vastas pole, mida enam kui eeldada võis, mis mina niisugusel korral jõmpsikaga peale hakkan?

Pea veidrast olukorrast tekkinud kirjuid mõtteid täis, lahkusin ametjaoskonnast kohustetäitmisele.

Tagasi tulles leian väikse Joske endiselt kohalt, sõrme imevat, muud kui oma koti on ta põrandalt üles korjanud ja selle korralikult kokkurullitult kaenla alla haaranud.

Väikse mehega ma enam juttu ei saanud. Iga küsimuse peale vastas ta kangekaelse vaikimisega, minu poole altkulmu aineti ainult mõnda luuravat pilku heites. Tähendasin, et praegu Tallinna jõuame, kus onu teda ootama peab, nagu ema ütelnud.

— — — — — — — — — — — — —

Tallinna pea- ja sadama-jaamas olin otsinud rahva hulgas asjata pika punase habemega juuti, keda, nagu õieti ette olin arvanud, seal muidugi ei leidunud. Teadmata, mida poisiga teha, läksin ametjaoskonda. Nüüd alles nägin, et ennist välja minnes, ukse lukustamata olin jätnud. Imestuseks leidsin ka, et väike Joske juba ametjaoskonnast välja oli lipsanud.

Aknast vaadates nägin veel järel, kudas ta, rullitud kott kaenlas, maani ulatava kasuk-vesti hõlmad tuules laiali, jaamahoone nurga taha sibas.

Jäin imestusega aknale vaatama. Veidi aja pärast ilmus ta tänava ääres jälle mu vaatepiirile. Seal peatas ta ühte möödaminijat, seletades sellele midagi ja näidates oma paberilehte. Vist küsis ta teed kaasas oleva aadressi järele, siis kadus ta ühes võõraga tänava nurga taha.

Sel kombel oli see juudi eit vist kõik oma pojad pesast välja „rikaste sugulaste hoole alla“ saatnud, lõpetas habemik konduktor, võttis põrandalt laterna ja lahkus ametjaoskonnast, sest vedurivile kuulutas, et rong jaamale lähenemas.

Reisul.

Guy de Maupassant.

Cannes'is kogus vagun reisijaid täis; kõik olid tutvad ja jutt oli ühine. Kui sõideti mööda Tarascon'ist, ütles keegi; — vaat siin juhtuvadki tapmised. — Ja hakati kõnelema ühest inimesest, kes viimase kahe aasta jooksul aeg-ajalt mõne inimese rongis ära tappis, keda aga võimata oli tabada. Iga reisija avaldas oma arvamist, andes nõu; naisterahvad värisesid, vaadates aknast mustavasse ööpimedusse, kartes ilmuvat iga silmapilk ukse vahele saladusliku võõra nägu. Hakati jutustama üksteisele hirmsaid lugusid, kuidas satuti kiirrongi ühes hullumeelsega, ehk jälle istuti terve pikk öö kahekesi mingisuguse kahtlase isikuga.

Igal meesreisijal näis tagavaraks olevat juhus isiklisest elust, juhus, mis suurt au tegi tema isiku vahvusele, vaimukindlusele ja julgusele, — kuis ta näituseks kellegi kurjategija kinni võtnud ja pealegi kõige iseäralikumas olukorras. Üks reisija, keegi arst, kes talved lõunamail mööda saatis, tahtis omalt poolt midagi jutustada ja algas:

— „Mis puutub minusse, siis pole mul olnud juhust proovida oma vahvust niisuguste juhtumistega, aga ma tundsin naist,

ühte mu hoolealustest, kes nüüd ju surnud, see oli läbielanud imeliku, pealegi väga liigutava ja saladuslise juhtumise.

See oli krahvinna Maria Baranov, ime ilus venelane. Teie teate, kui kenad on Vene naised, kuis nad teile võivad meeldida oma originaal ninaga, peenete näojoontega, silmadega, mis veidi ligistikku, selle juures seletamata värvi — ei hallid, ei sinised, ja selle külma graatsiaga, milles on midagi valju. Nendes tundub midagi tigedat ja nõiduslikku, midagi karmi ja õrna,misiga prantslase peale mõjub. Aga võib olla, avaldab minu peale mõju teine rahvus ja tüüp, ja võib olla, leian ma neis rohkem, kui tõepoolest on.

Koduarst, nähes ju mõnda aastat, et krahvinna kopsud nõrgad, soovitas väga temale Lõuna-Prantsusmaale elama asuda, aga tema ei tahtnud milgil tingimisel Peterburist ära sõita. Viimaks, mineval sügisel, kindel olles, et haigel jääb vähe aega elada, arst pidas oma kohuseks tema mehele sellest teatada, ja mees sundis teda kohe sõitma Mentoni.

Ta sõitis raudteel era kupees, jättes teenijad vaguni teisele poolele. Istudes akna all kurvas meeleolus, saatis ta pilguga mööda vilksatavaid põlde ja külasid ja tundis end täitsa üksinda, mahajäetuna. Lapsi tal polnud, sugulasi ka peaaegu kedagi. Mees lakkas teda armastamast ju ammu ja nüüd saatis teda, kuis võimalik kaugemale, ilma et tal meele oleks tulnud teda saatagi — nagu saadetaks haigemaija mõnda haigeks jäänud kutsarit.

Peatusaegadel jaamades tuli ta teener Ivan igakord järelküsima, kas talle ehk midagi vaja pole. Ivan oli vana, ustav teenija, kes pimesi valmis oli täitma kõik, mida ta ka ei oleks soovinud.

Jõudis öö. Rong vuras täiel aurul. Haige oli äritud, ta ei võinud uinuda. Äkki tuli tal mõttesse üle lugeda oma raha, mis mees oli talle teele kaasa annud, öeldes ainult, et see kõik on ümbervahetud Prantsuse kullatükkideks. Ta võttis koti ja puistas sülle terve oja hiilgavat metalli.

Korraga tundis ta külma õhku näkku puhuvat. Imestusega pead tõstes nägi ta, et vaguni uks avanes. Teadmata, mis teha, haaras ta rätiku, kattis sellega süles oleva kulla ja jäi ootama, mis järgneb. Mõne minuti pärast ilmus lävele hingeldades inimene. Ta oli sabakuues, palja peaga, käest haavatud. Ta hüppas vagunisse ja lukustas ukse, istus, saatis pilgu sätendavaist silmist oma naabrile, võttis taskust rätiku ning mähkis sellesse käe, millest jooksis veri.

Noor naisterahvas pidi hirmu pärast peaaegu mõistuse kaotama. Arvatavasti mõtles ta, et see inimene nägi, kui ta oma kulda luges ja tuli selleks, et teda ära tappa ja röövida. Sissetulija ei pööranud tema pealt silmigi, ja oma kramplikult tõmbleva näoga näis ta nagu valmis olevat iga silmapilk ta kallale tormama. Siis ütles ta ootamatult: „Palun, ärge kartke mind".

Ärahirmunu ei vastanud midagi, ta ei saanud isegi suud avada, ainult tundis, kuis süda peksis ja kõrvus kohises. Jälle ütles mees: „Ma ei ole röövel, uskuge mind!" Kuid krahvinna vaikis edasi, vajus hirmu pärast nagu kokku. Selle liigutuse juures läksid ta põlved koomale ja kuldrahad veeresid maha. Võõras vaatas esiteks imestusega seda kulla oja, siis kummardas ja hakkas rahasid kokkukorjama. Ehmatusega kargas krahvinna istmelt üles, kus juures lasi kukkuda oma varanduse ja tormas akna poole, kavatsedes rongist välja hüpata. Kuid teise mõttest aru saades, haaras võõras mõlemi käega temast kinni, vajutas ta vägise istmele, ja kõvasti ta kätest kinni hoides, ütles: „Uskuge ometi, et ma pole kurjategija. Oma üteluse tõenduseks korjan silmapilk Teie kuldtükid maast ja annan Teile tagasi.

Kuid ma olen kadunud inimene, kui Teie mind ei aita Vene piirist üle minemise juures. Ühe tunni pärast jõuame viimasesse Vene jaama, tunni ja kahekümne minuti pärast oleme aga juba üle piiri. Kui Teie mind ei aita, olen kadunud, kuigi pole kunagi varastanud, röövinud, ühtki inimest tapnud, pole kordasaatnud mingisugust autumat tegu. Vannun seda teile. Rohkem ei tohi ma aga ütelda!"

Ja põlvili lastes hakkas ta korjama kuldtükke, isegi pingi alt ja nurkadest ei unustanud ta otsimata. Kui kott täis oli, ulatas ta selle sõnalausamata naabrile ja istus vaguni teise nurka.

Kumbki ei liigutanud end peale selle. Krahvinna istus vaikides, alles hirmunud, kuid vähehaaval rahustudes. Mees istus sirgelt, surnukahvatult ja vaatas tarretanud pilgul oma ette maha. Krahvinna vaatles teda aegajalt vargsi. Ta näis umbes 30-aastane, väga ilus ja kõigi andmete järgi aumees.

Rong tormas edasi öö pimeduses. Aegajalt laskis ta kuuldavale läbilõikavat vilet, tasandas nagu sõidu kiirust, siis vuras jälle

täiel aurul edasi, kunni viimaks nagu otsustavalt käiku tasandas, paar korda vilistas ja peatas.

Akna juure ilmus Ivan, ja küsis, kas ta käskija ehk midagi ei vaja. Krahvinna heitis veel kord pilgu oma imeliku kaaslase peale ja ütles äkki teenrile veidi väriseval häälel: „Ivan, sa mine tagasi herra juure, ma ei vaja sind enam".

Teener ajas imestanult silmad pärani ja vastas: „Aga kuidas siis... herra juure... aga tema ju ise käskis..." Krahvinna katkestas ta lause. „Ei, ei, sa ei tule minuga ühes — ma otsustasin teisiti. Ma tahan, et sa Venemaale jääd. Säh, siin on sulle raha tagasisõiduks. Ainult anna oma ülikuub ja müts siia".

Vana teener jäi täitsa nõutuks. Ta andis mütsi ja ülikuue sõnalausumata prouale, sõnakuulelikult täites ta ootamata tuju. Kui vana vilunud teener teadis ta, et paljugi mis herrastele võib meele tulla käskida, — tema kohus on ainult sõna kuulda. Ja ta läks pisarsilmil ära.

Rong liikus edasi Iga silmapilguga lähenes piir. Siis ütles krahvinna oma reisiseltsilisele: „Need asjad võtke omale, Teie olete sellest silmapilgust minu teener Ivan. Kuid kõike seda teen ma ainult ühel tingimisel: Teie ei tohi minuga kunagi ainustki sõna kõneleda, ja ärge tänage". Tundmata kummardas vaikides.

Nüüd peatus rong juba piirijaamas, ja ametnikud tulid reisijaid kontrolleerima. Krahvinna ulatas neile oma paberid, näitas nurgas istuva inimese peale ja ütles: See seal on minu teener Ivan. Ta on minu passi peale kirjutud".

Rong liikus edasi. Nad istusid terve öö vastakute, ilma sõnalausumata. Hommikul peatati mingisuguses Saksa jaamas. Võõras mees läks vagunist välja, jäi krahvinna akna alla seisma ja ütles: „Andke andeks, et ma lubadust ei pea, aga Teie jäite minu pärast teenrist ilma, ja õigus nõuab, et ma tema aset täidaks. Kas teie käsite midagi?" Krahvinna vastas külmalt; „Otsige mu toatüdruk üles ja saatke siia". Mees läks ja ei tulnud enam tagasi krahvinna vagunisse. Kui krahvinna jaamades maas käis einet võtmas, siis nägi ta imelikku võõrast eemalt. See seisis ja ei pöörnud silmi tema pealt ära. Nii jõudsid nad Mentoni".

Peale lühikese vaheaja jutustas arst edasi: „Ühel päeval, kui ma oma kabinetis haigeid vastu võtsin, tuli mu juure keegi kõrge kasvuga noormees ja ütles: „Doktor, ma tulin krahvinna Maria Baranovi tervise üle järelküsima. Tema mind küll ei tunne, kuid ma olen ta mehe sõber". Ma vastasin: Ta seisukord on lootuseta, — Venemaale ei lähe ta arvatavasti enam tagasi. Äkki hakkas võõras nuuksuma, tõusis üles ja läks tuikuval sammul toast välja. Selsamal õhtul kõnelesin ma krahvinnale, et keegi võõras herra käis tema tervise järel küsimas. Krahvinna oli väga liigutud ja jutustas mulle terve selle loo, mida teie praegu minult kuulsite. Veel lisas ta juure: „See mees jälgib mind kui vari ja ma kohtan teda igakord, kui välja lähen. Ta vaatleb mind imelikult, kuid kunagi ei räägi ta sõnagi". Siis jäi krahvinna mõttesse ja ütles: „Teate, ma olen selle peale kindel, et ta ka praegu seal väljas on, minu akna all". Ta tõusis diivanilt, läks akna juure, lükkas eesriide kõrvale ja näitas tõesti seda inimest, kes minu juures käis. Ta istus puiesteel pingil ja ei pööranud silmigi võõrastemaja pealt, milles elas krahvinna. Kui võõras meid nägi akna juures seisvat, tõusis ta üles ja läks ilma tagasivaatamata ära. Siin nägin ma imelist, kurba draamat, nägin, kuidas üksteist tummalt armastasid kaks tundmata inimest. Mees armastas krahvinnat kui truu koer oma isandat, kes teda surmast päästnud, ja kellele ta tänulik on oma viimse hingetõmbuseni. Iga hommikul käis ta minu juures haige tervise järgi küsimas, ta aimas, et ma teda mõistsin. Ja kui kibedasti ta nuttis, kui nägi möödaminevat krahvinnat, kes jäi päevpäevalt kahvatumaks ja nõrgemaks. „Imelik", ütles mulle haige, „ainult ühe ainsa korra elus olen ma temaga kõnelenud, kuid mulle näib, nagu oleksime me ju paarkümmend aastat tuttavad".

Kui krahvinna nüüd oma imelikku sõpra kohtas, vastas ta selle tervitust kurva, armsa naeratusega. Tundus, et see üksik, mahajäetud naine, kes oma elu lõpu teadis ligi olevat, õnnelik oli teadmises, et teda armastatakse nii sügavalt, tõsiselt ja tagasihoidlikult. Kuid ometi jäi ta oma otsuse juure. Ta ei tahtnud temaga rääkida ega temast midagi lähemat teada. „Nii on parem", ütles ta, „kui meie üksteisele võõraks jääme, muidu kaotaks see imelik sõprus veetluse".

Ka mees näis olevat kui Don Quixote— ta ei astunud ainustki sammu krahvinnale lähenemiseks. Ta tahtis lõpuni pidada lubadust, mis ta vagunis andis — vaikida.

Kui krahvinna suureneva haiguse pärast oli sunnitud voodis lamama, tõusis ta sageli

üles ja läks akna juure vaatama, kas ta sõber ikka läheduses on. Ja kui ta teda, nagu ikka, pingil nägi istuvat, läks ta õnnelikult naeratades tagasi.

Ühel hommikul kella kümne paiku suri krahvinna. Kui ma võõrastemajast välja läksin, tuli ta imelik sõber mu juure nii rusutult — ta teadis ju, mis oli juhtunud. „Ma tahaksin teda näha... ühe minutigi... Teie juuresolekul...“ ütles tema.

Ma võtsin ta käest kinni ja viisin maija. Ta läks surnu juure, võttis selle käe ja suudles seda, siis tormas välja kui hullumeelne“.

— — — — — — — — — — — —

Arst vaikis veidi ja ütles siis: „See on kõige imelikum juhtumine, mis minu teada on raudteereisul üleelatud. Ma pean tunnistama, et inimesed on mõnikord nagu peast segased“.

Siis ütles üks daam poolkuuldavalt: „Need kaks polnud kaugeltki nii rumalad, nad olid... nad olid...“ Ta ei saanud lõpetada, nutt lämmatas ta hääle. Et teda rahustada, muudeti kõneainet, ja jäigi teadmata, mis ta ütelda tahtis.

Samurai tütar.

Suiko Tokugava sõidab raudteel Osakast Jokohamasse. Rahulik ilme näol istub ta II. klassis sinisest plüüsist sohval, valgeis sukkes väikesed jalad enese alla tõmmat, kuna imekenad, mängukanni taolised sandaalikesed asetuvad sohva serva all.

Suiko on väga noor, paendav-õrna kehaga. Ta näo meeldiv ovaal on palju valgem ja paled roosamad kui harilikult Jaapani naisel. Suurist mustest, pikergustest silmist paistab tarkus, kuid samal ajal mingi imestav uudishimu ja pisut hirmu. Nii vaatab vist munast välja tulnud kanapoeg ilma peale.

Otsustades tumehalli, raskest siidist kimono, tumelilla siidi kaelarätiku, rikkalikult kivide ja tikandustega kaunistet vöö (mida jaapanlased nimetavad „obi“ ning mis on üldse kõige kallim asi Jaapani naise ülikonnas), valgete sukkade ja kõrgehinnaliste peaehete järgi, kuulub neiu samuraide, s. t. Jaapani aadeli klassi.

Suiko ei mõista edvistada Euroopa naiste viisil. Ta ei tunne kunstlikku- või valehäbi.

Traditsioonilise kasvatuse kaudu teab ta, et inimese välimus peab olema alati korralik ja puhas, samuti nagu tema mõtted ja püüded.

Neiu korraldab omi süsimuste, läikivaid, sirgeid, rahvuslise moe nõuetele vastavalt kammit juukseid, sorides üksikuid juukse-karvu kordamööda mitmetsorti kahvlitaoliste puukammikestega, paigutades frisuurisse toredaid kilpkonnaluust ehteasju, vaadates üksisilmi peeglisse, mis ta põlvedel.

Pärast frisuuri korraldamist võtab ta jaapanikeelse raamatu ning uurib sealt kirja, mis on meile, euroopalastele, ainult kummaliste kriipsude, ristide ja konksude read.

Järgmisel hetkel tõstab ta silmad raamatult ning vaatab murelikult läände.

Seal, kuskil kaugel, külmal maal, Siberis, millest Suikol on kõige udusem kujutelm, viibib inimene, kellest neiu tahaks jääda alatiseks eemale.

Kuid väepäälik Izanagi tuleb varsti kodumaale — Mikado soovil peab ta saama väga tähtsale kohale riigis — ja paneb maksma omad õigused Suiko suhtes.

Suiko isa, samurai Tokugava, on otsustanud tütre saatuse: tulevad pulmad Izanagiga.

Suiko annab siis esivanemate-jumalate nimekirja ees tõotuse olla truu naine ning mitte häbi teha esivanematele. Esivanemaid jumaldab iga jaapanlane, nii mees kui naine. Tõotust ei tohi murda.

Suiko kaotab vabaduse. Ta unistused, rännata kaugele maile, ei teostu siis kunagi...

Samurai tütar on harit ning selles hariduses on palju euroopalikku. Ta tunneb mitut võõrast keelt, loeb kirjandust ja armastab teda. Suikol on haruldaselt kena lauluhääl.

Ta tahaks õppida laulmist kuskil suuremas Euroopa linnas, sest Jaapanis on see kunst madalal järjel; kliimaliste tingimiste tõttu on seal üldse vähe häid hääli.

Suiko peigmees on ealine ja vanameelne. Teda ei huvita laul, vaid sõda, poliitika.

Keset keerlevaid mõtteid langeb Suiko pilk nagu kogemata vastassohval istuva kaasreisija peale. Ta võrdleb tahtmata:

„Miks ei ole Izanagi nii sirge ja ühtlasi tugev, julge ja targa näoilmega?.. Kui see noormes oleks mu vend, peaks ta mind seljas kandma (Jaapanis kantakse lapsi seljas), sest ta on suurem ja tugevam kui kõik minu tuttavad.

Miks pole Izanagil siniseid silmi, samuti ka minul enesel? Mis mõtleb see võõras? Kust ta pärit?"

Suiko kaasreisija on Nikolai Västar, noor õigusteadlane Venemaalt. Pagulasena tuleb ta Siberist. Sõidab nüüd Jokohamasse, kui sadamlinna, tööd otsima. Võrsudes väga intelligendist kooliõpitaja perest, tunneb ta kaunis hästi Euroopa keeli ja võib selle tõttu loota läbisaada, reisides ilma suurema kapitaalita.

Västar on esimest korda nii kaugel idamaal, kus on kõik nii omapärane, peaaegu mõistatuslik ning ühtlasi väga ilus.

Kui pool-slaavlane (ta ema on venelane) armastab Västar ajada juttu, vahetada mõtteid kõige nähtu üle. Vagunis pole ainustki euroopalast peale tema enese. Jaapanlased vaikivad ja on pealegi nii tõsised, et ei julge neid eksitada.

Neiu seal — alles laps ja vaevalt räägib ta muud keelt peale emakeele.

Västar vaatleb peatuskohtadel rongile tulevaid ja sealt minevaid jaapanlasi, eriti naisi, kes paistavad ülikondade ühemoelikkuse tõttu olevat kõik üht nägu.

Ent naabrinna vagunis näib nagu teist nägu — ilusam kõigist.

Västar tahaks tutvuneda neiuga, kuid ei tea, kuidas seda läbi viia.

Euroopa moodi hakab ta kergelt muigama ja heitma neiu poole kergelt-elberdavaid pilke.

Ent „Tõusva Päikese" maa iludus ei mõista meie „flirdikeelt".

Västar näeb küll, et neiu silmitseb teda heatahtlikult, kuid siiski on ta näoilme nii süütu ja naiiv-puhas, et mees sealt asjata otsib mänglevaid, julgustavaid tõmbeid ja varjundid.

Igaüks omaette imestavad nad maastiku kaunidust, kuulavad sõidu vuhinat ja anduvad mõtiskelemisele.

Suiko hakkab viimaks lugema Inglise raamatut (tal on neid mitu kaasas). Seda asjaolu näeb Västar suure heameelega, kuid enne veel, kui ta suudab ära kasutada soodsa tingimuse tutvunemise mõttes, jõuab rong Jakohamasse. Vilksatavad väledad, punamütsilised poisid siin ja seal. Kraam viiakse viivitamatalt välja. Inimvoog liigub läbi jaama linna poole.

Västar on üksi. Tal pakitseb midagi rinnas: on see suurlinna ärevus, või kahjutunne kena kaasreisija kaotamise pärast?

Linnapoolsel laial kivitrepil näeb Västar veel kord neiut: klõpsutades sandaalega sammub ta alla, kutsub riksha, istub kergelt kui liblikas mustaks poleerit, kaherattalise vankri peale ja sõidab, heites üle õla pilgu jaama poole.

Kellel oli õigus selle pilgu peale, kas temal või mõnel „kollanahal", seda Västar ei teadnud.

Ka noormees palkab riksha. Kummaline tundmus on tal istuda vankril, mida veab inimene.

Kuid riksha ei filosofeeri. Ta jookseb ainult äärmise kiirusega. Jalad vahelduvad nobedasti: üles, alla, üles, alla. Kogu ta paenduv, kerge keha mustas trikoos tuletab meele suurt nahkhiirt.

„Sõit nahkhiire seljas imedemaale", ironiseerib Västar melankoolselt.

Võõrastemajas täidab Västar kõik keerulised formaliteedid, mida nõuavad jaapanlased väljamaalaselt passi suhtes. Algab töö otsimine.

Leida tööd väljamaalasel Jaapanis on raske ja kahtlane ülesanne, sest võistlus pärismaalaste poolt on otse surmav. Jaapanlase tööjõud on ligikaudu 3 — 4 kord odavam eurooplase või ameeriklase tööjõust. Ärid ja asutused palkavad „valgeid" töölisi ja teenijaid ainult eranditena.

Viimaks leiab ta teenistust ühes siidiäris, millel kaubandusline läbikäimine Marseille'iga.

Aineline kindlustus võimaldab jälle vaatlemist, endasse süvenemist.

Igal õhtupoolikul hulgub Västar linnas ümber. Tungib linnajakku, kus elavad alnult jaapanlased.

Majakene asub majakese kõrval nagu tikutoosid lastemängus. Tänavad kubisevad mudilastest. Uksed majadel on pärani lahti. Õlevaipade ja mattide peal istuvad ja kükitavad väikesed inimesed, ajavad tasase suminaga juttu, soojendavad jahedama ilma puhul „hi-batshi"*) kohal käsi.

Jälle on nad Västari meelest kõik üht nägu. „Ei, aga neiu seal vagunis oli hoopis teistsugune" arvab ta.

Jokohamas on mägi. Eurooplased nimetavad „Bluff", s. t. järsk kallas. Mäe peal elavad kõik toredamad eurooplased, samuti ka samuraid-jaapanlased.

Mäekallastel kükitavad majakesed, kasvavad mandariinipuud, bambusid, kameeliad, õilmitsevad asaaliad, hortensiad, väänlevad, keerlevad mööda kaljuseinu ja puutüvi haljad efeud.

*) Pott, milles põlevad söed.

„Bluffil“ on suured aiad, igaüks omaette „Jehoova rohtaed“.

Kevade tuleb Jaapanis märkamatalt, sest ka talv on õieti kevade moodi. Õitseaja tulekut tunneb vihmadest, imeõrnast õhust ja energilisest tööst aias.

Meie ei mõista kujutleda hoolt ja ilumaitset, millega jaapanlane harib ja ehib oma aeda.

Västar käib tööle harilikult üle „Bluffi“. Ta kuuleb ümisevat aednikke monotoonilt, näeb kameeliaid, mis otsekui täis tipit õisi, punaseid, valgeid, roosaid. Lehti pole näha.

„Kas pole need aednikud silmamoonutajad?“ arvab Västar naljatujul, sest teda üllatab õiterohkus ja kiirus, millega nad puhkesid.

Siin, kuskil õite keskel, aiamajas arvab ta tingimata elavat ka neiu, kes sõitis temaga ühel ajal Jokohamasse.

Aga kus?

Õhtul on „Bluff“ salapärane, iseäranis siis, kui sajab padinal sooja vihma ning kameeliate märjad lehed läigivad elektri valgusel mustav-helkjalt.

Palju tuleb noormehele vastu Jaapani naisi. Kõigil pea kohal vahatet paberist vihmavari „hi-gasa“.

Västar käib mütsita nagu kõik Jaapanis.

Rahutult püüab ta vaadata vihmavarjude alla; sageli arvab olevat leidnud otsitava, kuid eksib ja pettub.

Aia ääres väikses putkas istub vihmavarjus riksha. Teda ei näeks keegi, kui ta vahete vahel jälle ei häälitseks, pakkudes ennast teenistusse: „Riksha! Ehk sõidab gentleman?“

Västar sõidaks, kuid ei tea aadressi.

Suurepärane loodusenähtus on Jaapanis kirsside õitseaeg n. n. „Cherry blossom“. Siis muutuvad kõik kirsimetsad ja -alleed üleni valgeks, nagu kataks neid huba lumi. Palju väljamaalasi sõidab nautima toredat pilti.

Kuid ka ilutundelised pärismaalased ei lase ükskõikselt mööduda sel ilul.

Mõned kilomeetrid Jokohamast eemal, mererannas kasvab lõpmata palju kirsipuid ja kui nad õitsevad, siis rändab kogu linn neid vaatama.

Hästi korraspeet, prügitet jalgteil liiguvad mitmevärvilistes pühapäeva riietes, katmatute peadega jaapanlased. Murravad puudest tillukesi õitsevaid oksi ja ehivad nendega endid ja omi lapsi. Söödavad ojakeses kuldkalu ja tee ääres püha ahvi, ehk istuvad mere kaldal pinkidel ning vaatlevad tulevaid ja minevaid laevu.

Ühel õhtupoolikul sõidab ka Västar vaatama „õitemerd“. Ta on pahas tujus ja leiab selle tõttu olevat kõik need õied, kogu selle rahvahulga väga igava ja banaalse. Tahab minna varsti koju.

Ent seal tuli päris ootamatult ammuotsit Jaapani neiu. . .

Kirsioksad käes, seisab ta Wästari läheduses ja kummardab teretuseks gratsiöösilt. Algab lihtsalt, sõbralikult, selges Inglise keeles:

„O, ma olen nii rõõmus Teid nähes.“ Teie mäletate mind, eks? Meie sõitsime üheskoos Osakast. . .

Teil on heledad juuksed ja silmad, Teie olete põhjamaalane, eks?

Mind huvitab maa, kus puud olevat kogu talve jooksul nii valged kui meie kirsipuud õitseajal. . .

Tulge, istume siia, jutustage mulle omast maast, jutustage Euroopast!“

Üllatuse tõttu on Västar pisut kohmetu, kuid Suiko lihtne, süütu lahkus kisub teda varsti kaasa.

Loojenev päike laotab kuldroosaid kiiri valgeile puile, sinisele merele ja pingile, kus istub praegu tutvunenud inimpaar.

„Ma otsisin Teid“ räägib neiu naeratades, „aga ei leidnud ja olin kurb, väga kurb“...

„Ka mina otsisin Teid“ vastab Västar omakord „ja leidsin ning olen nüüd rõõmus, väga rõõmus. . .“

Neiu jutustab Västarile omast plaanist sõita Euroopasse õppima. Isa kavatseb teda aga mehele panna, aga Suiko ei tahtvat sugugi minna mehele. Shinto usk, mida tunnistab Tokugava perekond, nõuab lastelt absoluutset sõnakuulmist vanemate vastu ning Suiko armastab isa ja ema väga. Kuid Suiko tahab siiski minna, õppida laulma ilusasti-ilusasti ning tulles tagasi laulda kodus nii, et pehmeneks isa süda ning annaksid andeks jumalad. . .

„Kas Teil ei ole õudne, võõrastav kujutleda sõitmist kaugele, kaugele päris üksinda?“ pärib Västar uudishimulikult.

„Ei!“ vastab neiu lapselikult, „Teie sõidate ju ka. Või ei ole Teil kojuigatsust?“

Küsib ning vaatab suuril silmil noormehe otsa.

„Muidugi on“, kostab Västar ja arvab, et neiule oleks asjata seletada, kui tühi on ta rahatask.

Sest ajast seob neid ühine eesmärk — Euroopa.

Koju minnes selgub, et Suiko elab „Bluffi“ peal umbes seal kohal, kus kükitab omas

putkas väike riksha. Samurail Tokugaval on suures aias nägus maja.

Hommikuti, kui Västar läheb tööle, kohtab ta Suiko'd harilikult tema kodust tükk maad eemal.

Neiul on seljas puhtusest särav heledat värvi kimono, vööl tumelilla „obi".

Ta toob noormehele õisi, ning nimetab teda liigutav-naljakalt „Ni-kol". . .

Helgeil hommikuil võib Jakohamast „Bluffilt" üliselgesti näha Jaapani püha mäge „Fudjiyama'd", ta igavese lumega kaet harja ning lillakas-roosaid õhukihte, teda ümbritsevaid.

Suiko sirutab väikse valge käe mäe suunas välja ja lausub:

„Jaapan on ilus, ma tulen siia tingimata tagasi, aga sõitmata ei suuda ma jätta".

„Vahest ei tule Teie üldse enam tagasi, kui Teid keegi tungivalt palub jääda Euroopasse?

„Võib olla", naeratab Suiko ilmekalt, „kuid siis peab paluja olema tuhat kord armsam kui kodumaa. . ."

Veel paaril korral kohtab Västar neiut rõõmsana, lootusrikkana, siis ei ilmu Suiko enam mitmel päeval kodust välja.

Kirsipuudelt langeb õiehelbeid kui lund. Maapind on kaet nendega kui vaibaga.

Västar on kurb ja nõutu. Teda piinab ääretu igatsus väikse neiu järele.

Ühel hommikul, kui tibas peent vihma ja tuul oli vähem pehme kui harilikult, tuli Suiko Västarile vastu õige kaugel kodust. Riietet on ta sama puhtalt ja hästi kui muidugi, kuid puuduvad õied noormehe jaoks.

Suiko on rahulik, kuid tõsisem kui kunagi enne.

Västar haarab kinni neiu käest ning külvab ta küsimustega üle.

Silmi pilgutamata, pikkamisi ja selgelt ütleb Samurai tütar: „Ma pean tegema endale ji-gai".

„Mis on ji-gai?" „See tähendab, ma pean põueodaga oma kaela veresooned ainsama löögiga purustama". Meile, samurai naistele, seletatakse selle akti tähtsust juba lapsepõlves. Meie ei karda surma, kui oleme paratamata jõudnud tema juure. Isa teab, et armastan Teid, isa on vihane, nõuab kättemaksmist teotet au eest. Oma au, minu au ja Izanagi au eest. . .

Ma rahuldan tema nõuet veel täna.

Västar tahab rääkida, tahab protesteerida...

Ent Suiko kummardab sügavamalt kui kunagi enne, pöördub kodu poole ning sammub rahulikult eemale üle kirsiõilme helbete, mis katavad jalgteed valge vaibana.

—n

Raudteelaste tarvitajate ühisus.

Juba Vene valitsuse ajal pandi alus Tallinna raudtee tarvitajate ühisusele, missugune, üleelades kõiki ülemineku aegu, on nüüd kujunenud üleliiniliseks „Eestimaa raudteelaste tarvitajate ühisuseks". Viimase tegevus on suuresti laienenud, iseäranis möödaläinud aastal, sest nüüd on olemas, peale esimese kaupluse Tallinnas, abikauplused: Tallinnas, Telliskivi tän., Tapal ja Narvas ja kaks vagun-poodi. Viimased liiguvad iga kuu kaks korda kunni Narva ja Irboskani, ühes palgamaksjatega, kes liini teenijatele palga kätte viivad.

Peale olemasolevate kaupluste on veel kavatsus avada abikauplusi Sondas, Jõgeval ja Nõmmel ja oleks soovitav 3-as vagun-pood Tallinn—Haapsalu—Baltiski liinil käima panna. Uute kaupluste avamine oleneb muidugi ühisuse ainelisest seisukorrast ja saab teostatud niipea, kui selleks võimalus avaneb. Ühisusel on praegu ligi 5000 liiget; nendest Tallinnas umbes 3000, liinil 2000. Osamaks on tõstetud 250 Mrk.

Ühisusel oli varandust 1. jaan. 1922 a. järgmistes summades:

a) Osamaksud	1.345.000	mk.
b) Tagavara kapitaal	443.000	„
d) Põhi „	572.000	„
e) Inventaari all	517.000	„
Kokku	2.877.000	mk.

Samal ajal oli ühisuse kauplustes kaupasid umbes 3.693.000 mk. eest.

1921 a. eelarves oli ettenähtud 24 miljoniline läbimüük aastas, kuid see tõusis aasta lõpuks kunni 50.000.000 mk.

Et uusi kavatsusi edukamalt läbiviia ja sellega ühisuse liikmete varustamist veel paremale järjele seada, on juhatus esinenud raudteevalitsusele palvega lubada ühisusele võlga 3.000.000 mk. tagasimaksmise tähtajaga kunni kolme aastani ja tingimisega, et ühisus iga kolme kuu järele tasub 1/12 osa.

On loota, et raudteevalitsus, kelle huvides ka teenijate varustamine, ka selle pal-

Esimesed raudtee tegelased.

Inseneer J. Loorens.
Oli kunni juulikuuni 1920. a. raudtee peatehaste ülem ja pärast seda kunni 15. jaauaarini 1921. a raudtee põlevkivitööstuse juhataja. Praegu O/ü. „Tubaka" asjaajaja-direktor.

vele vastu tuleb ja omalt poolt palvet toetama saab. On kõigile arusaadav ja teada, mida tugevam ühisus aineliselt ja mida suurem tema liikmete arv, seda paremini jõuab ühisus ka oma ülesandeid ja kohustusi liikmete vastu täita. Sellest ühistegelisest põhimõttest väljaminnes, on Valga raudteelaste tarvitajate ühisusele, kus liikmete arv peaaegu 10 korda väiksem, ettepanek tehtud ühineda Tallinna ühisusega, mil puhul väheneks juhatuse (administratsiooni) kulud ja kõiki raudteelasi oleks võimalik ühest keskkohast edukamalt varustada.

Ühisuse juhtimine sünnib: esitajate kogu, nõukogu, juhatuse ja revisjoni kommisjoni kaudu.

Esitajate kogusse valivad ühisuse liikmed iga 50 liikme hulgast ühe esitaja.

Nõukogusse valib esitajate kogu enda hulgast, ehk tarbekorral ka väljastpoolt, 9 liiget ja juhatusesse 3 liiget, viimased on raudtee teenistusest vabastatud ja juhivad kogu ühisuse asjaajamist, kuna nõukogu

käib koos mitte vähem kui üks kord kuus ja otsustab neid asju, milleks esitajate kogu teda, nagu oma volinikku on valinud.

5. märtsil s. a. peeti ära ühisuse esitajate kogu erakorraline koosolek, mis oli kokku kutsutud peaasjalikult uue põhikirja ja juhatuskirjade — nõukogule, revisjoni kommisjonile ja juhatusele—läbivaatamiseks.

Peale pikemate läbirääkimiste võeti vastu uus põhikiri, mis on rohkem ühtlustatud normaal põhikrjaga ja esitajate kogu valimiste kodukord.

Sellele järgnes ühisuse juhatuse tegevuse arvustus, kus eriti juhatuse esimehele Niklas'ele ja endise juhatuse liikme Suurkasele kibedaid etteheiteid tehti. Juhatuse tegevuse arvustus võttis pikemat aega ja kvoorumi puudusel jäi lõpulik seisukoht juhatuse — eriti aga juhatuse esimehe Niklas'e kohta võtmata. Juhatuse liikme Suurkask'i (kes juba varem nõukogu sellekohase otsuse järele juhatuse liigete hulgast oli tagandud), tegevus sai hukka mõistetud ja tema lõpulikult välja heidetud. Kuna juhatuse esimehe kohta koosolekul seisukoht võtmata jäi, siis ei leidnud nõukogu esimees Ed. Niilus ja tema abi Eilmann enam võimaliku olevat selles koosseisus juhatusega koos töötada ja panid oma volitused koosolekul maha.

Peale selle koosoleku, teiste juhatuse liikmete pealekäimisel oli juhatuse esimees Niklas sunnitud lahkumise palvet sisseandma ja et juhatuse liigetel vastavaid kandidaate enam ei olnud, siis tuli teine erakorraline esitajate kogu koosolek kokku kutsuda 26. märtsil s. a.

Viimasel koosolekul erakordseteks küsimusteks päevakorras olid: a) seisukoha võtmine juhatuse kohta, b) valimised ja d) end. revisjoni kommisjoni esimehe väljaheitmise küsimus ühisuse liigete hulgast.

Muu seas kanti süüdistuseks ette järgmised asjad: 1) Endisele juhatuse liikme Suurkasele, kes juba esimesel koosolekul sai juhatuse liigete hulgast väljaheidetud, ja juhatuse esimehe Niklasele heideti ette saladuslist riisi koti kõrvale toimetamist, kus küll dokumentaalsed tõendused puudusid, kuid revisjoni kommisjoni revideerimise tagajärjed siiski tõendasid nii palju, et kott riisi, mis arvatavasti tekkinud Tallinna kaupluse ülejääkidest, nende kahe isiku teadmisel vagun-poega Narva toimetati ja Narva kaupluse ärijuhi Kakko kaasabil edasi müüdud sai.

2) Suureviisiline kondenseeritud piima, margariini ja riide müük end. revisjoni kommisjoni esimehe is. Pitser'ile ühisuse kauplustest, 3) end. juhatuse liikmele is. Suurkasele heideti ette peale punktis 1 nimetud veel mitmekordseid puudujääkisid, mitteseadusliku leivamüügi korraldust ja varguse juhtumist Narva abikaupluses, sel ajal, kui tema nimetud kaupluse juhatajaks oli.

Peale pikemaid vaielusi ja läbirääkimisi, mis mitu tundi kestsid, tehti ettepanek: end. revisjoni kommisjoni esimees Pitser ühisuse liigete hulgast välja heita ühistegelistele põhimõtetele vastutöötamise eest, sest et tema, olles revisjoni kommisjoni liikmeks, ei tohtinud kaubanduslistest operatsioonidest osavõtta ja suuremal mõõdul kaupa mitte osta ühisuse kauplustest, olgu küll, et sellega ühisus kahju ei ole saanud. Endine nõukogu esimees is. Niilus, tehes ülevaadet kogu asja käigu kohta, leiab, et ei ole mitte õiglane karistada ainult ühte asjaosalist ja konstateerides, et is. Niklas ja Suurkask on igatahes palju rohkem süüdlased, mis ka suurema osa esitajate kõnedest välja paistis, tegi oma poolt järgmise ettepaneku, mis tema arvates asja täies ulatuses peaks tabama: Juhatuse esimees is. Niklas ja endine juhatuse liige Suurkask ühisuse liigete hulgast väljaheita, Narva kaupluse ärijuhi Kakko ja kaupluse juhataja Delling'ile laitust avaldada juhatuse liikme Suurkasele kaasa aitamise eest, tema mitte ühisuse huvides tehtud tegudes, vagun-poe juhataja Tannebaumile laitust avaldada is. Niklas'ega ühel nõul töötamise eest. Peale selle kohustada revisjoni kommisjoni tulevikus kõiki taolisi süüdistus-asju kiires korras igakülgselt läbi uurima ja oma otsused juhtumiste kohtades väljapanema ja juhatusele, nõukogule ja tarbekorral ka esitajate kogule ettekandma. Uurimise aktid peavad sisaldama täielist kokkuvõtet asja käigu kohta ja nendele ettepandavaid karistusi; sellega saaks ära hoitud nii pikad vaielused ja läbirääkimised, nagu need praegusel koosolekul aset leidsid asjade puuduliku ettekandmise tõttu; juhatuse liikmetele kohuseks teha, juhtumistel, kus üksiku juhatuse liikme kahtlane tegevus on ilmsiks tulnud, oma seisukoht viibimata revisjoni kommisjonile ja nõukogule kirjalikult teatada, kes kiires korras asja läbikaaluvad ja seisukoha võtavad.

Eelpool toodud ettepanek jäi aga vastuvõtmata, sest et puudus, peale tehtud vaheaega, tarviline kvoorum selle hääleta-

miseks, mispärast otsustati see ettepanek järgmise koosoleku päevakorda võtta, mis saab olema mai kuu lõpul.

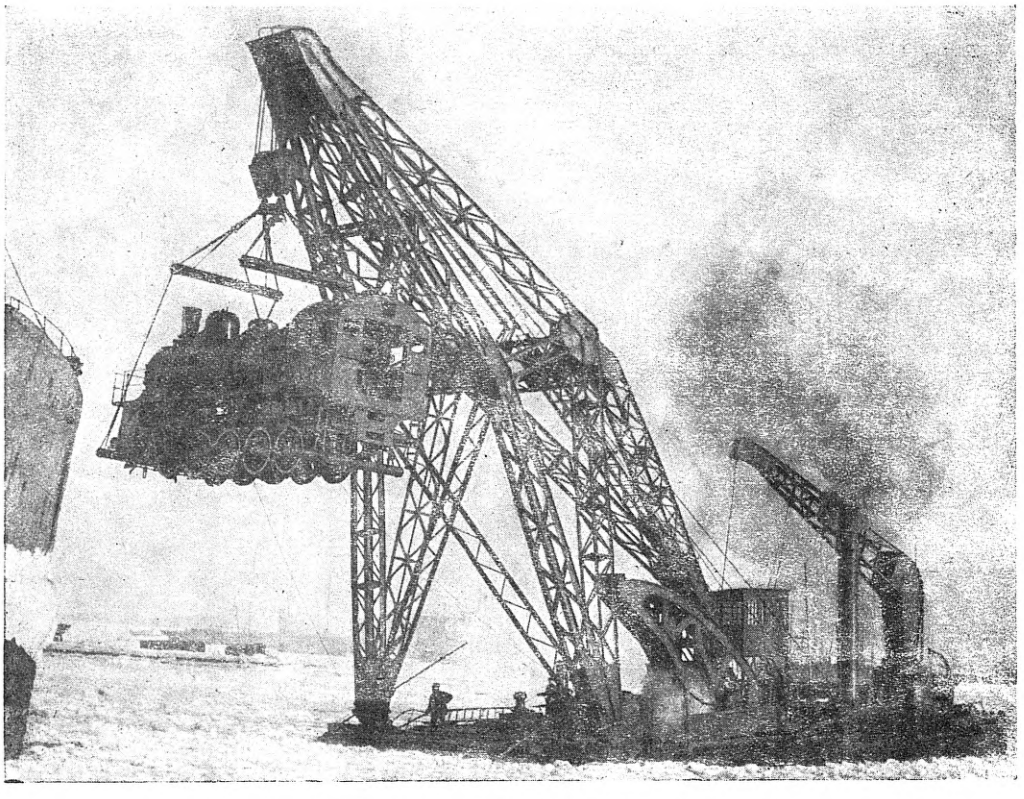
Peale selle tehti ettepanek valida uus juhatus ja revisjoni kommisjon, mis ka koosoleku poolt vastu võeti.

Kogu aeg, kui endise juhatuse tegevuse kohta seisukoha võitmise küsimus arutusel oli, valitses koosolekul närviline, sõjakas meeleolu, kus isegi sõimusõnad välja toodi ja liig isiklikuks mindi.

saab ka juhatus ja revisjoni kommisjon jälle ümber valitud.

Peab tähendama, et raudteelastel ei näi oma ühisuse juhatuste valimistega õnne olevat, käesolevaid ümbervalimisi on viimase kolme aasta jooksul kolm korda toimetud.

Ei pruugi küll palju imestada, kui niisugused isikud, nagu Niklas, juhatusesse sattuvad, sest tema oskab nähtavasti spekuleerida iga asjaga. Esiteks, ei ole teda mitte valinud esitajate kogusse tema ameti-



Saksamaalt toodud Vene vedurite väljalaadimine sadamas.

Uude juhatusesse said valitud is. Vokk, Pormann ja Maurer ja revisjoni kommisjoni is. Eilmann, Ligema, Berggrün, Prüggi ja Müür. Sellega langesid juhatusest välja is. Niklas ja Dreher, ja rev. kommisjonist is. Vokk ja Pormann, viimased uude juhatusesse valimise puhul.

Peale selle said ümbervalitud vagunpoodide juhatajad, kelledest is. Abramov, endine, tagasi valiti, kuna is. Tannebaum välja langes.

Enne eelpool nimetatud aasta koosolekut saavad ühisuse uue põhikirja järel olema uued esitajate valimised ja sellega ühenduses vennad veduriteenijad, vaid mingisuguse mõju all ühisuse kaupluste teenijad.

Teiseks, spekuleeris tema viimasel koosolekul koosolekust osavõtjate väsinud närvide peal, sest koosoleku algusel, täie kvoorumi juures, sai otsustatud Niklase väljaheitmise küsimus ühisuse liigete hulgast, tema teenistuses olemise ajal, teenistus-kohustest üleastumise pärast, mis aga puhas vormilistel põhjustel sai edasi lükatud, kuna aga koosolek sellega ära näitas, et Niklase kohuste täitmist kahtlaseks peab.

Kolm-neli tundi hiljem samal koosolekul, kus palju esitajaid juba lahkunud oli,

paneb aga Niklas oma poolt kokkuseatud tunnistuse kava ette, mis tema oma arvamise järele peaks ühisuse tegevusest lahkumise puhul saama ja mis kiitvaid otsuseid sisaldab, ja see saab ka vähese arvu esitajate poolt vastuvõetud.

Niisuguse ebamäärase ettepaneku ja otsuse puhul kirjutasid koosoleku juhataja ja mitmed esitajad oma eriarvamise—protesti protokolli juure.

Kokkuvõtet tehes ühisuse tegevuse arenemise ja tema juhtimise kohta ja arvele võttes seda, et ligemate nädalate jooksul tulevad uued esitajate valimised, jääb soovida, et raudtee teenijad tõsisemalt oma ühisuse peale vaataks, missugune juba, nii ütelda, sünnitamise valud on selja taha jätnud, ja oma hulgast paremaid-tõsisemaid mehi valiks ühisuse tegevuse juhtijaks.

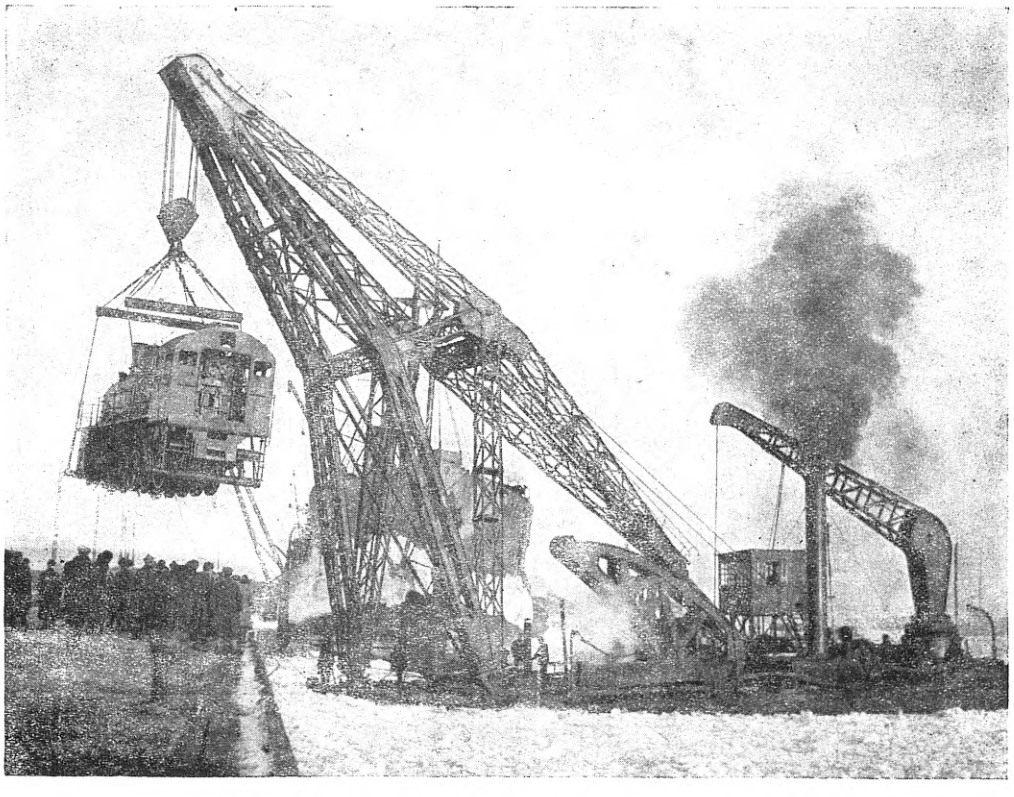
Juhatuse moodustamise kohta peaks veel tähendama nii palju, et on vähe seda, kui inimestel ainult hea tahtmine on, vaid suurema tegevuse juhtimiseks on veel tarvis praktilisi kogemusi.

Sellest väljaminnes, ei tohiks uus juhatus mitte otsekohe juhtida kaubanduslist tegevust, vaid selleks on tungivalt tarvilik palgata vastavate kogemuste ja praktikaga ärijuht, kuna juhatus käiks koos ja otsustaks neid asju, mis ärijuhi võimupiiridesse ei käi.

Niisuguse juhatuse ülevalpidamine tuleb ühisusel palju odavam, sest peale juhatuse esimehe ei pruugi teisi kindla palgalisi juhatuse liikmeid olla, vaid nemad saaks tasu ainult koosolekute eest, kuna praegu kolmandal juhatuse liikmel, kes 12.000 mk. kuus saab, ei ole muud tööd, kui kassaraamatuid pidada ja raha lappida.

Võib olla, öeldaks, et ühisuse kassat ei või palgalise kätte usaldada, siis peaks tähendama, et meil raudteel on suuremaid summasid vaba palgaliste käes läbikäigul ja ei ole selle ajani mingisuguseid sekeldusi olnud.

Raha lappida võib ka alama palgaline ametnik ja kassaraamatuid peab tema niisama, ja veel märksa väiksema tasu eest. — — Edu —



Saksamaalt toodud Vene vedurite väljalaadimine sadamas.

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.

(Järg)

B. ERARONGIDE JA ERAKLASSVAGUNITE TARVITAMINE.

Valitsusasutuste erarongid. Erarongide tarvitamise eest valitsusasutustelt võetakse maksu 125 marka rongkilomeetri pealt, kui rong nõutakse sihtjaama ja sihtjaamast tagasi saatejaama, ja 250 marka kilomeetri pealt, kui rong nõutakse ainult sihtjaamani, kusjuures rongi koosseis on: 1 kl. II, 1 kl. III ja 1 bagashi vagun ehk platvorm.

Iga lisa klassvaguni eest võetakse maksu üldise reisijate tariifi järgi vagunis olevate istekohtade tõelise arvu pealt. Bagashi eest, mis üle ühe vaguni on, võetakse maksu üldise tariifi järele.

On rongi koosseisus peale 1 bagashi vaguni, üks ehk rohkem platvorme automobiilidega, siis võetakse maksu iga platvormi eest üldise suurkiiruse tariifi järgi.

Nõudmine erarongide peale valitsusasutuste tarvis, peab kõige vähemalt 12 tundi enne rongi määramist raudteevalitsusele kirjalikult ära antama.

Maks nõutakse sisse vastavatelt asutustelt raudteevalitsuse arvete järgi.

Valitsusasutustele antavad erarongid on Punase Risti maksust vabad.

Eraisikute erarongid. Erarongide tarvitamise eest võetakse eraisikutelt maksu üldise reisijate ja bagashiveo tariifi järgi, reisijate tõeliste arvu ja bagashi tõelist raskust arvesse võttes, kuid mitte vähem, kui 250 marka rongkilomeetri pealt, kui rong nõutakse sihtjaamani ja tagasi, ja 500 marka rongkilomeetri pealt, kui rong nõutakse ainult sihtjaamani, kusjuures kaugus saatejaamast sihtjaamani võetakse arvesse mitte vähem, kui 15 kilomeetri eest. Normaal erarongi koosseis on 3 klassvagunit: II või III klass ehk mõlematest koos ja üks bagashi vagun ehk platvorm. Iga lisa klassvaguni eest võetakse maksu üldise reisijate tariifi järgi vagunis olevate istekohtade tõelise arvu pealt, kusjuures reisijaid ei või rohkem vagunisse mahutada, kui istekohtade arvule vastavalt.

On erarongis lisabagashi- ehk kaubavagunid ehk platvormid automobiilidega, peale erarongi normaalkoosseisu, siis võetakse bagashi- ehk kaubavagunis veetava kraami eest maksu üldise bagashi tariifi järgi, platvormi eest automobiilidega aga — suurkiiruse tariifi järgi.

Punase Risti maksu võetakse sellekohase tariifi järgi reisijate tõelise arvu pealt.

Erarong antakse ainult suurematest depoojaamadest, kusjuures rongi eest võetav maks arvatakse sellest depoojaamast, kust rong väljasõidab ja tagasisõidul selle depoojaamani, kust rong esialgul välja sõitnud.

Peale eelpool ettenähtud maksu võetakse vedurite ja vagunite seisumaksu järgmiselt: klass- ja bagashi vaguni eest 80 marka iga telje ja 24 tunni pealt, ja platvormi eest — 60 marka platvormi ja 24 tunni pealt, kusjuures poolik 24 tundi loetakse terveks 24 tunniks. Veduri seisumaksu võetakse: laiaroopalisel teel — 715 marka ja kitsaroopalistel teedel: suuremate vedurite pealt 500 marka ja vähemate vedurite pealt 246 marka tunnis.

Seisumaksu võetakse ainult sellkorral, kui rong reisijate tagasisõitu rongi tellija tahtmist mööda ootama jäetakse ja seisuaeg arvatakse maksu alla sest ajast, kui rong tagasisõiduks valmis on.

Tähendatud maksu nõudmise kord on maksev ka ametlikkude erarongide kohta.

Erarongide nõudmise kord. Eraisikute nõudmine erarongi saamiseks antakse kirjalikult raudteevalitsusele ehk depoojaamade jaamaülematele, kusjuures jaamaülem telefoni ehk telegraafi teel raudteevalitsusega läbi räägib erarongi määramise üle, selle läbi tekkinud telegraafi ehk telefoni kulud rongi tellijalt sisse nõudes.

Nõudmises peab ära tähendatud olema: a) nõudja ees- ja liig-nimi, b) nõuetava rongi koosseis, d) aeg, mil soovitav oleks olnud välja sõita ja sihtjaama nimetus.

Erarongi nõudmise juures võetakse kõik erarongisse kuuluvad maksud ette. Kui reisijad erarongi väljasõidu ajaks erarongile ei ilmu, jääb rongi eest ette makstud raha raudtee kasuks. Erarongi seisuaeg sihtjaamas reisijate tagasisõidu ootamiseks määratakse raudteevalitsuse poolt. Raudteevalitsus määrab erarongi ainult võimaluse järele, erarongi määramise juures silmas- pidades, et selle läbi raudteel liikuvatele järjekorralistele rongidele ja valitsusasutuste erarongidele liikumises takistusi ei sünniks.

Sellepärast, niihästi erarongide väljasõidu tõeline aeg kui ka nende pärastine liikumine liinil, määratakse kindlaks raudteevalitsuse poolt.

Kaubavagunitest koosseisvad erarongid. Kaubavagunitest koosseisva erarongi tarvitamise eest reisijate veoks, mille normaalkoosseis on 7 kaubavagunit, võetakse maksu 225 marka rongi ja kilomeetri pealt, kui rong tellitakse saatejaamast sihtjaamani ja tagasi, ja 450 marka kilomeetri pealt, kui rong tellitakse ainult sihtjaamani, kusjuure kaugus saatejaamast sihtjaamani võetakse arvesse mitte vähem kui 15 kilomeetrit.

Iga lisa kaubavaguni eest võetakse maksu 50% III klassi täispileti tariifist aga mitte vähem kui 40 reisijat arvesse võttes iga vaguni kohta laiaroopalisel ja 25 reisijat kitsaroopalisel teel.

Punase Risti maksu võetakse reisijate tõelise arvu pealt III kl. tariifi järele.

Jäetakse kaubavagunitest koosseisev erarong reisijate nõudmisel ootama, nende tagasisõitu samal päeval, siis võetakse veduri seisumaksu samal määral nagu see eelpool tähendatud, kuna vagunid seisumaksust vabad on.

Rongide tellimine, dokumentide valmistamine, takseerimine ja raha sissenõudmine sünnib sama korra järgi, kui teistel erarongidel.

Erarongid tuletõrjujate meeskondadega. Erarongide eest tuletõrjujate meeskondadega ja tuletõrje abinõudega võetakse veomaksu 125 marka rongkilomeetri pealt, vagunite arvu peale vaatamata.

Erarongid antakse raudtee läheduses olevates linnades ja külades tekkinud tulekahjude kustutamisele sõiduks ja määratakse viibimata tuletõrjujate peameeste ehk nende asetäitjate sellekohaste

kirjalikkude nõudmiste peale, kui selleks liikumise abinõud ja tehnilised tingimised võimaluse annavad.

Veoraha peab makstud saama 48 tunni jooksul peale rongi ära saatmist.

Eraklassvagunite ja nende jaoskondade tarvitamine. Eraklassvagunite tarvitamise eest võetakse maksu üldise reisijate tariifi järgi, reisijate tõelise arvu pealt, aga mitte vähem, kui vagunis olevate isteplatside tõelise arvu pealt.

Valitsuse ja välisriikide esitajate sõitude korral, kui nendele eraklassvagunid tarvitada antakse, vastavate ministeeriumide kirjalikkude nõudmiste peale, võetakse maksu reisijate tõelise arvu pealt, aga mitte vhäem, kui 20 I ehk II klassi või 30 — III klassi täispileti hinna suuruses, kui raudteevalitsuse poolt ei ole tehtud eraldi korraldust maksu võtta sõitjate tõelise arvu pealt.

Jäetakse vagunid reisijate nõudmise peale nende tagasi sõitu ootama, siis võetakse vaguni seisumaksu — 80 marka iga vaguni telje ja 24 tunni pealt, vaguni jaama jõudmise ajast arvates, kusjuures poolik 24 tundi loetakse terveks 24 tunniks.

Erakupeede tarvitamise eest võetakse maksu reisijate tõelise arvu pealt, aga mitte vähem, kui kupees olevate isteplatside tõelise arvu pealt, kui raudteevalitsuse poolt ei ole tehtud eraldi korraldust maksu võtta sõitjate tõelise arvu pealt.

Eramagamisvaguni tarvitamise eest võetakse maksu mitte vähem, kui vagunis olevate iste- ja magamisplatside tõelise arvu pealt üldise tariifi järele, kusjuures reisijate arv vagunis ei või mitte rohkem olla, kui magamisplatside arv.

Eravagunid ja kupeed antakse tarvitada ainult võimaluse järele.

Eraomandus klassvagunid. Välisriikide esitajatelt, niisama ka eraisikutelt, võetakse oma vagunites sõidu korral maksu reisijate tõelise arvu pealt, aga mitte vähem, kui 20 I ehk II kl. ehk 30 — III kl. täispileti hinna suuruses üldise tariifi järele, kui raudteevalitsuse poolt ei ole tehtud eraldi korraldust välisriikide esitajatelt maksu võtta sõitjate tõelise arvu pealt.

Kütja eraomaniku vaguni juures on vaguni omaniku poolt ja reisijana arvesse ei võeta, kuna kütteained vagunite kütteks antakse raudtee poolt.

Eraisikute päralt olevate tühjade vagunite veo eest võetakse maksu 8 marka iga teljekilomeetri pealt.

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

(Järgneb).

Muudatused veotariifis nr. 12.

Teedeministeeriumi tariifinõukogu otsuse järgi on kaubaveo tariifi nr. 12 kohta järgmised täiendused ja seletused antud.

I. Klassifikatsioonis:

		Vaguni tariifi raskuse norm.
Shamottsavi takseeritakse	V. kl. järgi,	16.000 klg.
Palmioksad, kuivad	I. „ „	10.000 „
Praeahjud, plekist	II. „ „	10.000 „
Ahjuuksed . . .	II. „ „	10.000 „
Veskid ja nende osad.	II. „ „	10.000 „
Vitsraud	III. „ „	14.000 „
Hobuserauanaelad.	III. „ „	12 000 „
Õlikivi õli . . .	II. „ „	10.000 „
Tsilindri õli . . .	II. „ „	10.000 „
Kalad, elusalt, puunõudes	V. „ „	10.000 „
Kalad, elusalt, klaasnõudes	I. „ „	10.000 „

II. Seletus I. jao §§ 16 ja 24 juure.

Kuna § 24 on öeldud, et „kitsaroopalistel teedel tarvitatakse käesolevat tariifi 25% kõrgendusega, kõikide selles tariifis ettenähtud maksude võtmisel, väljaarvatud saatekirjade blanketid riigi kitsaroopalistel teedel", siis tuleb see paragrahv maksvaks lugeda kõikide maksude kohta, mis tariifis on ettenähtud, kunni see paragrahv ei saa ettenähtud korras muudetud.

Ühes sellega tunnistatakse Pärnu-Tallinna raudteevalitsuse takseerimise viis õigeks.

Leheküljel 91, kauba nimetuse all: „palgid ja pakud pikkusega kunni 9 meetrit, kantimata ja ühest ehk kahest küljest kanditud" (V kl.) niisama ka kaubanimetuse all: „palgid ja pakud pikkusega kunni 9 meetrit kanditud neljast küljest (IV kl.) arvatakse palgid ja pakud pikkusega üle 2 1/2 meetri kunni 9 meetrit.

Leheküljel 94 kaubanimetuse all: propsid ja teised ümmargused puud (peale põletispuude) (IV kl.) arvatakse kõik ümmargused puud pikkusega üle 1 m. ja 7 cm. kunni 2 1/2 meetrit. Põletispuudeks arvatakse igasugused puud pikkusega 1 m. ja 7 cm. ja alla.

Leheküljel 83 kaubanimetuse all: „lauad igasugused saetud" arvatakse igasugused sae-lauad, olgu hööveldamata ehk hööveldud.

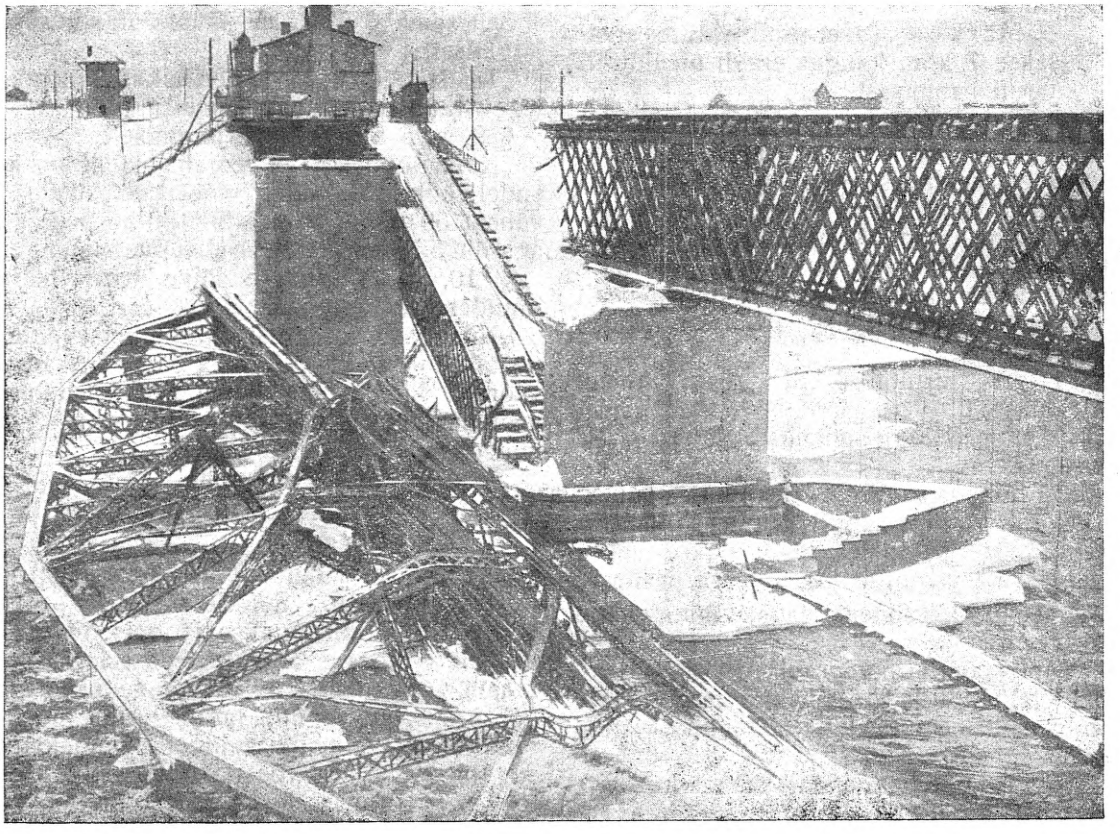
Soolikad takseerida III kl. järele, kui lihasaadused igasugused, eriti nimetamata (lhk. 84).

Tariif nr. 12, 1 jao prgr. 16 p. 19 ei ole mõõduandev veoraha väljaarvamise juures pealiini kauguse eest, vaid on mõõduandev ainult vagunite täitmiseks või tühjendamiseks sundusliku etteandmise kohta teeharudele, millede omaniku ja raudteevalitsuse vahel ei ole tehtud sellekohast eraldi lepingut.

§ 16. põhjal on raudteevalitsus kohustatud andma teeharudele ainult vaguni saa-

detusi, s. o. peaasjalikult niisuguseid saadetusi, mis oma raskuse poolest vaguni tariifi järgi takseeritakse; et aga sellesama tariifi II. jao § 2 p. 3 järgi kohtade arvuga vaguni saadetusteks võivad olla ka niisugused saadetused, mis raskuse poolest takseeritud saavad väike-saadetuste tariifi järgi, s. o. saadetused, mis oma mahutuse poolest täisvaguni ruumi oma alla võtavad, aga millede kaal siiski nii väike on, et nende kohta vaguni tariifi tarvitada ei või, isiku kraam, niisama pealelaadimiseks kuhu tahetakse mahutada mitme nimetusega, ehk mitmesse jaama ja mitmele isikule saadetavat kraami.

III. Silmaspidades asjaolu, et tariifi nr. 12 II jao § 30 p. 2. põhjal on kaubasaatjatele võimalus antud kitsaroopalisel teel otseühenduses veetavat kaupa ühes saadetuses (ühe saatekirja järgi) selsamal määral ära saata, kui laiaroopaliselgi, kusjuures, kui saadetuse raskus üle kitsaroopalise tee va-



Sõja ajal ära purustatud Narva sild.

sellega kuuluvad niisugused saadetused ka nende saadetuste hulka, mis raudteevalitsus tariifi I. jao § 16 p. 10 põhjal kohustatud on teeharule andma.

§ 16 ei keela raudteevalitsusele teeharudele andmast tema äranägemise järele ka niisuguseid vagunid väljalaadimiseks, milledes on enam kui üks saadetus, aga ühe ja sellesama isiku nime peale, kui ka niisugusi üksiksaadetusi, mis poole vaguniruumi oma alla võtavad.

Järjelikult, teeharudele ei või antud saada väljalaadimiseks vagunid, milles on mitme guni kandejõu ulatab, kitsaroopaline tee kohustatud on vedama ühte saadetust mitmes vagunis, otsustas teedeministeeriumi tariifinõukogu otseühenduses veetavate kaupade kohta tarvitusele võtta mõlemil teel ühiselt laiaroopalise tee vagunisaadetuse raskuse normisid, selle peale vaatamata, kuigi saadetuse tõsine raskus tariifi normist vähem on. 28. veebruaril s. a. on see otsus teedeministri poolt kinnitatud.

20. detsembrist 1921 a. on maksma pandud alljärgnevad kaubaveotariifi nr. 12 muudatused:

I. jagu.

§ 5, p. 16 ja selle juure käivas märkuses kirjutatakse 50 klm. asemel 16 klm.

Seesama § täiendatakse p. 16-a järgmise sisuga:

„Kõikide kauba saadetuste pealt, mis veetakse kitsaroopalistelt teedelt üle Lasna Ülemistele ehk Ülemistelt üle Lasna kitsaroopaliste teede peale, võetakse maksu riigiraudteede kasuks 7 klm. kauguse eest võetava veomaksu suuruses, peale üleüldise tariifi kauguse eest võetava veomaksu.

Märkus: Takseerimise juures arvatakse 7 klm. kaugus eraldi üleüldiselt tariifi kaugusest.“

§ 8, p. 1 märkus 3 muudetakse järgmiselt: „Ülenormi laaditud suurte loomade eest võetakse maksu väikeste loomade tüki saadetuste tariifi järgi.“

Sellesama § p. 3 märkus muudetakse järgmiselt: „Vaguni saadetustes võetakse iga ülenormi laaditud väikese looma pealt veoraha väikesaadetuste tariifi järgi 50% hinnaalandusega.“

§ 11-mas kirjutakse „II“ klassi asemel „III“ klass.

§ 14, p. 1 lõpp täiendatakse järgmise lausega:

„Kui tühjade vagunite etteandmine vähem 6 vagunit korraga sünnib raudteevalitsusest äränippuvatel põhjustel, siis võetakse maksu etteantavate vagunite tõelise arvu pealt.“

§ 16, p. 4 esimene lause muudetakse järgmiselt:

„Kopli jaama raiooni: Vene-Balti, Bekkeri, Puuvilla, Krulli ja Volta vabrikute ja Atlanta kaubamaja teede peale — 100 marka vaguni pealt.“

Seesama punkt täiendatakse märkus 3-ga järgmise sisuga:

„Märkus 3: Kui Bekkeri tehastesse antavad vagunid antakse tehaste hoovi ja toodakse hoovist tagasi raudtee veduriga, siis võetakse etteandmise maksu — 300 marka vaguni pealt ja vaguni maksuta seisuaeg arvatakse vaguni etteandmtse ajast tehaste hoovi.“

II. jagu.

§ 2, p. 2 esimene lõige täiendatakse järgmise lausega: „Kui ka niisugused saadetused, mis oma raskuse poolest takseeritud saavad väikesaadetuste tariifi järele, aga oma mahutuse poolest siiski terve vaguni ruumi oma alla võtavad.“

Sellesama § p. 6 täiendatakse järgmise lausega: „Ja tervet vaguni mahutuse ruumi oma alla ei võta.“

§ 7, p. 3 täiendatakse järgmise märkusega: „Kaup loetakse kohale jõudnuks vaguni etteandmise ajast väljalaadimise paika“.

§ 8, p. 52 neljas lause muudetakse järgmiselt:

„Järelmaks antakse välja pärast kahekuulist tähtaega, arvates teadaande vastuvõtmise päevast, kuid mitte varem, kui järelmaksu teateleht seaduse järgi täidetult saatejaama tagasi on tulnud.“

Sellesama § 53 teine lause muudetakse järgmiselt:

„Teadaande juure peab isikut kindlaks tegev tunnistus olema lisatud.“

§ 9, p. 5 muudetakse järgmiselt:

„Kõiki lõpusumme veoraha ja lisamaksudel kokku arvates võetakse summad vähem 50 penni täiendatult 50-ne pennini, aga üle 50 penni täiendatult terve margani.„

§ 10, p. 3 esimese lõike teine lause muudetakse järgmiselt:

„Niisuguste saadetuste takseerimise juures võetakse iga klassi kohta eraldi saadud veoraha lõpusummad üleüldises saadetuse veoraha lõpusummas täiendatult 50 pennini ehk terve margani, näituseks:

I.	kl.	kauba	eest	veoraha	25	mk.	05 p.
II.	„	„	„	„	30	„	03 „
III.	„	„	„	„	15	„	95 „
				Summa . .	71	mk.	03 p.

tuleb aga võtta 71 mk. 50 pn.

§ 12, p. 6 muudetakse järgmiselt:

„Kui raudteele antakse edasisaatmiseks kraam suurema raskusega, kui selle kraami kohta maksev vaguni tariifi norm on, ja raudteel on võimalik suurema kandejõuga vagunit anda, siis võetakse veoraha kraami tõelise raskuse järele, kusjuures iga poolik 100 klg. terveks 100 klg loetakse.“

§ 18, p. 3, § 23, p. 3, § 25, p. 1 ja p. 3 kirjutatakse „II“ kl. asemel „III“ klass.

§ 19, p. 17 esimeses lõikes sõnade asemel „normaal-kaubavagunisse“ kirjutatakse „normaal-laiaroopalisetee kaubavagunisse“.

Sellesama lõike lõpp täiendatakse järgmise lausega: „Kitsaroopaliste teede normaalkaubavaguni laadimise normid on 50% laiaroopalisetee normidest.“

III. jagu.

Kaubanimetuste vastu: „gips põletamata“ ja „gips põletatud“ kirjutatakse klasside lahtrisse VI kl. asemel VII kl.

Kaubanimetuse „haganad“ vastas oleva märkuse „b“ algus täiendatakse järgmiste sõnadega „vaguni saadetustena“.

Kaubanimetuse „talupoja veovankrid ühest äralahutatud“ vastas olev märkus „a“ kirjutatakse kaubanimetuse vastu „talup. veovankrid ühest äralahutamata“.

Tähestik „T“ täiendatakse kaubanimetusega:

„Torud savist VI kl. 10.000 klg.“

Kaubanimetuste: „Turbakoks, turbapuru ja turvas“ vastu klasside lahtrisse kirjutatakse VI klassi asemel VII klass ja raskuse normi lahtrisse 10,000 klg. asemel 8000 klg.

Kaubanimetuste vastu „tsement“ kirjutatakse klasside lahtrisse V kl. asemel VII kl.

Kaubanimetuse „õled“ vastas oleva märkuse „A“ algus täiendatakse järgmiste sõnadega: „vaguni saadetustena“.

Kaupade klassidesse jaotuse väikese kiiruse kaubatariifi lõpul olev märkus 2 täiendatakse järgmiste raskuse normidega: laiaroopalisel 8000 klg. — kitsaroopalisel 5000 klg.

Pärnu — Tallinna raudtee jaamadevahelise kauguse tabelis jaamanimetuse asemel „Dvigatel“ kirjutatakse „Lasna“.

Riigiraudteede eriveotariif nr. 2.

Gipsivedu Irboskast—Tallinna.

§ 1. Igasugused gipsi saadetused Irboskast—Tallinna veetakse 25% hinnaalandusega üleüldisest tariifist.

§ 2. Lisamaksud võetakse üleüldise tariifi järele.

§ 3. Vagunite etteandmine teeharudele sünnib üleüldise tariifi järele.

Riigiraudteede eriveotariif nr. 3.

Metsamaterjaalide vedu Valk—Mõniste kitsaroopalisel teel.

Põletispuude ja igasuguste metsa-ehitusmaterjaali vedu Valk—Mõniste kitsaroopalisel raudteel sünnib üleüldise tariifi järgi ilma 25% kõrgenduseta.

Reisupiletite ja bagashi-veo hinnad Tallinnast (Sadama jaamast) Pärnu-Tallinna kitsaroopal. teel.

Jaamade nimetus.	Täispiletid.				Lastepiletid.				5 klm. bagashi veo hind.	
	2. kl.		3. kl.		2. kl.		3. kl.			
	Mrk.	P.	Mrk.	P.	Mrk.	P.	Mrk.	P.	Mrk.	P.
Pärnu	749	—	374	50	375	50	188	—	31	50
Surju	686	—	343	—	344	—	172	—	28	50
Voltveti	626	—	313	—	314	—	157	—	26	—
Mõisaküla	590	—	295	—	296	—	148	—	24	50
Abja	557	—	278	50	279	50	140	—	23	50
Halliste	530	—	265	—	266	—	133	—	22	—
Loodi	488	—	244	—	245	—	122	50	20	50
Viljandi	455	—	227	50	228	50	114	50	19	—
Olustvere	392	—	196	—	197	—	98	50	16	50
Võhma	362	—	181	—	182	—	91	—	15	—
Alliku	296	—	148	—	149	—	74	50	12	50
Lauri	248	—	124	—	125	—	62	50	10	50
Lelle	218	—	109	—	110	—	55	—	9	—
Keava	188	—	94	—	95	—	47	50	8	—
Härmeti	167	—	83	50	84	50	42	50	7	—
Hagudi	139	—	69	50	70	—	35	—	6	—
Kohila	100	—	50	50	50	50	25	50	4	50
Saku	55	—	27	50	28	—	14	—	4	—
Tallinn Peajaam	22	—	11	—	11	50	6	—	4	—
Paide	335	—	167	50	168	50	84	50	14	—
Valk	854	—	427	—	428	—	214	—	33	50

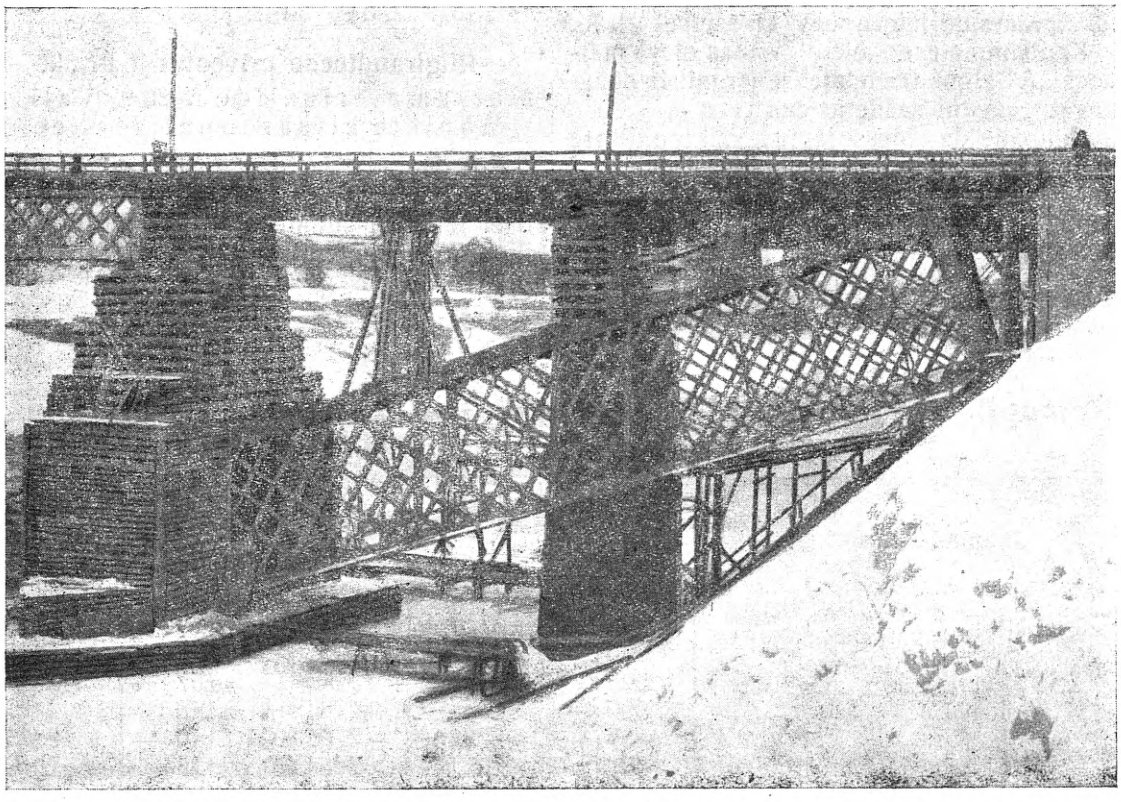
Märkus: Piletihinnad on arvatud ühes Punase Risti maksuga. (Platskaartide hinnad vaata „Eesti Raudtee“ 2. n-ris).

Mõndasugust.

Vene vedurite tellimine väljamaalt.

Vene vedurite tellimise kohta Rootsis, toob Saksa raudteede ajakiri „Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltung" Nr. 6 järgmise huvitava kirjelduse, mis seda suurt ettevõtet nii mitmesuguses kujutuses iseloomustab.

Trollättenis (Rootsis) on Nõukogude valitsuse esitajad Nydqvisti ja Holmi vabrikutega vedurite tellimises mitmeid kokkuleppeid saanud.



Narva sild peale parandust.

Üht tähtsamat neist tuleks nimetada: kokkulepet umbes 1000 veduri tellimise peale, milline ühekorraga sisseantud; see vedurite arv on märksa suurem, kui Rootsimaal enesel praegu vedurid on. Nimetatud tellimine peab täidetama 5 aasta jooksul. Tellitud vedurid on Luganski vabriku tüüpi (samasugune, nagu omal ajal Vladikaukaasi raudteele neid ehitati) ja peavad valmistatama kõige paremast Rootsi materjaalist. Käesoleval aastal peaks neist valmis saama ja üleantama 200 vedurit, järgmistel, s. o.: 1923, 1924 ja 1925 aastal iga aasta 250 vedurit.

Juba see, tänavuaastane, tellimine on 4 korda suurem, kui need vabrikud iialgi ühe aasta jooksul on jõudnud vedurid valmistada, sellepärast nõuab vabrikute sisseseadete ümberehitamine ka suuremaid töid, et nii laialdast tellimist täita, Selle tellimise läbi saaks Rootsi tööstus omale üle 1.250.000 päeva peale tööd ja kõrvaldaks kõiksuguse tööpuuduse pikema aja peale. Saaksid rootslased selle ülesandega hakkama, oleks Rootsi tööstus omale esimese seisukoha saavutanud

Edasi järgneb küsimus tellitud vedurite edasisaatmise kohta Venemaale. Esimesed neist olla saadetud üle Haparanda, kus nende edasisaatmine osadesse tükeldatuna pidi sündima, sest et Soome raudteede tehniline ehitus niisuguseid suuri ja raskeid vedurid ühestükkis läbi lasta ei võinud. Enne aga, kui nende üleandmine Venemaale järgnenud, pidanud

vedurid jälle kokkuseatama, millist tööd sügavamas Soomes toimetatud. Nüüd on mõnusamaks teekonnaks väljavalitud Landskroona. Seal pole tarvis vedurid ühest ära lahutada, vaid ainult teljed muuta. Vedurite transporteerimiseks on Saksa laevad.

Et osa Vene veduritest ka Tallinna kaudu Venemaale saadetud on, siis võib arvata, et osa neist veduritest Rootsist pärit ja needsamad on, missuguse tüübilisi ennemalt Soome kaudu saadeti, kuna sellest rootslased sõnagi ei lausu. Rootslastel olla kavatsus tulevikus Saksa laevadest ära ütelda ja vedurite veoks omi laevu tarvitada.

Edasi kirjeldab nimetatud ajakiri, et Vene vedurite kohale transporteerimise küsimus asjast huvitatud tööstusettevõtjatele õige huvitav olla; juba mitugi korda olla selleks plaane valmistatud. Otsekohene tee merd mööda Petrograadi on novembrist saadik jääs, mille tõttu nüüd ettevõtjad eestkätt Tallinna sadama küsimuse alla võtnud. Riiast saadud teadete järgi, peetud ka lätlastega selle üle läbirääkimisi, kus harutuse all olnud 250 veduri läbilaske küsimus, mis venelased Saksamaalt tellinud.

Kuis kuulda, olla lätlased ka juba seks samme astunud, et Vindavi — Riia vahel teed laiemaks ehitada (Vene teede laiuseks), kuna Miitavi — Riia vahele teine tee juure ehitada.

Inglise lehe „Daily Tel." teate järgi on Nõukogude Venemaa vedurite tellimiseks Stockholmi panka kullas sissemaksnud 5½ miljoni Inglise naela, mis kui kautsjoon oleks tellitud vedurite peale.

Huvitav oleks teada saada, kas on ka meie poolt mingit ettepanekut selles asjas tehtud, et Vene vedurite transporteerimist omale ära kasutada. Igatahes saaks sellest suurest transpordist ka meile hulga tööd, kuna meil Tallinnas praegu mitmed sarnased tõstevärgid ja abinõud juba olemas on. Ka ei tuleks mitte Baltiski sadamat silmapaari vahele jätta, kus seda tööd niisama hästi võiks korraldada, kui selleks tarvilised ettevalmistused tehtaks. Pealegi saaks see Baltiski linnale oma suurema tähtsuse andma, teda töökriisisest päästma.

—g.

Raudtee tänavaks ümberehitud.

Et tänavatele raudteid ehitatakse, pole uudis, kuid et raudteedele tänavaid ehitakse, see kõlab juba natuke naljakas, mida inglased heaks arvanud. Nimelt — tahetavat seda korda saata Liverpooli ja Manchesteri linnade vahel, kus praegu kolm raudtee liini kõrvuti ehitatud on, mis mitmesugustele raudteeühisustele kuuluvad.

Et kõrvuti juhitud raudtee liinidel alati mitmesuguseid arusaamatusi ja vahejuhtumisi ette tulnud, siis kavatsenud nende raudtee liinide omanikud — ühisused asja niiviisi lahendada, et raudteed hoopis tükkis ära koristada ning nende all oleval maa-alal ühe tubli ja laia maantee ehitada, kust mööda kõiksugused veo- ja sõiduriistad läbi käia võiks.

XX. Eesti näitus Tallinnas 2.—11. septembrini 1922. a.

Näitus algab 2. septembril kõikides osakondades. Näituse avamine on kell 12 päeval.

Näitus lõpeb loomade osakonnas 5. sept. kell 12 päeval; põllusaaduste ja nais-kodukäsitöö osakondades — 6. sept. kell 4 p. l. ja tööstuse osakondades — 11. septembril kell 12 päeval.

Näitusel on järgmised jaoskonnad:

I. Põllutöö:

1. Seemne ja sordikasvatus. 2. Katseasjandus ja väetisained. 3. Maaparandus. 4. Põllu- ja juurviljad. 5. Põllumajanduslised majapidamised.

II. Põllutöömasinad ja riistad:

6. Põllutöömasinad. 7. Jõumasinad. 8 Veo- ja sõiduabinõud. 9. Mitmesugused masinad ja riistad.

III. Loomakasvatus:

10. Hobused. 11. Sarvloomad. 12. Väike- ja sulgloomad.

IV. Karjasaadused ja nende ümbertöötamine:

13. Piimaasjandus. 14. Liha- ja vorstitööstus. 15. Nahatööstus. 16. Villatööstus. 17. Karva-, sarve- ja luutööstus.

V. 18. Aiandus.

VI. 19. Mesindus.

VII. 20. Kalaasjandus.

VIII. Metsandus:

21. Metsaasjandus. 22. Puutööstus. 23. Tuletiku- ja laastuvilla tööstus. 24. Paberi- ja puumassetööstus. 25. Jahipidamine.

IX. Põllumajandusline tööstus ja selle harud:

26. Piirituse- ja veinitööstus. 27. Tärklise tööstus. 28. Jahvatusetööstus ja veskid.

29. Õlletööstus. 30. Taimeõli tööstus. 31. Rasvaainete tööstus. 32. Kiutööstus. 33. Keemiline puu ja turba ümbertöötamine. 34. Kunstväetiste tööstus. 35. Lubja- ja gipsitööstus. 36. Ehitused, materjaalid ja plaanid. 37. Põlevkivi ja selle saadused. 38. Savitööstus. 39. Mitmesugused põllumajanduse tarbeasjad. 40. Tubakakasvatus ja ümbertöötamine. 41. Söögi- ja joogiained. 42. Põllumajandusline keemia. 43. Elekter majapidamises. 44. Klaas majapidamises. 45. Päevapilditööstus põllumajanduses.

X. Kodu-käsitöö:

a) Meesterahva kodu-käsitöö: 46. Metallitööd. 47. Puu-, tisleri ja punumisetööd. 48. Jalanõude ja sadulsepatööd. 49. Muusikariistad. 50. Maalri- ja harjatööd. 51. Kivitööd. 52. Rätsepatööd. 53. Raamatuköitmine.

b) Naisterahva kodu-käsitöö: 54. Kudumine, ketramine ja värvimine. 55. Näputööd.

XI. Haridus:

56. Kirjandus. 57. Arvustik. 58. Õpeabinõud ja õpetööd.

XII. 59. Kaubaproovid.

Tallinna Eesti Põllumeeste Selts.

Kroonika.

— Vene raudteede veovõimalus nõrgemaks jäämas. Vene Põhja-Lääne raudteevalitsus palus Eestist Venemaale saadetavate transiitkauba vagunite arvu piirata. Jamburi olla võimalus ainult kunni 250 vagunit öö-päeva jooksul edasi saata.

— Veo tähtaegade kindlaksmääramine. 6. aprillil oli tariifinõukogus arutamisel veo tähtaege kindlaksmääramine. Võeti vastu järgmine otsus: suur-kiirusega saadetustega ärasaatmiseks laia- ja kitsaroopalisel raudteel 1 ööpäev; teel olekuks laiaroopalisel raudteel,-iga 200 kilomeetri,-kitsaroopalisel-iga 150 kilom. peale 1 ööpäev, üleandmiseks ühelt raudteelt teisele: 1 ööpäev. Läbi Läti territoorumi saadetavatele kaupadele 3 öödpäeva rohkem.

Väike kiirusega saadetuste ärasaatmiseks 2 öödpäeva, teel olekuks tükisaadetustel laiaroopalisel iga 100 kilomeetri ja kitsaroopalisel iga 80 kilom. peale, vaguni saadetustel laiaroop. iga 120 kilom. ja kitsaroop. iga 100 kilom. peale 1 ööpäev; ühelt raudteelt teisele üleandmisel tükisaadetuste juures 3, ja vaguni saadetuste juures 2 öödpäeva.

— Diplomaatliste kurjeeride vagunid kinni peetud. 7. aprillil sai Moskvast Jamburi jõudnud Eesti diplomaatliste kurjeeride vagun Vene võimude poolt rongist mahahaagitud.

Vastuseks selle peale laskis meie valitsus ka Vene diplomaatlise vaguni Tapa jaamas rongist mahahaakida. Kuna õhtul venelastelt teade saadi, et meie vaguni edasisaatmiseks vastav korraldus tehtud, järgnes samasugune ka meie valitsuse poolt Vene vaguni üle.

— Eesti reisibüroo. 7. aprillil on Tallinnas registreeritud „Eesti reisibüroo". Büroo asub Pikal tän. nr. 6.

— Lisarongid pühadeks. Lihavõtte pühadeks on laia- ja kitsaroopalisel teel lisa reisurongid käimas. Sõiduplaanid on Tallinnas mõlemi raudtee jaamades väljapandud.

— Uue Narva jõe silla ehitus. Narva silla ehitustööde juhataja professor O. Madisson jõudis neil päivil Saksamaalt tagasi, kus ta Inglise-Balti tehase esitajaga Narva silla materjaali käis tellimas.

Esimest osa tellitud materjaalist—rauda — oodatakse kohale jõudma juba aprilli kuus.

— Kaubavahetus Venemaaga. Märtsi kuu jooksul on Narva kaudu Venemaale saadetud 4364 vagunit transiitkaupa, 852 vagunit Eesti kaupa (peaasjalikult seemnevilja, paberit ja puid).

Sellesama aja jooksul on Venemaalt sissetulnud 260 vagunit linu ja 82 vedurit, mis Tallinna tehastesse parandusele määratud.

Reisijaid: Venemaale 171 inimest; Venemaalt — 203 inimest; peale selle veel 590 optanti ja 24 pantvangi.

— Vagunite puudus Soome raudteil. Liikumine Soome raudteedel on elavamaks läinud, kuid vagunitest on suur puudus, nagu „Kaupalehti" teatab. Ligi 2000 vagunit ootavad parandust. Raudteetehased ei jaksa neid parandada, sest et Soome eduskunta on määranud selleks liig wäikse summa, nii et parandustöid ei või enam edasi jätkata, uute vagunite ehitamisest veel kõnelemata. Raudtee-tehastes töötatakse praegu raha puudusel ainult 4½ päeva nädalas. H. S.

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

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

Suvise sõiduplaani kava laiaroopalisel raudteel.

Tallinna—Riia vahel.

Postrong nr. 1.		Postrong nr. 2.	
Tallinn — minek	kell 17.00	Riia — minek	kell 16.05
Tartu — tulek	„ 22.59	Valk E. — tulek	„ 22.15
„ — minek	„ 23.18	„ — minek	„ 22.50
Valk E. — tulek	„ 1.15	Tartu — tulek	„ 1.21
„ — minek	„ 2.30	„ — minek	„ 1.40
Riia — tulek	„ 8.35	Tallinn — tulek	„ 7.33

Tallinna—Valga vahel.

Segarong nr. 11.		Segarong nr. 12.	
Tallinn — minek	kell 22.45	Valk — minek	kell 7.25
Tartu — tulek	„ 6.55	Tartu — tulek	„ 10.40
„ — minek	„ 7.45	„ — minek	„ 14.00
Valk — tulek	„ 10.55	Tallinn — tulek	„ 22.15

Tallinna—Tartu vahel.

Laupäeval rong nr. 9.		Pühapäeval rong nr. 10.	
Tallinn — minek	kell 14.00	Tartu — minek	kell 21.45
Tartu — tulek	„ 19.52	Tallinn — tulek	„ 5.00

Valga—Irboska vahel.

Segarong nr. 13.		Segarong nr. 14.	
Valk — minek	kell 3.10	Irboska — minek	kell 15.00
Võru — tulek	„ 5.55	Petsesi — tulek	„ 15.50
„ — minek	„ 7.00	„ — minek	„ 16.15
Petseri — tulek	„ 8.29	Võru — tulek	„ 17.53
„ — minek	„ 8.58	„ — minek	„ 18.55
Irboska — tulek	„ 9.50	Valk — tulek	„ 21.30

Need rongid on Valgas kokkukõlas Tallinn-Valk-Riia rongidega, milledes otsekohesed III klassi magamisvagunid Tallinn—Irboska kursseerivad.

Segarong nr. 11. Pühapäeval, kesknädalal ja reedel.		Segarong nr. 12. Esmaspäeval, neljapäeval ja laupäeval.	
Valk — minek	kell 16.30	Irboska — minek	kell 2.00
Võru — tulek	„ 18.53	Petseri — tulek	„ 2.38
„ — minek	„ 19.40	„ — minek	„ 2.51
Petseri — tulek	„ 20.59	Võru — tulek	„ 4.07
„ — minek	„ 21.13	„ — minek	„ 4.52
Irboska — tulek	„ 22.00	Valk — tulek	„ 7.00

Valk—Irboska liinil on mõlemad paarid segarongid, et suuremate kulude ärahoidmiseks ka kohaline kauba vedu saaks ära toimetatud.

Tallinna—Narva vahel.

Postrong nr. 3.		Postrong nr. 4.	
Tallinn — minek	kell 0.30	Narva — minek	kell 21.35
Tapa — tulek	„ 3.40	Rakvere — tulek	„ 1.18
„ — minek	„ 5.15	„ — minek	„ 1.26
Rakvere — tulek	„ 5.57	Tapa — tulek	„ 2.13
„ — minek	„ 6.07	„ — minek	„ 3.42
Narva — tulek	„ 9.27	Tallinn — tulek	„ 6.32

Rong nr. 3 on kokkukõlas Tapal rong nr. 2. Valga poolt.
Rong nr. 4 on kokkukõlas Petrograadi rongiga (vaata edasi).

Segarong nr. 5.		Segarong nr. 6.	
Tallinn — minek	kell 10.00	Narva — minek	kell 6.15
Tapa — tulek	„ 13.25	Rakvere — tulek	„ 11.07
„ — minek	„ 13.55	„ — minek	„ 11.22
Rakvere — tulek	„ 14.47	Tapa — tulek	„ 12.19
„ — minek	„ 15.00	„ — minek	„ 12.50
Narva — tulek	„ 19.30	Tallinn — tulek	„ 16.32

Rong nr. 5 on kokkukõlas Petrograadi rongiga (vaata edasi).

Tapa—Rakvere vahel.

Segarong nr. 299.

Tapa — minek	kell	19.40
Rakvere — tulek	„	20.30

See rong võimaldab Rakvere sõitjatele Tallinnast välja sõita rongiga nr. 1.

Tallinna—Haapsalu vahel.

Postrong nr 7.

Tallinn — minek	kell	17.10
Keila — tulek	„	17.59
„ — minek	„	18.04
Haapsalu — tulek	„	20.12

Postrong nr. 8.

Haapsalu — minek	kell	6.25
Keila — tulek	„	8.45
„ — minek	„	8.55
Tallinn — tulek	„	9.42

Segarong nr. 15.

Tallinn — minek	kell	7.50
Keila — tulek	„	8.54
„ — minek	„	9.04
Haapsalu — tulek	„	11.53

Segarong nr. 16.

Haapsalu — minek	kell	15.40
Keila — tulek	„	18.39
„ — minek	„	18.49
Tallinn — tulek	„	19.55

Laevasõidu päevadel käivad rongid Rohukülasse.

Tallinna—Baltiski vahel.

Segarong nr. 17.

Tallinn — minek	kell	16.15
Keila — tulek	„	17.13
„ — minek	„	17 18
Klooga — tulek	„	17.33
„ — minek	„	17.35
Baltiski — tulek	„	17.58

Segarong nr. 18.

Baltiski — minek	kell	6.25
Klooga — tulek	„	6.50
„ — minek	„	6.58
Keila — tulek	„	7.18
„ — minek	„	7.25
Tallinn — tulek	„	8.26

Reisurong nr. 19.
Pühapäevadel.

Tallinn — minek	kell	7.00
Keila — tulek	„	7.53
„ — minek	„	7.58
Klooga — tulek	„	8.12
„ — minek	„	8.14
Baltiski — tulek	„	8 34

Reisurong nr. 20.
Pühapäevadel.

Baltiski — minek	kell	21.23
Klooga — tulek	„	21.44
„ — minek	„	21.49
Keila — tulek	„	22.07
„ — minek	„	22.12
Tallinn — tulek	„	23.03

Tallinna—Nõmme vahel.

Rong nr. 21.

Tallinn — minek	kell	5.05
Nõmme — tulek	„	5.23

Rong nr. 22.

Nõmme — minek	kell	6.03
Tallinn — tulek	„	6.19

Rong nr. 23.

Tallinn — minek	kell	6 34
Nõmme — tulek	„	6.52

Rong nr. 24.

Nõmme — minek	kell	7.34
Tallinn — tulek	„	7.48

Rong nr. 25.

Tallinn — minek	kell	8.28
Nõmme — tulek	„	8.46

Rong nr. 26

Nõmme — minek	kell	9.05
Tallinn — tulek	„	9.20

Rong nr. 27.

Tallinn — minek	kell	11.20
Nõmme — tulek	„	11.38

Rong nr. 28.

Nõmme — minek	kell	12.30
Tallinn — tulek	„	12.45

Rong nr. 29.

Tallinn — minek	kell	13.10
Nõmme — tulek	„	13.28

Rong nr. 30.

Nõmme — minek	kell	13.40
Tallinn — tulek	„	13.55

Rong nr. 31.

Tallinn — minek	kell	14.10
Nõmme — tulek	„	14.28

Rong nr. 32.

Nõmme — minek	kell	15.20
Tallinn — tulek	„	15.35

Rong nr. 33.

Tallinn — minek	kell	15.50
Nõmme — tulek	„	16.08

Rong nr. 34.

Nõmme — minek	kell	16.36
Tallinn — tulek	„	16.51

Rong nr. 35.

Tallinn — minek	kell	17.30
Nõmme — tulek	„	17.48

Rong nr. 36.

Nõmme — minek	kell	19.00
Tallinn — tulek	„	19.15

Rong nr. 37.

Tallinn — minek	kell	20.20
Nõmme — tulek	„	20.38

Rong nr. 38.

Nõmme — minek	kell	21.15
Tallinn — tulek	„	21.30

Rong nr. 39.

Tallinn — minek	kell	23.45
Nõmme — tulek	„	0.03

Rong nr. 40.

Nõmme — minek	kell	0.10
Tallinn — tulek	„	0.25

Nõmme—Vääna vahel.

Rong nr. 21.

Nõmme laiar. — minek	kell	5.27
„ väike — tulek	„	5.32
„ „ — minek	„	5.45
Vääna — tulek	„	6.40

Rong nr. 26.

Vääna — minek	kell	7.30
Nõmme väike — tulek	„	8.45
„ „ — minek	„	8.58
„ laiar. — tulek	„	9.03

Rong nr. 33.

Nõmme laiar. — minek	kell	16.12
„ väike — tulek	„	16.17
„ „ — minek	„	16 30
Vääna — tulek	„	17.27

Rong nr. 38.

Vääna — minek	kell	19.25
Nõmme väike — tulek	„	20.40
„ „ — minek	„	20.55
„ laiar. — tulek	„	21.00

Pühapäeval.

Rong nr. 27.

Nõmme laiar. — minek	kell	11.40
„ väike — tulek	„	11.45
„ „ — minek	„	12.00
Vääna — tulek	„	12.55

Rong nr. 32.

Vääna — minek	kell	13.45
Nõmme väike — tulek	„	14.37
„ „ — minek	„	14.50
„ laiar. — tulek	„	14.55

Tartu—Elva vahel.

Rong nr. 51.

Tartu — minek	kell	6.45
Elva — tulek	„	7.32

Rong nr. 52.

Elva — minek	kell	7.51
Tartu — tulek	„	8.45

Tartu—Puka vahel.

Rong nr. 53.

Tartu — minek	kell	17.00
Elva — tulek	„	17.47
„ — minek	„	17.55
Pritsu — tulek	„	18.21
„ — minek	„	18.25
Puka — tulek	„	18.50

Rong nr. 54.

Puka — minek	kell	19.00
Pritsu — tulek	„	19.17
„ — minek	„	19.20
Elva — tulek	„	19.39
„ — minek	„	19.50
Tartu — tulek	„	20.35

Ühendus sõlmjaamades väljamaa rongidega.

Üleanderongid Narvas.

Rong nr. 5/4.

Narva — tulek	kell	19.30	
„ — minek	„	20.40	
Jamburg — tulek	„	21.50	Eesti aeg
		23.50	Vene „
„ — minek	„	1.00	
Petrograad — tulek	„	7.30	

Rong nr. 3/4.

Petrograad — minek	kell	14.00	
Jamburg — tulek	„	20.00	
„ — minek	„	21.20	Vene aeg
		19.20	Eesti „
Narva — tulek	„	20.30	
edasi — minek	„	21.35	

Üleanderongid Irboskas.

Rong nr. 13.

Irboska — tulek	kell	9.50	
„ — minek	„	11.00	Eesti aeg
		13.00	Vene „
Pihkva — tulek	„	14.00	
„ — minek	„	15.00	

Petrograadi peale esmaspäeval, kesknädalal ja reedel.

Rong nr. 14.

Teisipäev, neljapäev ja pühapäev Petrograadist

Pihkva — tulek	kell	12.00	Vene aeg
	„	10.00	Eesti „
„ — minek	„	12.30	
Irboska — tulek	„	13.30	
„ — minek	„	15.00	

Rong nr. 11.

Irboska — tulek . .	kell	22.00	
„ — minek . .	„	24.30	Eesti aeg
	„	2.30	Vene „
Pihkva — tulek . .	„	4.00	„ „
„ — minek . .	„	5.50	

Bologoe-Moskva peale neljapäeval ja laupäeval.

Rong nr. 12.

Bologoe-Moskvast kesknädalal ja reedel

Pihkva — tulek . .	kell	23.00	Vene aeg
	„	21.00	Eesti aeg
„ — minek . .	„	22 30	
Irboska — tulek . .	„	24.00	
„ — minek . .	„	2.00	

Üleanderongid Valgas.

Segarong nr. 11.

Valk-Eesti — tulek.	kell	10.55	
„ — minek	„	11.45	
Valk-Läti — tulek	„	11.55	
„ — minek	„	13.55	
Riia — tulek	„	21 35	

Segarong nr. 12.

Riia — minek	kell	22.45	
Valk-Läti — tulek	„	6.40	
„ — minek	„	7.00	
Valk-Eesti — tulek.	„	7.10	
„ — minek	„	7.25	

Riias.

Rong nr. 1.

Tallinn — minek	kell	17.00	
Riia — tulek	„	8.35	
„ — minek	„	0.05	
Dünaburg — tulek	„	10.40	
„ — minek	„	13.00	
Vilna — tulek	„	16.55	
„ — minek	„	18.55	
Varssavi — tulek	„	8.00	
„ — minek	„	8.45	
Praaga — tulek	„	7.38	
„ — minek	„	8.02	
Marienbad — tulek	„	11.50	
Karlsbad — tulek	„	13.30	
Francensbad — tulek	„	13.20	

Rong nr. 2.

Francensbad — minek . . .	kell	15.30	
Karlsbad — minek	„	15.10	
Marienbad — minek	„	15.55	
Praaga — tulek	„	20.35	
„ — minek	„	21.00	
Varssavi — tulek	„	17.10	
„ — minek	„	18.30	
Vilna — tulek	„	7.50	
„ — minek	„	8.10	
Dünaburg — tulek	„	15.13	
„ — minek	„	16.00	
Riia — tulek	„	23.55	
„ — minek	„	16.05	
Tallinn — tulek	„	7.33	

Rong nr. 1.

Tallinn — minek	kell	17.00	
Riia — tulek	„	8.35	
„ — minek	„	23.20	
Berliin — tulek	„	9.09	
Pariis — tulek	„	12.35	
Ostende — tulek	„	9.57	
London — tulek	„	16.50	

Rong nr. 2.

London — minek	kell	14.00	
Ostende — minek	„	21.30	
Pariis — minek	„	17.50	
Berliin — minek	„	18.50	
Riia — tulek	„	7.30	
„ — minek	„	16.05	
Tallinn — tulek	„	7.33	

Nende rongidega saavad käima otsekohesed rahvusvahelised magamisvagunid:

1) Tallinn, Riia, Dünaburg, Kalkuni ja sealt ümberistumisega edasi kunni Varssavi ja Francensbadi.

2) Riia—Berliin—Pariis ja Riia—Ostende.

Riias tuli nendele rongidele rohkem seisuaega anda, et mitte Tallinnasse ööseks jõuda ega hommiku vara välja sõita, kuna Tallinnas pidi arvesse võetama laevaühendust, et sellega sõiduplaani kokkukõlasse viia.

Märkus: Eeltoodud sõiduplaani avaldame siin üldiseks teadmiseks. Võimalik on, et temas veel mõned väiksed muudatused ette tulevad.

Kohalikkude rongide sõiduplaan eeltähendatud põhijoontes hakkab maksma 1. maist, otseühendusrongide sõiduplaan — 1. juunist s. a.

Aia-äri

„Flora“

Aia t. 5, Vana Viru t. nurgal

Soovitab pühadeks suures väljavalikus kõiksugu lillesid nii kui: Hyatsindid, Tulpid, Narzissid, Goldlak, Hortensia, Sirelid, Roosid ja m. Kõiksugu lille korvid, buketid, pärjad, valmis ja tellimise peale. — Hinnad võistlemata odavad! — Sealsamas: Toalillede ümberistutamine, hoiulevõtmine ja ravitsemine. Parkide, lille- ja viljapuuaedade korraldamine ja kõik selle sarnased tööd tehakse korralikult ja vastutusega.

Kõige austusega **K. Tarik** ja **A. Braks.**

K. O-ü. „Kaja“, end. B. Mäns'i trükk, Tallinnas, Lai uul. 5.