

# EESTI RAUDTEE

## RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

TOIMETUS JA TALITUS: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32. (Kopli ülesõidu koha juures.) Kontor avatud kella 12—15. Tel.: 1923 raudtee keskjaamast. Tegeva toimetaja E. T I M M A kodune telefon 19-58, Kullasepa 5—3. Vastutava toimetaja E. GRÜNBERGI kodune telefon 31-41. Raekoja 2.	<b>Ilmub kord kuus.</b>	KUULUTUSTE HINNAD: 1 lehekülj . . . M. 4000.— 1/2 " . . . M. 2000.— 1/4 " . . . M. 1000.— Kaantel 50% kallim.
	Tellimise hind ühes kaasannetega: 1 aastas M. 300 1/2 " " 150 1/4 " " 75 <b>Üksiku numbri hind 25 mrk.</b>	

Nr. 2 (45)

1926. a.

5. aastakäik

## Reisi võimalustest raudteedel.

E. Jemm.

Iga kodanikku, kellel tarvidus tekkinud mõnda väljamaa reisi ettevõtta, huvitab küsimus: kuidas kergemini reisiraskustest üle saada, ning kas on võimalik saavutada otsepiletit soovitavasse sihtjaama, samuti sinna ka otse bagaashi adresseerides.

Ei ole sellepärast üleliigne äramärkida võimalusi ühel või teisel juhtumisel.

Peab kohe allakriipsutama, et otsepiletit lunastada ja otse bagaashi ära anda on võimalik ainult nendesse riikidesse, millede raudteevalitsustega Eesti raudteevalitsusel vastavad kokkulepped sõlmitud, ning ainult jaamadest ja jaamadesse, missugused vastava otseühenduse tariifi määrustes ettenähtud. Kokkuleppe alusel on ettenähtud raudteevalitsustel vastastikune arvete õiendamine, ning sellepärast võimaldub ka otsepileti müük ja otsebagaashi saatmine.

Reisidel riikidesse, milledega pole sellekohaseid otseühenduse kokkuleppeid, võib aga suuremalt jaolt otsepiletisi saada reisibüroodelt, kupong piletiite raamatute näol, kuid need piletid ei anna õigust otse bagaashi saatmiseks, sest puudub võimalus vastastikkuste arvete õiendamiseks raudteede vahel.

Et hõlbustada reisijatel liikumist, on alati raudteevalitsuste püüd olnud võimalikult laiemalt kokkuleppeid saavutada otseühenduste suhtes ja neid järkjärgult täiendada reisijatele suuremate mõnususte saavutamiseks.

Kokkulepetes ei tule mitte ettenäha ainult raudteevalitsuse vahekorrad, vaid ka need määrused, mis lahendavad vahekor-

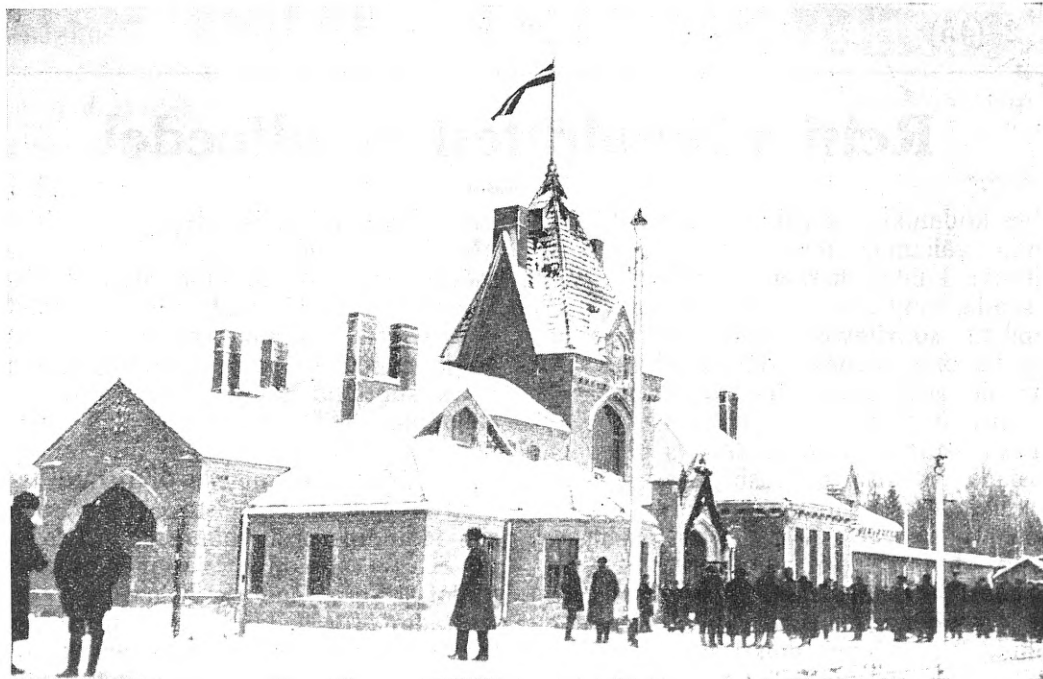
dasid kolmandate isikutega, s. o. reisijatega, need kuulutatatakse harilikult välja tariifimäärustena. On tariifimäärused sarnastena väljatöötatud, et nad on vastuvõetavad kõikides riikides, on kergem otseühenduse kokkuleppeid luua, ja neid koguni ühendada suurema hulga riikide vahel. Enne sõda olid väljatöötatud sarnased määrused küll kaubavedude suhtes, n. nimetatud Berni konventsioonina, millega ühinenud 14 riiki, kuid reisijate ja bagaashiveo suhtes puudusid üldtunnistatud määrused. Peale sõda on aga Berni konventsiooni II osana väljatöötatud ka reisijate ja bagaashi veo suhtes üldmäärused, kuid need on veel suuremalt osalt riikides, — nende seas ka Eesti — ratiifitseerimata, ning sellega mitte maksvad. Elu on aga nõudnud, et äraootamata üldmääruseid, tuli hakata otseühenduse kokkuleppeid saavutama eeskätt naaberriikide vahel, ning neid siis järkjärgult laiendada ja ühendada.

Eesti sõlmis esimese otseühenduse kokkuleppe — konventsiooni näol — Venega, siis selle järele Lätiga. Läänud aastal said Eesti-Vene, Eesti-Läti ja Läti-Vene vahelised konventsioonid ühiseks Eesti-Läti-Vene otseühenduse konventsiooniks kokkuliidetud. Selle konventsiooni alusel on võimalus saada otsepiletisi ja saata otse-bagaashi tähtsamate Eesti ja Läti jaamade ning Vene jaamade: Leningrad, Moskva ja Kingisepp vahel.

Järgmine otseühendus on saavutatud Eesti, Läti, Leedu ja Saksamaa vahel, mis võimaldab otseliikumist (ma mõtlen selle

all nimelt otsepiletit ja otse-bagaashi saatmist) samuti tähtsamate Eesti ja Leedu jaamade vahel; Saksa jaamadest on aga ette nähtud ainult suuremad Ida-Preisi jaamad, sest n. n. Poola koridori küsimuse tõttu pole otseühendust sinnapoole koridori võimalik laiendada olnud. Saksa-Leedu-Vene otseühenduses, transiidina läbi Läti ja Eesti, mängib Eesti praegu, kui transiidimaad, väikest osa, sest otsereisil Saksamaalt Venemaale, saavad ainult üksikud Eestist läbi sõitma. Viimane otseühendus, mille suhtes on võimalik olnud kokkuleppida, on Euroopa-Aasia otseühendus, väljatöötatud

Versaille rahulepingu alusel on Poola kohustatud sellekohase kokkuleppe põhjal mitte takistusi tegema vabale liikumisele Saksamaa ja selle osa Ida-Preisimaa vahel. Seda teostatakse sel teel, et Poola koridori läbiminevad Saksa vagunid lukustatakse. Otseühenduste kokkulepete loomiseks aga üle Poola koridori, ei ole Saksa raudteed õigustatud, sest niisuguste kokkulepete suhtes leiab Poola, et teda tuleb arvesse võtta, mitte koridorina, vaid, kui osavõtjat riiki. Kuna tee peal on Leedu, kes aga senini Poolaga mingit kokkulepet pole tahtnud luua, siis on ühise kokkuleppe saa-



**Siguldī (Segevdži) uus jaamahoone Latviya raudteedel.**

Avati detsembrikuul 1925 a.

Moskvas läinud aasta detsembris, ning kavatsatud teostama hakata 15. maist s. a. Sellest otseühendusest võtavad eeskätt osa: Jaapani, Vene, Eesti, Läti, Leedu ja Saksa raudteed (viimased jälle kuni Poola koridori küsimuse lahendamiseni, ainult Ida-Preisi teedega). Kokkuleppega saab arvatavasti pea ka Poola liituma. Hiina, kes kokkuleppe sõlmimisest huvitatud oli, pidi kahjuks, sisemiste korratuste tõttu, sellest eeskätt loobuma. Ka Prantsuse on kokkuleppes huvitatud, kuid võimalus liitumiseks puudub seni, kui pole liitunud vahepealne Belgia.

Asja selgitamiseks paar sõna Poola koridori küsimusest.

vutamine, millest niihästi Poola kui ka Leedu osavõtaks, senini võimata olnud. Ümberistumata reisi teostamiseks Riias läbi Berliini Pariisi ja Ostendesse liiguvad rahvusvahelise magadisvagunite seltsi vagunid, kuid nendes reisida on kallim; peale selle nõuetav Poola viisum, sest neid vagunisi Poola ei lukusta, kuigi sellekohast soovi on mitu kord avaldatud. Peasjalikult Poola koridori küsimuse ja Poola-Leedu vahekorra tõttu on ka senini elluviimata Inglis-Prantsus-Belgia ja Baltiriikide vaheline otseühendus, mille järele kõige suurem tarvidus. Sellekohased läbirääkimised on alanud juba mitme aasta eest, ning loofa on, et vast käesoleval aastal vastav kokkupe võiks saa-

vutatud saada. Jaolt takistas teostamist ka omaaegne Ruhri piirkonna okupeerimine.

Mõni aasta tagasi olid ka juba esimesed läbirääkimised Eesti-Läti-Poola otseühenduse loomiseks, mille järele Eestil suur tarvidus, kuid Läti ja Poola vahel piiriküsimustes mitte selgusele jõudmise tõttu, jäi ka see kokkuleppe allakirjutamata. Loofta on, et käesoleval aastal sellekohane kokkulepe saavutatakse.

Niikaua kui pole võimalik luua kokkulepet Poolaga, ning pole lahendud Poola koridori küsimus, puudub igasugune võimalus otseühenduste kokkulepete loomiseks teiste Euroopa riikidega, kes sealpool Poolat ja Poola koridori asuvad. Nõnda kaua pole ka võimalust bagaashi otsekohe läkitada. Pileтите saamiseks on küll võimalused reisibüroode kaudu, kes vastavate kokkulepete põhjal raudteega kupongipiletitest pileti raamatu kokkuseavad. Need kupongraamatud on harilikud otseühenduste piletitest kallimad, sest Eesti ja Läti teede kupongidele on büroodel õigus pileti hinnale kuni 5% komisjoni juure lisada. Teiste Euroopa raudteede kupongide

pealt antakse reisibüroole komisjon kuni 5% pileti hinnast.

Läti raudteevalitsus on hiljuti avanud linna kontori näol sarnase büroo, mis ka eelpool ettefoodud reisibüroo funktsioone täidab. Suuremal osal Euroopa raudteedest on aga sõlmitud kodumaa vastava reisibürooga leping, mille tõttu see büroo poolametliku asutusena tegutseb, ning kupongipileтите vahetamist raudteede vahel teostab. Niisugune moodus on leitud otsustarbekohasemaks, sest et sarnane büroo, kui spetsiaal ülesandega, sellejuures aga suurema tegevusvabadusega, ka propaganda ja informatsiooni suhtes laiemat tegevust võib avaldada.

Eelpool toodud järele näeme, et meie raudteevalitsus on loonud otseühendused naaberriikidega, kuid nende otseühenduste laiendamiseks kaugemale, on takistanud mitte temast ärarippuvad põhjused. Sellepärast, on ka põhjuse ta etteheited, mis siin ja seal on kuulda, et pole võimalik otsebagaashi saata Euroopa kaugematesse riikidesse, ning selleks pole raudteevalitsuse poolt sammusi astutud.

## Kas veejõudu raudteede teenistusse rakendada?

(Järg ja lõpp.)

Teedeinsener A. Wellner.

Veepinna registreerimine ja vooluhulga mõõtmine Keila jõel, Tallinna-Haapsalu raudtee kohal näitab järgmisi andmeid. Kuu keskmised veepinna kõrgused ja sekundilised vooluhulgad olid: (v. tabel)

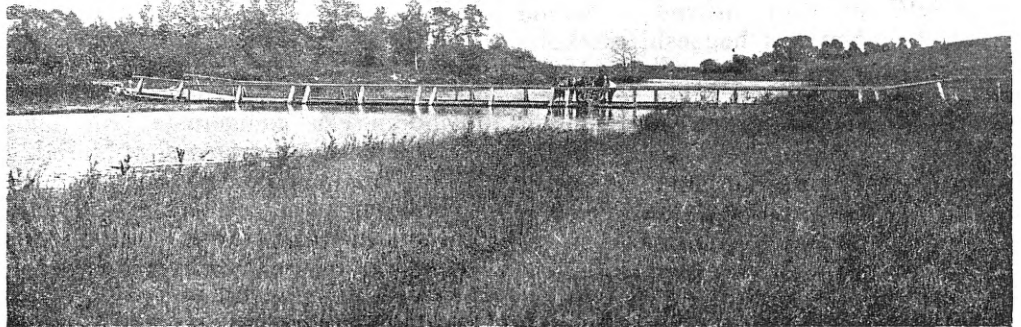
Nii 1923, kui 1925. a. pakkuvad ebanormaalsed sademete jaotust. 1923. a. olid suured sügisesed sademed ja vastavalt suur äravool; 1925. a. puudus kevadine suurvesi, lumeta talve tõttu.

Äravoolu jaotuse suhtes pakub 1924. a. harilikku pilti – kevadine suurvesi, augusti kuus veehulga minimum, sügiseks suureneb jälle äravool. 1924. a. keskmine äravool oli 6,68 m. <sup>3</sup>/sek., üheksa kuu jooksul ei langenud vooluhulk alla 3,2 m. <sup>3</sup>/sek., 6 kuu jooksul – alla 3,9 m. <sup>3</sup>/sek., 3 kuu jooksul – alla 5,2 m. <sup>3</sup>/sek. ja 2 kuu jooksul – alla 9,8 m. <sup>3</sup>/sek. 1924. a. oli küll sademetega üle keskmise, kuid suur hulk sademeid oli koondatud talve kuudele lume kujul, mille

Kuu	1923. a.		1924. a.		1925. a.	
	Veepinna kõrgus m.	Vooluhulk m. <sup>3</sup> /sek.	Veepinna kõrgus m.	Vooluhulk m. <sup>3</sup> /sek.	Veepinna kõrgus m.	Vooluhulk m. <sup>3</sup> /sek.
Jaanuar . . . . .	—	—	0,95	6,3	0,95	7,5
Veebruar . . . . .	—	—	0,73	3,0	0,76	5,7
Märts . . . . .	—	—	0,71	2,9	0,54	3,0
Aprill . . . . .	0,96	8,5	1,45	28,1	0,95	7,5
Mai . . . . .	1,01	8,7	1,06	13,1	0,65	4,7
Juuni . . . . .	1,07	11,8	0,65	3,8	0,60	3,0
Juuli . . . . .	0,60	3,0	0,54	3,1	0,75	5,7
August . . . . .	0,98	7,5	0,38	2,3	0,78	5,8
September . . . . .	1,05	10,0	0,54	3,2	0,66	4,7
Oktoober . . . . .	1,15	14,0	0,71	4,3	0,97	7,5
November . . . . .	1,55	30,0	0,80	5,3	0,70	4,0
Detsember . . . . .	1,50	28,0	0,75	4,6	—	—

äravool suurvee näol lühikese aja jooksul sündis; üle jäänud osa aastast pakkub nii sademete jaotuse kui hulga poolest harilikku aastat.

üks suurematest oli. Kuival ajal, nagu 1920. a., langeb vooluhulk alla  $1,5 \text{ m}^3/\text{sek}$ , kuid absoluutne minimum ei tohiks alla  $1,5 \text{ litri sek}/1 \text{ km}^2$  ehk ümmarguselt



Nahksild Tänasilmajões.



Parvetamine Lemmjões.

Vaatlusaja jooksul ei langenud vooluhulk alla  $1,5 \text{ m}^3/\text{sek}$  ja ei tõusnud üle  $51 \text{ m}^3/\text{sek}$ . 1924. a. kevadel, kuna vesi

alla  $1 \text{ m}^3/\text{sek}$  langeda.

Keilajõgi sünnitab umbes 3 km jõesuust Joa mõisa kohal kose ja allpool kärestiku.

Üldine kukkumine on siin 22,5 m 1,2 km ulatusel. Siin koondatud veejõud laseb end kõige soodsamate tagajärgedega väljaehitada 4,5 mt <sup>3</sup>/sek. vooluhulga peale ehk netto kukkumise juures ümmarguselt 20,0 m, 900 HP peale.

Põllutöoministeeriumi poolt kavatsetud jõe reguleerimine ülalpool koske võimaldab päevise reguleerimise kaudu kõike veejõudu Ellamaa elektrivõrku üle anda, võimaldades seejuures ka veevaesel ajal tippkoormat kuni 900 HP. katta.

Veejõu väljaehitamiseks tuleks ülalpool koske madal pais ehitada, paremat kallast mõõda kinnise kaanaliga juhtida vesi reguleerimise kaevu ja sealt rõhktoruga jõujaama. Jõesuus seatakse üles kaksspiraal Francis turbiini á 300 ning á 600 HP ja vahelduva voolu generaatorid pingega 6000 V, 50 per.. Generaatori pinge transformeeritakse üles kuni 35.000 V ja vool juhitakse kõrgepinge liini mõõda Ellamaa võrku. Sarnane sisseseade oleks ühtlasi Joa mõisale kaunistuseks ja liigvesi sünnitaks endiselt ilusa koskest allalangeva veekanga.

Ehitused ja sisseseaded ühes kõrgepinge liiniga tuleksid ajakohaste hindade järele maksma 40 milj. Emk. Aasta kulud ei tõu-

seks üle 6 milj. Emk. (kapitaali peale 10<sup>0</sup>/<sub>0</sub>). 1 kvf omahind oleks Keila jaamas 1,6 Emk.

Kui nüüd oletada, et 900 HP turbajõu-väljaehitus kolm kord vähem maksma tuleb, s.o. 13 milj. Emk., siis oleks ka veejõusse enaminvesteeringud kapitaal, nimelt 40-13=27 milj. Emk., mõne aasta jooksul veejõu jaamast saadud puhtakasuga kaetud. 900 HP veejõujaam võimaldab Ellamaa võrku anda 3,6 milj. kvf. Kuna soojusjõu omahind vähemalt 6 Emk., siis oleks veejõu kasuks iga 1 kvf pealt 6,0-1,6=3,4 Emk. ehk toodangu pealt 3,4×3,6=12,24 milj. Emk. See tähendab, enam investeeringud 27 milj. Emk. oleks umbes 2,5 aasta jooksul kaetud.

Keilajõe veejõu Ellamaa võrku lüütmise tagajärjeks oleks loomulikult Ellamaa vooluhinna alanemine, mis tarvitaja seisukohalt aina soovitatav.

Kuna Tallinna-Haapsalu raudtee liini elektrifitseerimise korral ainult akkumolaatorvagunid kõne alla võivad tulla, mis aga odavat elektrijõudu tarvitavad, siis oleks just raudtee huvide kohaselt tarvilik Keilajõe veejõu väljaehitamisele tõsist tähelepanu pühendada.

## Autobusside liikumise korraldus uuel alusel.

E. Timma.

Teatavasti on meil enam vähem laialdane autobusside liinide võrk juba olemas, missugune aasta-aastalt ikka suureneb.

Kindlate autoühenduste sisseseadmisteks reisijate ja kraamiveoks oli juba 1923. a. vastav seadus Riigikogu poolt maksma pandud. Selle seaduse alusel sai teedeministeeriumi poolt 1925. a. välja antud määrus ja juhinoõrid kestvate autoühenduste avamiseks.

Mõõdalainud aastad aga näitavad, et need määrused tegeliku elu nõuetele mitte ei vastanud. Autobussi liinipidajad ei täitnud sagedasti lepingu nõudeid, eriti mis puutus korraliku sõiduplaanikindla liikumisesse.

Nüüd on teedeministeeriumis asja uuesti kaalutud ja määrustesse vastavad parandused tehtud.

Uus määrus on teedeministri poolt kin-

nitatud, all pool avaldame tähtsamad väljavõtted sellest.

Möödunud aastatel sõlmis teedeministeerium autobusi ettevõtjatega lepingu kohustuse näol ühe aasta peale (aasta loeti 1. aprillist - 1. aprillini), milles peatingimiseks oli ettenähtud liini korralik teenimine. Kuid sarnane lihtne ilma tagatiseta kohustus ei annud soovitud tagajärgi, nagu juba eelpool tähendatud, eriti mis puutub korrapärasesse liikumisesse. Uus määrus näeb aga lepingu täitmise kindlustuseks kautsjoni sissemaksmist ette. Kautsjon võrdneb autobussi pealt võetava maksu suurusele.

Mis puutub lepingu kestvuse aja kohta, siis said senini liinid ühe aasta peale väljaantud, uue määruse järele sõlmitakse liinipidamise leping 3 aasta peale. Liinide pikema aja peale väljaandmine annab rohkem

võimalust paremaid jõuvankreid muretseda, garaashe ehitada lõpupunktidesse, kus ka reisijad ulualust võiks leida, ning kaudselt mõjub ka korralikuma ühenduse alalhoidmiseks.

Kolmandaks küsimuseks on jõuvankrite maksustamine. Eelmistel aastatel maksid autobussid HP makse, mis 750 margale iga HP võrdlus. Tänavuseks ja järgneva teks aastateks sai uus maksustamise kava väljatöötatud. Selle kava järele saab maksu võetud tonn-kilomeetri pealt jättes HP pealt võetava maksu ära. Tonn-kilomeetri maks on kohasem võtta autobusside pealt, mis

3) Kõik järgnevad t/km, mis üle 37.500 t/km ära sõidetud, arvatakse III liigi alla.

Iga liigi tonn-kilomeeter maksustatakse:

I liik — 40 penniga

II liik — 30 penniga

III liik — 20 penniga siis, kui autobus kuni 2½ tonni kaalub.

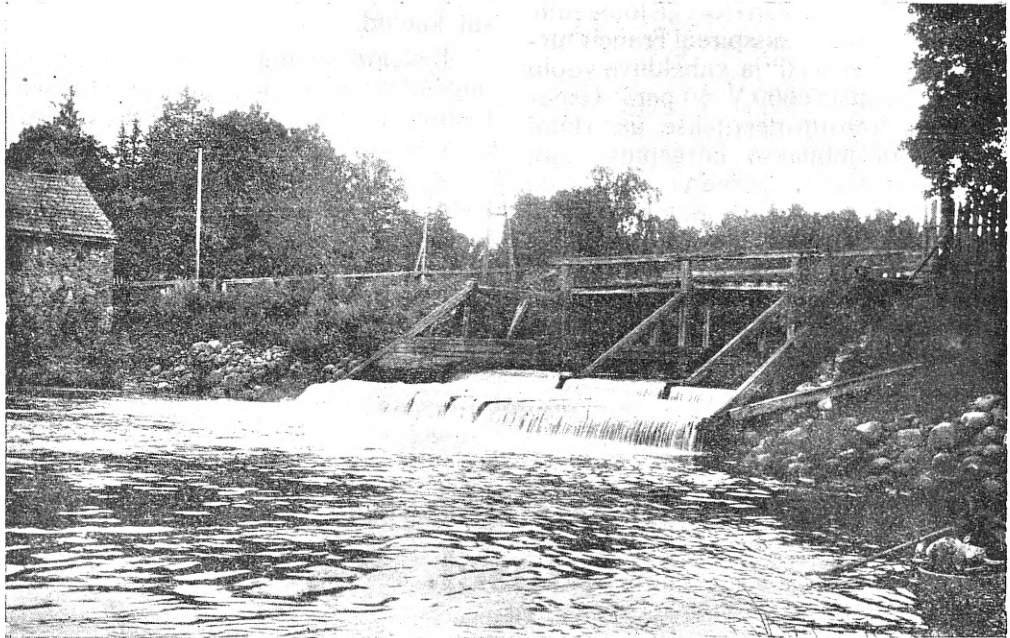
Iga liigi tonn-kilomeeter maksustatakse:

I liik — 60 penniga

II liik — 45 penniga

III liik — 30 penniga siis, kui autobus üle 2½ tonni kaalub.

Tonn-kilomeetrid liikidesse jagamine on ärarippuv sõidu hinna suuruselt. Minis-



Räpina pais Voojõel.

tegelikult ära sõidetud maale võrdub kasvatades raskusega. HP pealt tuli igal ühel ühesuurune maks, vaatamata selle peale kas ta igapäev ühendust pidas või ülepäiviti. Uus määrus annaks aga kergendust mõnele liinidele ja võiks sellega kaasa aidata uute liinide avamiseks, mis muidugi väga soovitatav.

Uus määrus on järgmine:

Ühe ja sama autobusi poolt ühe hooaja jooksul ära sõidetud tonn-kilomeetrid saaks arvatud järgmiselt

1) Kõik esimesed ärasõidetud t/km 1–25.000 t/km arvatakse I liigi alla.

2) Kõik järgnevad t/km, mis üle 25000 t/km kuni 37.500 ära sõidetud arvatakse II liigi alla.

teeriumi kalkultatsiooni järele on lubatud iga kilomeetri pealt piletihinnaks määrata 7½ marka. Kuna 7½ marka pikemate maade eest pileti hinna väga kõrgele tõstab ja sellega sõitmine vähene oleks, on ettevõtjad seda ise ka ära näinud ja pileti hinnad alla 7½ marka kilomeeter määranud, alandades kuni 3½ margani kilomeetri pealt. Lühemate otsade ning peatuskohtade vahed 10–15 kilomeetri ulatuses on 7½ margaga km eest maksustatud.

Kui nüüd kõik ärasõidetud tonn-kilomeetrid ühe maksu alla viia, saaksime mittekohase maksustamise ja just pikemate liinide suhtes. Et enam soodustada pikemaid ühenduste pidajaid, selleks oligi tarvilik t/km liikidesse jagada, et maksu alandada.

Üle 2½ tonni kaaluvate autobusside päält on selleks maksu määra tõstetud, et nagu maakonna valitsuste soovides näha kaebavad nemad nende autobusside üle, et teed väga ära rikuvad. Autobusse üle 2½ tonni on liikumas 2 tükki, üks Tartus, teine Tallinnas. Suurendades maksu määra võib loota nende juurehitamist küsitavaks teha.

Neljandaks on kilomeetri sõiduhinna maksimumi kindlaks määramine, mis läinud aastatel 7½ margale kilom. päält võrdus. Et liinipidajate poolt selle hinna muutmise kohta sooviavaldusi pole tehtud ega jõuvankrite liikumiseks tarvitatavad produktid pole kallinenud, siis jäeti sõiduhind reisisipileti päält endiseks.

Viimaseks küsimuseks oleks tasuta postiveo kottide raskuse ülemmäära kindlaks määramine, mis lepingu alusel liinipidaja kohustub tegema. Seni oli ülemmääraks 75 kg, kuid see määr on liinipidajate poolt palju nurinat esile kutsunud ning võtab ka palju ruumi autobusis enese alla, mis reisisajatele tülik on.

Nendel põhjustel võeti tasuta postiveo ülemmääraks 50 kg.

Selle uue määrusega võivad nii teedeministeerium, kui autobussi liinipidajad rahule jääda, sest ühelt poolt kindlustab see rohkem korralisemat autobusside liikumist, teiselt poolt on aga ettevõtjad mitmeid soodustusi, nii maksustamise, kui ka lepingu kestvuse alal, juurde võitnud.

## Eesti raudteede liikumise osakonna jaamaametnikkude Kutseühisuse V järjekorraline kongress.

Tartus, 27. ja 28. jaanuaril 1926. a.

Ühisuse juhatuse poolt, põhikirja § 18 ja 19 ettenähtud korras kokku kutsutud kongressist olid osavõtma ilmunud 247 ühisuse liikme hulgast põhikirja § 15 põhjal valitud 46 järgmist saadikut: Karik K., Pill K., Nolk J., Sastok J., Sulg J., Samma J., Palm A., Toom K., Zastrov H., Pütsep A., Pärss A., Kallas A., Aitjand A., Jaakon A., Meos A., Glaudan K., Nurk J., Vogelberg J., Öunap E., Koppel A., Ein V., Särm A., Sikk N., Voika V., Leinbok A., Simson P., Tamm A., Mitri K., Metslang K., Lilbok H., Sisask J., Reinhardt K., Baumann S., Müller K., Rabanik H., Teder J., Nuutson J., Vomm M., Tats H., Grünberg E., Müllerhof E., Viitsut J., Seeberg R., Ojason R., Kuhl A. ja Kangur A.

Raudteevalitsuse esitajateks olid ilmunud liikumiseosakonna ülem hr. Reiman, tulude kontrolli juhataja hr. Saar ja III jsk. liikumise rewident hr. Murri.

Ajakirjanduse poolt „Postimehe“ esitaja.

Päevakord:

1. Kongressi avamine;
2. Kongressi juhatuse ja mandaatkomisjoni valimine;
3. Päeva- ja kodukorra vastuvõtmine;
4. Ametnikkude suvepuhkuse küsimus;
5. Ametnikkude priikorterite ja korteriraha küsimus;



Uus Emajõe sild Tartus.

Avati jaanuari kuul üldiseks tarvitamiseks. Sild on raudbetoonist ja ehitatud A/s. „Estorussi“ poolt.

6. Vormiriietega varustamise ja vormi muutmise küsimus;
7. Preemia küsimus kaupade peale- ja väljalaadimise eest;
8. Palkade maksmine jaamaülemate poolt;
9. Dokumentide äraandmise raamatu ser. Nr. 6<sup>7</sup>4 ja erateeharudele etteandmise lehtede ser. 127 ja 128 ärakaotamise küsimus;
10. Raudteeülema käsukirja Nr. 422 osalise muutmise küsimus;
11. Juurdlus- ja korterikomisjonidest osavõtmise küsimus;
12. Priisõidu pileтите küsimus; liiniteenijatele toiduainete muretsemiseks pileтите andmise tarvidus; II kl. antavad piletid jne.;
13. Liiniametnikkude palgast 10<sup>0</sup>/<sub>100</sub> mahaarvamise küsimus;
14. Jaamade klassidesse liigitamine tööjärele;
15. Praegu väljatöötamisel olev uus palgaastmete jaotus;
16. Ühisuse põhikirja kava läbivaatamine;
17. Ühisuse tegevuse ülevaade, aruanded ja eelarve;
18. Keskühingu tegevuse ülevaade;
19. Ühisuse juhatus ja teised valimised 1926. a. peale ja maksude kindlaks määramine;
20. Lipu ja embleemi kava läbivaatamine;
21. Kongressil ülesvõetud küsimused;
22. Läbirääkimised.

Kohale ilmunud saadikute arvu järele, vastavalt põhikirja § 20, koosolekut otsusevõimuliseks tunnistades, avas ühisuse esimees hr. Seeberg kongressi kell 10.20, tervituskõnega, milles soovis, et kongress asuks rahulikult eeloleva suure töö läbiarutamisele, ühtlasi tuletades meele, vara meie hulgast surmale suikunuid kaasvõitlejaid Tallinna vanemat tagavara agentii August Rosenfeldt'i, Jõgeva jaamaülema abi Johan Lepik'ut ja Paide jaamaülema abi Anton Koik'i, tehes ettepaneku nende austamiseks püsti seistes laulda „Eesti vaprad vanemad“, mida ka üksmeelselt täidetakse.

Järgmisena võttis sõna tervituseks liikumise osakonna ülem hr. Reiman, kes tervitades kokkutulnud, soovis kongressile kõigis tema töödes parimat kordaminekut.

Et sõna võtjaid rohkem polnud, asuti päevakorra p. 2 ettenähtud valimistele.

Ühelhäälel otsustati mandaatkomisjoni valida hrad: Nolk, Nuutson ja Sastok.

Valitud asusid kohuste täitmisele.

Juhataja teeb ettepaneku kongressi juhatuse ja sekretariaadi kandidaate nimetada.

Ühelhäälel otsustati valimisi toimetada kinniselt, kusjuures juhatusse valitavatest, enam hääli saaja saab kongressi juhatajaks, kuna kaks järgmist tema abideks: samuti ka sekretariaati, enam hääli saaja sekretäriks, kolm järgmist tema abideks.

Mandaatkomisjoni poolt esitatud andmetest selgus, et hääli said juhatusse: Tats – 43, Seeberg – 39, Sisask – 25, Toom – 23; seega valitud kongressi juhatajaks Tats, tema abideks Seeberg ja Sisask.

Sekretariaati said hääli: Pütsep – 41, Simson – 34, Sulg – 34, Müller – 28 ja Rabanik – 26; seega on valitud sekretäriks Pütsep, tema abideks – Simson, Sulg ja Müller.

Juhatus ja sekretariaat asusid tööle.

Juhatab Tats.

Päevakorra p. 3. – Päeva- ja kodukorra vastuvõtmine.

Tehakse ettepanek muuta päevakorda järgmiselt: päevakorra p. 17 esimene osa „Ühisuse tegevuse ülevaade ja aruanded“ paigutata päevakorra neljandaks punktiks, kuna päevakorra p. 17 viimane osa „eelarve“ jätta päevakorra p. 17 ja endine päevakorra p. 4 „ametnikkude suvepuhkuste küsimus“ paigutata päevakorra p. 17 „eelarve“ järele.

Muudetud päevakord võeti ühelhäälel vastu. Samuti võeti ka kodukord muudatusteta, ühelhäälel vastu.

Päevakorra p. 4 – Ühisuse tegevuse ülevaade ja aruanded.

Ülevaatega ühisuse tegevusest esines pikemalt ühisuse asjaajaja hr. Ojason. Tutvustab saadikuid olukorraga ja raskustega, milles on tulnud tegutseda, kuid siiski on suudetud enam-vähem rahuloldavalt kõik asjad lahendada, peale mõnede üksikute. Konstateerib, et liikmete osavõtt ühisuse tegevusest on leige, missugune nähtus peaks siiski kaduma. Laiaropalise raudteevalitusega on läbikäimine igatepidi hea, kuid kitsaropalisega jätab veel mõndagi soovida.

Aruandest selgub, et ühisusel on olnud läinud aastal 247 liiget; aasta algul oli kassas puhast raha Mk. 134.871,50, sissetulekuid Mk. 157.871,50, väljaminekuid Mk. 130.896,50, puhast raha kassas 31. detsembril 1925. a. Mk. 161.934,50; inventuuris – Mk. 46.200.– ja III osak. riigi võidulaenu piletitest Mk. 11.500.–

Omavahelise abiandmise kassa aruandest selgus, et kassal on olnud liikmeid kokku 104. Rahaline läbikäik: Ülejääk eelmisest aastast Mk. 36.250.–; saadud<sup>0</sup>/<sub>100</sub> – Mk. 5.699.– sissetulnud liikmemaksudest



Mk. 12.840.—; väljaminekuid Mk. 18.820.—; puhast raha kassas 31. det. Mk 35.969.—.

Abi on antud neljale liikmele. Endisele Kiltsi jaamaülemale Masing'ile toetust Mk. 4.350.—; surnud tagavara agent A. Rosenfeld'i lesele toetuseks Mk. 6.200.—, Sangaste jaamaülemale Voika'le haiguse ja operatsiooni puhul toetust Mk. 2.260.— ja surnud Jõgeva jaamaülemale abi Lepik'ule raskehaiguse puhul toetust Mk. 6.000.—; tempelmaksudena — Mk. 10.—.

Ühisuse tegevuse ülevaadet ja aruandeid ära kuulates, otsustas kongress selle ühelhäälel vastu võtta ja päevakorras edasi minna.

Päevakorra p. 5. — Ametnikkude priikorterite ja korteriraha küsimus.

Priikorteri, kütte ja valgustuse saamise küsimust selgitab pikemalt hr. Ojason. Toonitab, et ametnikud peaksid saama priikorteri, kütte ja valgustuse. Tuuakse ette näiteid, kus mõnele jaamaülemale abidele pole korterit antud, ehkki korterid jaamades olemas olnud. Tehakse ettepanekuid, et ka tagavara agendid ja tehnilise liikumise korraldajad saaksid jaamaülemate ja nende abide mõiste alla viidud ja ka vastavalt prii korter, kütte ja valgustus väljaantud. Toonitatakse veel, et prii kütte ja valgustus peaks saama välja antud natuuras, normides mis ettenähtud ametruumidele. Esildatud resolutsioon otsustati anda redaktsioonkomisjoni läbitöötamiseks.

Raudteevalitsuse esitajad vastavad saadikute küsimustele ja selgitavad asja valitsuse seisukohalt.

Et redaktsioonkomisjon valimata, otsustati ühelhäälel valida kolmeliikmeline redaktsioonkomisjon.

Ühelhäälel valiti redaktsioonkomisjoni Toom, Kangur ja Kuhi.

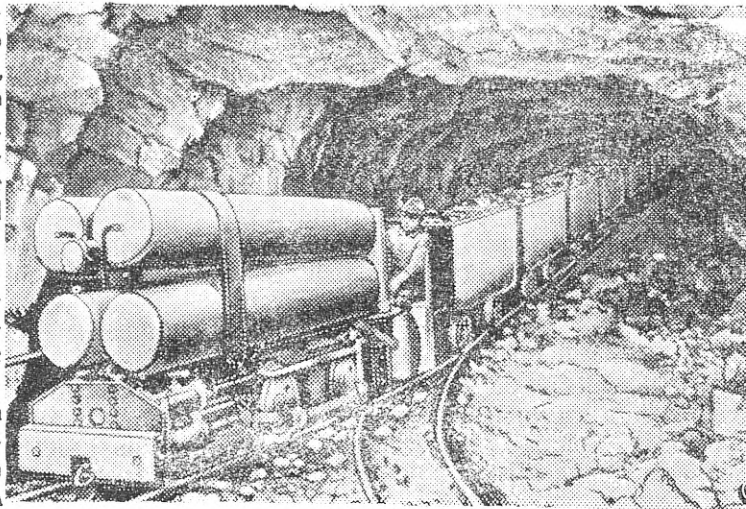
Redaktsioonkomisjoni poolt esitatud resolutsioon: „Jaamaametnikkude kongress, ära kuulates ühisuse juhatusse seletusi ja kõigekülgselt läbikaaludes priikorterite küsimust, tuli järgmisele otsusele:

Et praegune priikorterite, kütte ja valgustuse varustuse andmine jaamaülematele ja nende abidele, Riigi Teatajas Nr. 1/2 — 2. I. 1923. a. ja Nr. 85/86 — 4 juulist 1924. a.

väljakuulutatud seadusega kooskõlas ei ole, tuleb valitsuse ees esineda ettepanekuga, et

I. a) priikorterite saajatele, kütte ja valgustuse varustus saaks välja antud natuuras, küttekollete arvu järele täies ulatuses, ametiruumide varustuseks kindlaks määratud normides. Kui see osutuks aga võimatuks, siis tuleks välja anda vastav summa rahas.

b) Igasugused korduvad korterite liigitamised ja segased mõisted küttekollete, s. o. ahjude, pliitade kohta tulevad ära jätta; samuti ka sellega kaasaskäivad sagedased tagantjärele palgast mahaarvamised, kui seaduses ettenägemata nähtused,



Uus suruõhuga töötav vedur.

Tarvitusel Saksamaa kaevandustes ja lõhkeainete vabrikutes.

mis ametnikke võimatu raskesse seisukorda asetab, nagu see viimase liigitamise järel paljudele osaks sai — kõrvaldada.

c) Et ametnikkudele, kelle palgast korteri ümberliigitamise kordadel mahaarvamised tehtud, saaks maha arvatud summad tagasi makstud.

d) Kõik küttekolded, mis pole ehitatud otstarbekohaselt, tulevad ümber ehitada.

e) Jaamaülemate abidele, kes tänini veel ilma priikorteri, tuleks selle andmist korraldada viibimata.

II. Selle järele tuleks priikorteri ja küttega varustada eestkätt tehnilise liikumise korraldajaid, rongide liikumise korraldajaid, tagavara agen-

tisid, laekureid, kaubaladude ülevaatajaid, telegrafiste, telefoniste ja kontoriametnikke.

Kui ülemalnimetatutele peaks võimata olevat anda korterite puudusel korterit, siis tuleks kõigile vastav tasu rahas maksta."

Mõlemad resolutsiooni osad võeti vastu ühelhäälel.

Päevakorra p. 6. – Vormiriidetega varustamise ja vormi muutmise küsimus.

Selles küsimuses esineb pikemalt hr. Ojason ja tutvustab koosolejaid uue vormi kavaga. Esitab resolutsiooni, missugune häälteenamusega antakse redaktsioonkomisjoni. Samuti antakse ka selle resolutsiooni täiendused redaktsiooni komisjoni, kellele ülesandeks tehakse neid ühiseks resolutsiooniks välja töötada.

Läbirääkimistel tõstetakse üles küsimus, 1) et jaamaülematele ja nende abidele väljaanda raha, kuid see ettepanek saab poolt 10, vastu 22 häält, sellega läbikukkunud; 2) et bagaashi laekuritele, kes välja- ja peale laadimist toimetavad, saaks vormiriided väljaantud. Selle poolt oli häälte enamus, seega vastuvõetud; 3) et korrapidajatele saaks väljaantud talimütsid ja viltsaapad. See küsimus kutsus esile pikemad läbirääkimised, kus ühed pooldavad nende väljaandmist, teised aga selle vastu räägivad. Vasturäägivad samuti ka valitsuse esitajad, kes toonitavad, et viltsaapad välimusest rikuvad korrapidaja väljanägemist. Hääletusel saab käesolev küsimus poolt 2 häält, vastu enamus, sellega läbikukkunud; 4) et teenijad saaks varustuse eriti suveks ja talveks. Hääletusel poolt ei olda, vastu enamus, sellega läbikukkunud; 5) et väljaantavatel mütsidel olgu nahksed sirmid. Poolt enamus, vastu ei olda; seega vastuvõetud; 6) et palitutel võiks talvel nahkset – karvast kraet kanda. Poolt enamus, vastu ei olda; seega vastu võetud.

Redaktsioonkomisjoni poolt esitati järgmine üldresolutsioon „Vormi riidetega varustamise küsimust selgitades, väljaandmise korra kui ka vormi muutmise kohta ühise juhatusel seletusi ärakuulates, leiab kongress tarviliseks esineda valitsuse võimude ees järgmiste ettepanekutega:

- 1) Praegu riidevarustuse väljaandmise kord tundub ametnikkudele liiga raskena ja kulukana, sellepärast tuleks soovijatele ametnikkudele materjaal ja õmbluse raha väljaanda ja kohapeal valmistamine võimaldada, selle juures

peaks materjaali väärtus ja omadus olema samane, kui praegu vastavatele politsei ametnikkudele antav materjaal.

- 2) Kõikidele jaamaametnikkudele, kes praegu riide varustust ei saa, tuleks riided ehk vastav summa rahas väljaanda, eestkätt aga tehnilise liikumise korraldajatele ja tehnilise liikumise kantsleile ametnikkudele.
- 3) Riide varustuse väljaandmise tähtaegadest tuleks täpselt kinnipidada ja varustus välja anda kandmisaja möödumisel ilma vaheaegadeta kuni 6 kuud ja rohkem.
- 4) Praegu väljaantav riidevarustus jätab omaduse, töö ja väljanägemise poolest õige palju soovida. Iseäranis väljanägemine ehk küll arvatavasti omapärane, on küllalt näotu ja sellepärast tuleks valmistada paremast materjalist:

„Palitu, pikkusega poolest säärest saadik, peaks olema mustast villasest riidest, sama värvilise ja samast riidest kraega, mis talvel võiks karusnahast olla; seljapealt sisseõmmeldud voldiga ja põõnaga, nagu praegu politseiametnikkudel; ristlõikes taskudega, kaherea nõõpidega; varukad peale õmmeldud tulpidega 18 cm pikkusega; üleni vooder, poolest kehast saadik vateeritud. Palitu kraet kui ka varuka tulpe ümbritseb vabarna värvi kant.

Kuub mustast villasest riidest, sama värvilise püst kahekordse kraega, üherea nõõpidega, kahe rinna ja kahe külje taskutega, kaetud lappidega. Seljapealt vähe taljes, ilma põõnata, lõhkise sabata ja üleni voodriga. Kraet, taskulappe ja varuka tulpe ümbritseb vabarnavärvi kant.

Püksid mustast villasest riidest sama vormilised kui praegused.

Müts läbimustast riidest vabarna värvi kantidega, vähe laiema päalmise äärega kui praegu ja alumisel äärel embleem märgiga. Sirm mütsil nahast.

Kuue ja palitu krael vabarna värvi kantidega petlitsad, millel hõbevärvilisel nõõril sama värvilised sisseõmmeldud väikesed teenistuse ja erandmärgid.

Riidevarustuse saajate nimekirja täienda bagashi laekuritega, kes kaupade peale mahalaadimist toimetavad."

Vastuvõetud ühelhäälel.

Kell 13.50 otsustati minna lõuna vaheajale.

Kongressi pärastlõunane koosolek.  
Kohtadel kõik endised saadikud. Uutest ilmunud prl. Dobrask L.

Koosolek avati kell 15.50. Juhatab abi-juhataja Sisask.

Päevakorra p. 7. — Preemia küsimus kaupade peale- ja väljalaadimise eest.

Küsimust valgustab meie ühingu esitaja keskühingus Müllerhof.

Valitsuse esitajad omalt poolt selgitavad põhjuseid, miks seni jaamaametnikkudele preemiaid väljamakstud ei ole. Toovad ette numbrilisi andmeid ja selgitavad, et seni kui antavad krediidid seda ei luba, preemiate väljamaksmist olla ei saa.

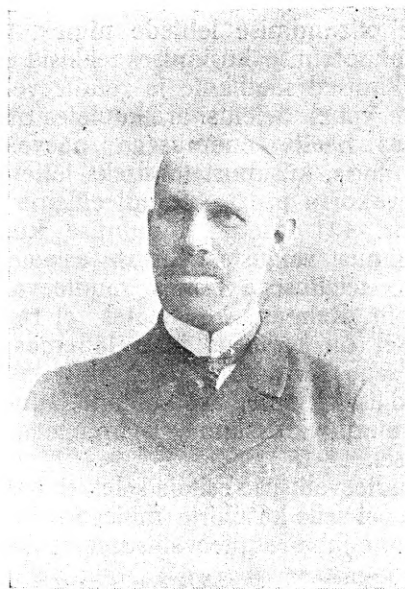
Redaktsioonkomisjoni esitatud resolutsioon:

„Kongress, läbiarutades igakülg- selt preemia maksmise seadust ja selle seaduse alusel preemia maksmist: 1) leiab, et preemia maksmise seaduse alusel (R. T. nr. 109/110 — 1925), neil teenijail, kes on tegevad kaupade sisse- välja- ja ümberlaadimise ning kaupade valve alal, on täieline õigus preemiat saada; 2) protesteerib selle õiguse tundega vastuolus oleva nähtuse vastu, et ühedele teenijaist nende tegevuse läbi saavutatud kokkuhoidmiste eest maksetakse preemiat, teistele aga, pealegi nendele, kelle tegevuse läbi ka miljonid kokku hoitakse, preemiat ei makseta; 3) kohustab ühisuse juhatus kõiki seadusega lubatud teid ja abinõusid tarvitama, et neile teenijaile, kes on tegevad kaupade sisse-, välja- ja ümberlaadimise ning kaupade valve j. n. e. alal, maksetaks preemiat, milleks ühisuse juhatus peab esitama seaduste ja määruste tugeneva kava, äranäidates hallikaid ja summasid, millede kokkuhoiud peaksid preemiate maksmiseks ärakasutatud saama.“

Ühelhäälel vastu võetud.

Päevakorra p. 8. — Palkade maksmine jaamaülemate poolt.

Läbirääkimistel selgus, et palgade maksmine jaamaülemate poolt kõigi osakondade teenijatele on küllalt koormav ja takistab nende peale pandud otsekoheste kohuste täitmist, kuna I kongressi sellekohases otsuses oli mõeldud palgade maksmine jaamaülemate poolt ainult oma alluvatele teenijatele. Võetakse vastu järgmine resolutsioon: „Kongress, läbiarutades palgamaksmise küsimust jaamaülemate kaudu ja arvesse võttes, et praegusel ajal, kus koosseisud viimase piirini, mõnes kohas isegi üle piiri



**Voldemar Heffler,**  
riigi raudteevalitsuse vanem revident,  
pühitses 24. nov. 1924 oma 40. aastast  
teenistusjuubelit.

kokkutõmmatud, leiab, et palgamaksmine takistab jaamaülemaid nende otsekohesteid kohuseid korralikult täitmast, millel võivad soovimata tagajärjed olla ja kohustab ühisuse juhatus vastavaid samme selleks astuma, et jaamaülemad palgamaksmisest vabastataks, väljaarvatud palgamaksmine liikumise osakonna teenijaile. Kongress on arvamisel, et teised osakonnad peaks tundma endid moraalselt kohustatud olema oma teenijaile palgamaksmist ka ise korraldama, et ära hoida kulude tekkimist, lisa palgamaksjate määramisega.“

Vastuvõetud hääle enamusega.

Päevakorra p. 9. — Dokumentide äraandmise raamatu nimek. nr. 624 ja erateeharudele etteandmise lehtede nimek. 127 ja 128 ärakaotamise küsimus.

Läbirääkimistel selgub, et dokumentide äraandmise raamat nimek. 624 ei täida tema peale pandud ülesandeid. Võeti vastu järgmine resolutsioon: „Kongress, väärtuses töölihtsustamise ja kulude kokkuhoidmise seisukohast, ning arvesse võttes, et dokumentide äraandmise raamatu nimek. 624 — tarvitamisega seda eesmärki kätte ei saa, mis mõeldud, tunnistas selle raamatu tarvitamise otstarbetuks ja liigseks, ning kohustab ühisuse juhatus selle raamatu tarvitamisest äravõtmises vastavaid samme astuma.“ — Vastu võetud ühelhäälel.

Käesoleva küsimuse teise osa, erateeharude etteandmise lehtede nimek. 127 ja 128 ärakaotamise küsimuses tekkisid elavad läbirääkimised saadikute ja raudteevalitsuse esitajate vahel. Seletusi ära kuulates otsustas kongress hääle enamusega päevakorras edasi minna, küsimust lahtiseks jättes.

Päevakorra p. 10. – Raudteeülema käsikirja nr. 421 osalise muutmise küsimus.

Küsimust valgustas ühisuse asjaajaja hr. Ojason; selgitusega esines raudteevalitsuse esitaja hr. Reiman, kes teatas, et raudteevalitsusel on kavatsus juba lähemas tulevikus selle käsikirja osa, mis ettenäeb perioodilisi eksame, ära kaotada, kuna alles jääks ainult kutseline eksam, teenistusse astumisel.

Raudteevalitsuse esitaja seletust ära kuulates ja, et selle käsikirja mittesoovitava osa muutmise juba raudteevalitsuses teoksil, ot-

sustas kongress hääle enamusega päevakorras edasi minna.

Päevakorra p. 11. – Juurdlus ja korteri komisjonidest osavõtmise küsimus.

Pikalt selgitatakse küsimust korteri- ja juurdluskomisjonidest osavõtmise asjus. Esitaja keskühingus teatab, et keskühing on asunud seisukohale, et juurdluskomisjonist osavõtjale anda ainult sõnaõigus, kutsub esile pikemaid vaielusi nii poolt kui vastu. Raudteevalitsuse esitajad seletavad, et ainult ühele, keskühingu esitajale, antaks hääleõigus.

Et vaielused pikale venivad ja kongressi ruume teiseks otstarbeks tarvis, tehakse ettepanek ja ühelhääle otsustatakse koosolek lõpetada ja kokku tulla 28. jaanuaril kell 9.00.

Kell 18.58 lõppes koosolek.

(Järgneb)

## Mõndasugust.

### Euroopa raudteede piletite hinnad.

Allpool avaldame Läti raudtee ajakirja Dzelzscelnieksi järele tähtsamate Euroopa raudteede sõiduhinnad. Hinnad on arvatud lattides (1 lat=72 Emk.)

R i i k	100 km eest			300 km eest		
	I kl.	II kl.	III kl.	I kl.	II kl.	III kl.
Austria . . .	8.12	5.44	2.75	20.37	13.63	6.81
Belgia . . .	7.63	5.25	3.00	22.81	15.69	9.00
Daanimaa . . .	12.25	7.75	4.50	29.75	18.75	11.00
Inglismaa . . .	14.06	11.31	8.50	42.25	33.87	25.62
Itaalia . . .	9.13	6.25	3.63	26.87	18.12	10.61
Eesti . . .	6.34	4.23	2.12	19.02	12.68	6.34
Hollandi . . .	12.63	9.50	6.38	34.75	26.00	17.38
Lätimaa . . .	7.79	5.19	2.60	23.24	15.49	7.75
Leedumaa . . .	10.00	5.00	2.50	30.00	15.00	7.50
Lõuna-Slaavia . . .	8.25	5.50	2.75	24.63	16.44	8.25
Norramaa . . .	20.25	10.13	6.00	52.00	26.00	15.38
Prantsusmaa . . .	7.63	3.88	3.05	22.38	14.63	9.19
Poolamaa . . .	11.75	7.00	4.69	32.90	19.69	13.12
Rootsimaa . . .	23.31	11.62	7.75	52.50	26.56	21.50
Rumeenia . . .	5.63	3.37	2.00	14.62	8.23	4.81
Saksamaa . . .	13.50	9.37	6.25	40.50	28.25	18.75
Schweits . . .	14.06	9.87	7.37	33.75	23.62	16.87
Tschech.-Slovakia . . .	7.75	5.13	2.56	21.81	14.56	7.31
Venemaa . . .	—	8.40	4.20	—	21.23	10.16
Ungari . . .	5.88	3.50	2.25	16.50	9.87	6.62

Sellest tabelist näeme, et sõitmine kolmandas klassis on kõige odavam Rumeenia raudteedel, millele järgnevad Eesti, Ungari, Tšehoslovakia ja t. Kõige kallim on kol-

manda klassi sõidutariif Inglismaal, millele järgneb Rootsimaa ja Schweits.

Teise klassi sõiduhind on kõige kallim Rootsimaal, siis Inglismaal jne., kõige odavam aga Rumeenias, siis Ungaris ja Prantsusmaal, kuna Eesti odavuse poolest neljandal kohal on.

Esimese klassi sõit on kõige kallim Rootsi raudteedel, kõige odavam aga Rumeenia raudteedel.

Tabeli andmed on võetud 1. juulil 1925. a. maksnud tariifidest.

### Vedurivilede tekkimisest.

Vedurite auruvilede alguseks võib lugeda aastat 1833. Kuni selle ajani andis vedurijuht signaale sarve abil, mida kandis tema omal rinnal. Inglismaal, aastal 1833 ei kuulnud kord keegi voorimees, kes võid ja mune viis Leichtorni linna, rongi signaali. Vedur riivas tema sõiduriista ja purustas selle. See oli esimene õnnetujuhtumine raudteel. Kohe peale selle kokkutulnud koosolekul, millel viibis ka raudteede asutaja Stephenson, arutati küsimust abinõude otsimiseks, mitte soovitatavate õnnetujuhtumiste ärahoidmiseks. Raudtee direktor küsis Stephensonilt, kas poleks võimalik paigutada veduritele sarve, mis töötaks auru abil. Stephenson algas kohe tähendatud idee proovimist muusika riistade abil. Varsti astusid nende asemele auruviled, mis asetatud veduritele.

# Tariifid.

## Eriveotariif nr. 36.

### Reisijate ja kaupade vedu Sonda-Mustvee kitsaropalisel raudteel.

#### § 1.

Reisijate ja kaupade vedu Sonda-Mustvee kitsaropalisel raudteel sünnib üldise reisijateveo ja kauba-veo tariifi järgi alltähendatud muudatustega.

#### § 2.

Reisijate vedu Sonda-Mustvee raudteel sünnib III kl. vagunites, kus juures võetakse veomaksu mk. 2. — iga reisija ja kilomeetri pealt, aga mitte vähem, kui 7 kilomeetri kaugust arvesse võttes.

Pileti lõpusummad ühes Punase Risti maksuga võetakse tervetes 5 ja 10 markades, kusjuures lõpusummad alla 2 mk. 50 penni ärajäetakse, summad 2 mk. 50 pen. kuni 7 mk. 49 pen. 5 mk. ja summad 7 mk. 50 pen. peale terveks 10 mk. loetakse

#### § 3.

Kaupade vedu toimetatakse väikekiiruse, väike-ja vagunisaadetustena.

Veomaks takseeritakse üldise kaubaveotariifi järgi kõrgendades a) väikesaadetuste tariifinorme 25% kõigi klasside järgi ja b) vagunisaadetuste tariifinorme

I, II ja III klassi järgi . . . . . 50%

IV klassi järgi . . . . . 80%

V, VI ja VII klassi järgi . . . . . 100%

#### § 4.

Piletite ja bagaashikviitungite järgi röösa piima ja koore vedu ei toimetata.

#### § 5.

Tükiviisi veetavate kaupade ja elavate loomade veo eest tüki- ja vagunisaadetustena võetakse veomaksu üldise kaubaveotariifi järgi 25% kõrgendusega.

#### § 6.

Suurekiiruse saadetuste vedu Sonda-Mustvee kitsaropalisel raudteel ei toimetata.

#### § 7.

Igasugused lisamaksud, peale vaguni seisumaksu ja etteandmisemaksude kui ka veduri seisu- ja jooksumaksude, võetakse üldise kaubaveotariifi järgi.

#### § 8.

Üle viie tonni kandejõuga vagunite etteandmise eest kaupade sisse- ehk väljalaadimiseks jaamade juures olevatele, kui ka jaamavaheliselt pealiinilt ärakäänavatele teeharudele võetakse maksu iga vaguni pealt kauguse eest kuni 1 km — Mk. 75.— ja iga järgmise kilomeetri eest mk. 25.—, teeharu pikkust arvesse võttes.

Vagunite pealt, millede kandejõud on kuni 5 ton-

nini, võetakse etteandmise maksu kauguse eest kuni 1 km mk. 50.— ja iga järgmise kilomeetri eest mk. 15.—

#### § 9.

1. Vagunite etteandmise sisse- ehk väljalaadimiseks jaamade vahele pealiinile ehk sealt ärakäänavale teeharule sünnib läbiminevate rongidega võimastust mööda, ehk erarongidega.

2. Kui vagunid etteantakse sisse- ehk väljalaadimiseks jaamade vahele pealiinile, ehk sealt ärakäänavale teeharule läbimineva rongiga, siis võetakse :

a) veomaksu kaubale vastava tariifi järgi, tariifi-jaamade vahelist kaugust arvesse võttes ;

b) veduri ootamise eest mk. 100.— iga veerand-tunni eest (algatud veerandtund terveks veerand-tunniks lugedes), sel juhtumisel, kui kaubamanik on esildanud kirjaliku nõudmise, et vedur saaks kinnipeetud etteantud vagunite juures kuni laadimistöõde lõpetamiseni, ehk et saatja on vastava märkuse teinud saatekirjas ;

c) teeharumaksu käesoleva tariifi § 8 järgi, kui vagunid etteantakse teeharule.

3. Kui jaamadevahelise pealiinide ehk sealt ärakäänavale teeharule läbimineva rongiga etteantud



1. det. 1924. a. langenuid teedeminister ins. **Karl Kark'i** ausammas Kaarli kiriku surnuaial.

vagunid kõik ehk osalt tühjaks jäetakse vagunite tel-  
lija süü läbi, siis tühjaksjäänud vagunite pealt võetakse

- a) seisumaksu käesoleva tariifi § 11 ettenähtud korras
- b) veomaksu mk. 20.— vagun-kilomeetri pealt, arvesse võttes kaugust nende kahe tariifjaama vahel, kus etteandmine sündis;
- c) teeharumaksu käesoleva tariifi § 8 järgi, kui vagunid olid etteantud teeharule.

4. Vagunite etteandmine pealiinide ehk sealft ära käänavale teeharule erarongiga sünnib ainult rongi täies koosseades, kaaluga (vagunite tara ühes kauba kaaluga) veduri seer. M jaoks 115 tonni, veduri seer. T jaoks 130 tonni, ja veduri seer. AK. jaoks 220 tonni.

Veomaks, teeharu- ja veduri ootamise maks arva-  
takse käesoleva § pkt. 2 etteantud korras. Kui ette-

avatud, võib väikesaadetusi adresseerida tingimisel, et veomaks saatmise juures äratasutakse ja et need sihti-  
jaama jõudmisel kohe rongi juures, selle peatuse ajal, vastuvõetakse; vastasel korral veetakse need järgmise tariifjaamani, kus nad väljaantakse üldises korras.

#### § 11.

1. Sonda-Mustvee raudteel kaubaomanikkude poolt toimetavaks vagunite sisse- ehk väljalaadimiseks jaamad loetakse avatuks igal tööpäeval kell 6 kuni kell 20, väljaarvatud pühapäevad ja pühad, millal jaamad sulutud on kaubanduslisteks operatsioonideks.

2. Kaubaomanik on kohustatud vaguni sisse- ehk väljalaadimist lõpetama 4 tunni jooksul, missugust tähtaega arvatakse vaguni etteandmise ajast peale, kui vagun oli etteantud jaama lahtioleku ajal kaubandus-  
listeks operatsioonideks, ja jaama lahti tegemise ajast peale, kui vagun oli etteantud jaama kinnioleku ajal

3. Kui vagun etteantakse sisse- ehk väljalaadimiseks nii hilja, et kaubaomanik etteandmise päeval ei saa 4 tundi täielikult laadimiseks ära-  
sutada kuni jaama kinnipane-  
kuni, siis antakse puudujäänud tundide arv järgmisel päeval, arvates jaama lahti-  
tegemise ajast peale.

4. Kui kaubaomanik määratud tähtaja jooksul sisse- ehk väljalaadimist ei lõpeta, siis võetakse vaguni seisumaksu mk. 100.— iga vaguni ja ühe tunni pealt, algatud tund terveks tunniks lugedes, arvates laadimiseks antud tähtaja lõpust peale, kusjuures jaama kinnioleku aega arvesse ei võeta, kuid ühe päeva jaoks mitte üle mk. 400.—.

5. Samas korras võetakse maksu ka tellitud vagunite mitte täislaadimise puhul, kusjuures seisumaks arvatakse aja eest laadimistähtaja algusest peale kuni laadimisest äraütleamiseni, kuid vähemalt mk. 400.— iga tellitud vaguni pealt.

Vagunite tellimise juures raudteel on õigus sissenõuda kautsjoni 400 mk. iga vaguni kohta, missugune summa vaguni mittetarvitamise puhul seisumaksu kaitteks arvatakse.

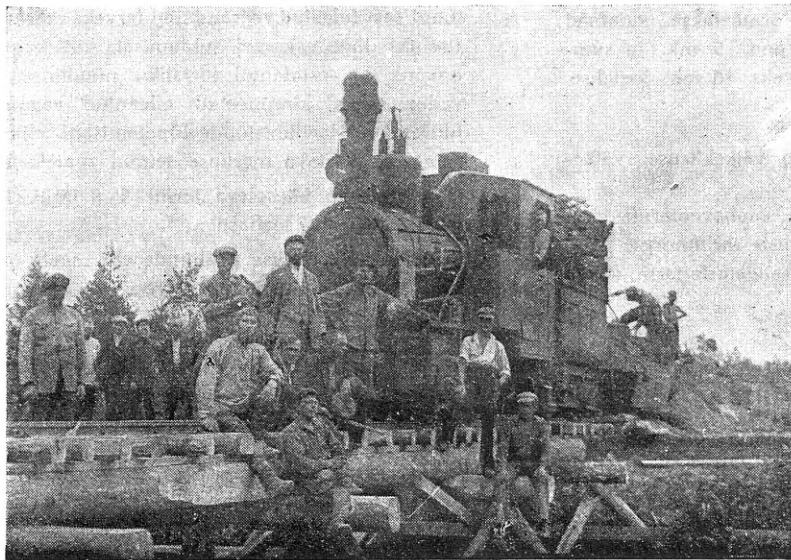
#### § 12.

Saadetuste peale lunamaksu panna ei ole lubatud.

#### § 13

1. Kaubavedu otseühenduses Sonda-Mustvee kitsarööplise raudtee ja teiste laia- ja kitsarööpliste raudteede vahel sünnib väikekiiruse saadetustena, ümberlaadimisega Sonda jaamas.

2. Veomaks ja lisamaksud fakseeritakse eraldi veo eest saatejaamast Sondani ja eraldi veo eest



**Sonda-Mustvee raudtee.**  
Uue silla avamine.

antud vagunid kõik ehk osalt tühjaks jäetakse rongi-  
telliija süü läbi, siis võetakse tühjaksjäänud vagunite pealt veomaksu, seisu- ja teeharumaksu käesolevas § pkt. 3 ettenähtud korras. Peale selle, kui etteantud vagunite kandejõu kogusummast üle 50% on laadimata jäetud, võetakse veduri jooksumaksu mk. 60.— iga kilomeetri pealt, arvesse võttes kaugust Sondast kuni laadimise kohani ja tagasi.

Maksude kindlustuseks on raudteel õigus vastavalt summat kautsjonina sissenõuda.

#### § 10.

1. Kui saadetuste vedu sünnib peatuskohtadest ehk peatuskohtadeni, mis mittetariifi jaamana on avatud kaubanduslisteks operatsioonideks, siis veomaksu välja-  
arvamisel võetakse arvesse tariifjaamade vaheline kaugus.

2. Peatuskohtadesse, mis väikesaadetuste vastu-  
võtmiseks ja väljaandmiseks tariifjaamadena ei ole

Sondast sihtjaamani, nende tariifide järgi, mis veost osavõtjatel teedel maksvad olid saadetuste vastuvõtmise päeval.

3. Ümberlaadimise eest Sondas väikesaadetuste pealt maksu ei võeta, kuna vagunisaadetuste pealt võetakse maksu üldise kaubatarifi järgi.

Märkus: Sondas ümberlaaditavate saadetuste kohta on maksvad ka tariifis nr 24, § 35, pkt. 6 juures olevad märkused 1 ja 2.

4. Käesolevas otseühenduses veelavate vaguni saadetuste kohta käsitatakse üldises kaubaveotariifis nr. 24, § 53 pkt. 4 ja 5 ettenähtud määrusi.

Käesolev tariif hakkab maksma 1. märtsist 1926. a.

Samast ajast loetakse maksvusetaks veotariif nr. 27 (R. T. nr. 47/48 - 1925) kõigi selle juurde käivate muudatuste ja täiendusega.

**Sonda-Mustvee kitsaropalise raudteharu I. jaamadevaheliste kauguste tabel.**

	Hirmuse	Sirtsu	Lümatu	Jõepere	Tudu	Suigu	Peresaare	Adomägi	Muru	Avinurme	Pilsi	Mustvee	Kust jaamast Kuhu jaama
Sonda	—	—	14	—	23	29	—	37	—	48	—	62	Sonda
Hirmuse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Hirmuse
Sirtsu	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Sirtsu
Lümatu	—	—	—	—	10	16	—	23	—	35	—	48	Lümatu
Jõepere	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Jõepere
Tudu	—	—	—	—	—	6	—	14	—	25	—	39	Tudu
Suigu	—	—	—	—	—	—	—	8	—	19	—	33	Suigu
Peresaare	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Peresaare
Adomäe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	25	Adomäe
Muru	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Muru
Avinurme	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	Avinurme
Pilsi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Pilsi
Mustvee	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Mustvee

- Märkus 1: Sonda, Tudu ja Avinurme on tariifijaamadena avatud kõigiks kaubanduslisteks operatsioonideks
- 2: Lümatu, Suigu ja Adomäe on tariifijaamadena avatud ainult metsamaterjalidega laaditud vagunisaadetuste vastuvõtmiseks.
- 3: Hirmuse, Sirtsu, Lümatu, Jõepere, Suigu, Peresaare, Adomäe ja Muru on avatud mittetarifijaamadena reisijate veoks ja väikesaadetuste väljaandmiseks käesoleva tariifis § 10 ettenähtud korras. Piletite müük sünnib rongis pakkvagunist enne rongi ärasõitu.
- 4: Pilsi ja Mustvee jaamad on käesoleval ajal sulatud; nende avamise kohta teatatakse eraldi.

**II. Teeharude nimestik.**

TEE HARU NIMETUS	TEE HARU PIKKUS KM	KUS TEE HARU ASUB
Lümatu tee haru	4	Lümatu jaama juures
36 km tee haru	3	Suigu ja Adomäe vahelisel pealiinil
37 km tee haru	3	Adomäe ja Avinurme „ „
Mustvee sadama tee haru	2	Mustvee jaama juures

# Kroonika.

## Eesti.

**Uus sõiduplaan Tallinna-Pääsküla elektriraudteel.** 10. veebruaril hakkas Tallinna-Pääsküla elektriraudteel uus sõiduplaan maksma. Uue sõiduplaani järele käivad suurem osa elektrironge kuni Pääskülani.

**Uus raudteejaam.** Üldiseks tarvitamiseks on avatud uus jaam „Küttejõu“, mis asub Püssi ja Sonda jaamade vahel. Jaam on a/s „Küttejõu“ poolt ehitatud ja saab viimase poolt üleval peetud. See on esimene eraraudteejaam Eestis.

## Saksamaa.

**Raadio-telefon rongis.** Saksa raudteede direktsoon on Berliini ja Hamburgi vahet sõitvates kiirrongides sisseeadnud raadio-telefoni üldiseks tarvitamiseks. Kõnemaaks on 5 Saksa marka 3 minuti eest.

## Teated lõunariikide raudteilt.

**Bulgaaria** raudteed töötavad nüüd pärast ebaõnnestanud sõda heakstegemise ja kahjudetasumise tähe all ja ei saa omi tarvidusi algastmeliseltki silmas pidada. Tehnilisest vaatepunktist on raudteed puudulikud, jaamad väikesed, töökojad ei täida omi ülesandeid niihästi koosseisude, kui ka vananenud sisseadete poolest; vagunite puudus on suur, mille all kannatab kaubandus. Sõja katastroofilise lõpu tagajärjel kaotas Bulgaaria 2358 vagunit, mis jäid välismaile, ja rahulepingu põhjal oli ta sunnitud ära andma veel 98 vedurit ja 1994 vagunit, millised sõjaajal olid sõjasaagina sinna sattunud. Kokkuvõetult kaotas Bulgaaria rohkem kui poole omist vagunitest. Ka ei olnud vedurite suhtes asi parem, sest enam kui pooled nendest olid tarvitamiseks kõlbmatud ja vajasid põhjalikku parandust. 1920.–1923. a. rentis Bulgaaria Saksamaalt 2324 vagunit ja ainult sel kombel oli tal võimalik teostada regulaarset rongide liikumist. Vagunite puudus on rahvamajandusele raske kahju toonud. Näiteks, on langenud munade eksport, üks tuntavamatest Bulgaaria sissetulekutest; 1921. a. oli see võrreldes 1911. a. ainult 2%. Põhjuseks oli asjaolu, et ei olnud küllaldaselt vaguneid kauba välismaile transporteerimiseks. Raudtee tervendamise asemel, omade sissetulekute arvel, on raudteevalitsus sunnitud kõiki sissetuleku summe riigi sissetulekuteks maksma, kus nad lähevad muudeks kuluudeks ja heakstegemise otstarbeks; ajajook-

sul on roobastee seisukord sedavõrd halvenenud, et mitmel korral on juba rongide liikumiskiirust vähendatud, vastasel korral oli karta õnnetuste rohkenemist. Ainsad tähelepanemiseväärtsed edasipüüdmise sammud on tingitavad administratsiooni täielisest rippumatusest. Viimane asjaolu annab lootust, et kord arusaadakse, milliseid nõudeid peaksid raudteed täitma, ja, et enne pole oodata paranemist, kui tehnilisi olusid tuntuvalt ei tõsteta.

**Serbia ja Bosnia** raudteede ühendamine on nüüd teostatud uue teosa juureehituse abil Uzice ja Vardiste vahele. Viimase teeharu avamine oli käesoleva aasta esimesel poolel.

(Raudtee ajakirjast „La fervejisto“).

## Kanaada.

**Uus rekord. 4500 km peatamata sõit.** Kanadas seati nende päevade sees uus kiirrongi-veduri rekord üles. Uuesti elektrifitseeritud „Canadian National Railway“ raudtee, mille rööbastik läheb läbi kogu Kanada, Montreal'ist kuni Vancouver'ini, on ehitatud uus elektri vedur, mis peatamata sõidab ära 4500 km. Rong sõitis kogu tee keskmise kiirusega 70 km tunnis; isegi kõige järsumatel mäeseljakutel Kanada Alpides oli kiirus kuni 60 km tunnis. See jätab kõik senised rekordid kaugele varju. Kõige kaugem tee, mida senini auruvedur ära sõitis, oli Missouri-Causas teel 1000 km. Mis puutub aga kiirusesse, siis on see veel esialgu küll auruveduri käes. Ameerika rongid sõidavad sageli kiirusega üle 100 km tunnis. Huvitav, et Saksamaal kõigest Euroopa teedest kõige kiirem rong on. Nimelt Berlin-Hamburgi liinil, kus rongid on saavutanud kiiruse üle 100 km tunnis.

## Toimetusele saadetud kirjandus.

**Sisevete uurimise büroo aastaraamat 1924.** Toimetanud teedeinsener Aug. Wellner. Teedeministeeriumi väljaanne 1925. Lhk. VII+136, lisana joonistused neljal tahvilil ja 14 lhk. päevapillisi ülesvõtteid kriidipaberil. Sisu: Eessõna, Sissejuhatus, Veepinna vaatlused, Vooluhulga mõõtmised, Hüdro-meteoroloogilised vaatlused, Veekogude kirjeldus 1924. aasta uurimise andmetel: Rossoni, Tännassilma, Ohne, jõgede kohta jne. Hind?

**Narva-Jõesuu sadama olud 1923/24 a. uurimise andmetel.** Kokkuseadnud Egon Leppik. VI Sisevete uurimise andmed, sisevete uurimise büroo juhataja teedeins. Aug. Wellneri toimetusel. Teedeministeeriumi väljaanne 1925. Lhk. VI+52, lisana joonistused kuuel tahvilil ja 10 lhk. päevapillisi ülesvõtteid kriidipaberil.

Sisu: Eessõna, Narva- ja Rossonijõe ning Narvalahe üldkirjeldus, Narvajõe (Tõrvalast) ja Rossonijõe (Korostellist) olud ning mererand Narva-Jõesuu piirkonnas, Narva sadam. Hind?