

# LESTI RAUDTEE

№ 2-3.



## OSCAR STUDE, Tallinn

Ekspeditsiooni äri

Korrastus — Inkasso — Kinnitamine — Laevaagendid

Oma puksilrid, praamid ja ladud raudtee ühendusega

Kõnetraat: Juhatus nr. 705. Eksport osakond nr. 2071. Laevaosakond nr. 118, 22-17.  
Import osakond nr. 1521. Toli osakond nr. 1532. Ladukontorid nr. 1697, 215.

Telegrammi aadress: „STUDEOS“, Tallinn. — Postkast nr. 63.

## ОСКАРЪ ШТУДЕ, Ревель

ЭКСПЕДИТОРСКАЯ КОНТОРА — Хранение — Инкассо — Страхование  
Пароходные агентства

Собственные буксиры, баржи и складъ съ соединительной жел. дор. вѣткой

ТЕЛЕФОНЫ: Правление № 705. Импортное отделение № 1521. Экспортн. отд. № 2071. Таможен. отд. № 1532.  
Пароходн. отд. № 118, 2217. Управл. складами № 215, 1697. Адр. для телегр.: „ШТУДЕОСЪ“ Ревель. Почт. ящ. 63.

## OSCAR STUDE, REVAL

SPEDITIONSGESCHÄFT — Lagerung — Inkasso — Versicherung — Dampfer-  
Agenturen — Eigene Schlepper, Leichter und Speicher mit Geleisanschluss

TELEPHONE: Chef Nr. 705. Import Abt. Nr. 1521. Export Abt. Nr. 2071. Zollabteilung Nr. 1532. Dampfer-  
abteilung Nr. 118, 22-17. Lagerverwaltung Nr. 215, 1697. Telegr.-Adr.: „STUDEOS“, Reval. Postfach Nr. 63.



# Tallinna Krediit-Pank, A.-S.

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

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

**Panga käes on Kinnituse Seltsi „HANSA“ peaagentuur**

## Saku

= õllevabrik A.-S. =

Sakus,

kõnetraat nr. 17-49

Tallinnas,

kontor: Suur Kloostri tän. 10.

kõnetraat nr. 17-48

soovitab oma

## õlut

tuntud headuses

Saada igalpool

EESTI MEHAANILISE PUUTÖÖSTUSE  
AKTSIASELTS  
A. M. LUTHER, TALLINNAS

VALMISTAB:

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

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

AKTSIA-SELTS  
TALLINNA PABERIVABRIK

E. I. JOHANSON

asub Tallinnas, Maakri tän. 27

Võtab vastu tellimisi igat  
seltsi paberisortide peale

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

PABERIVABRIKU AKTSIAÜHISUS

„KOIL“

Asutatud 1900 a.

**Kohila mõisas, Harjumaal  
Kohila jaam**

Pärnu—Tallinna kitsaroopal. raudtee

Kõnetraat: KOHILA — TALLINN

Säde-aadr.: „KOHILA — KOIL“

Juhatuse asukoht:

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

Kõnetraat: Nr. 150

Tallinna ladu:

Suur Roosikrantsi t. nr. 15

Kõnetraat: Nr. 149



Ainuke tõsine raudteesajanduse ajakiri  
on

# „Eesti Raudtee“

mis ilmub käesoleval aastal üks kord kuus.

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

„EESTI RAUDTEE“ on väljaspool erakondi seisev raudteesajanduse ajakiri.

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

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

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

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

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

## Sellepärast on kuulutamine „Eesti Raudtees“ kõige kasulikum.

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

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

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

Väljaandja: Kirjastusühisus „Eesti Raudtee“.

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



# **E. T. K.**

## **Eesti Tarvitajate Keskühisus**

Asutatud 1917 aastal

**Peakontor:** Tallinnas, Viruvärava puiestee 15  
Telegrammid: „ESTOKO“

Üleriikline tarvitajate- ja majandusühisuste ostu-müügi, omatööstuse ja nõuande keskkoh. Rahvusvahelise kaubaveo, kinnituse ja tollimise talitus.

\*\*\*

**Ladud** — kõigis kodumaa linnades ja suuremates keskkohades  
**Liikmed** — 254 ühisust 278 kauplusega ja 105.000 üksikliikmega  
**Osakapitaal** — 50 miljoni marka  
**Läbimüük** — 1922 a. jooksul — **1.526.285.000 mk.**

## **Põllumajandusline Keskühisus**

# **„ESTONIA“**

Tallinn, Jaani tän. 6 — Kõnetraat 8-55, 18-91, 20-90, 20-94  
Telegrammi aadress: „Zentrestonia“

---

Kõige suurem põllu-, karja- ja linnukasvatuse saaduste eksport  
äri Eestis

Oma piimaäri, vorstivabrik, lihasutsetamise tehas ja külmetus-  
majad

Ehitused üle maa



# Eesti Pank

Peapank Tallinnas, Vabaduse puiestee nr. 3

Osakond Tallinnas, Lai tän. nr. 1

Osakonnad linnades:

Haapsalu ∴ Kuresaare ∴ Narva ∴ Paide

Pärnu ∴ Petseri ∴ Rakvere ∴ Tartu

Valga ∴ Viljandi ∴ Võru

Väljamaal

korrespondendid kõik suuremad väljamaa pangad

---

## Väljavõte arvete seisust 1. jaanuaril 1923 a.

Põhi- ja tagavarakapitaal . . . . .	Mrk.	288.000.000.—
Pangatähed . . . . .	”	1.500.000.000.—
Hoiusummad . . . . .	”	2.300.000.000.—
Korrespondendid passivas . . . . .	”	1.430.000.000.—
Sularaha kassas . . . . .	”	710.000.000.—
Välisvaluuta . . . . .	”	1.380.000.000.—
Diskont. vekslid ja t. laenud . . . . .	”	3.230.000.000.—
Korrespondendid aktiivas . . . . .	”	770.000.000.—

---

Toimetab

kõiksugu panga operatsioone sise- ja väljamaal

Võtab raha hoiule ∴ Annab laenusid

Müüb ja ostab välisraha ja tshekke välisvaluutas

Annab välja maksutähti maksuta iga soovitava summa ja nime peale ilma sihtkoha ja tähtpäeva määramata

Maksutähed vahetakse sularaha vastu igas linnas  
Eesti Pangas ja tema osakondades



# Riigi Turbatööstus

(Juhatus Tallinnas, Kohtu tään nr. 8)

varustab küttetarvitajaid Ellama-Sooniste, Aruküla ja Lavassaare (Jööpre) turbatööstuste **odava ja kõrgeväärtuslise press-turbaga.**

Toidab Ellama ja Lavassaare kaugemaa elektriyaamadest **Haapsalu - Tallinna** ja **Lavassaare - Pärnu - Sindi** ning **Lavassaare - Jaakopi - Vigala** ülekandeliinide piirkondades asuvaid tööstusettevõtteid ja teisi valgustuse ja energia tarvitajaid **odava elektri energiaga ning elektriseerib põllumajandust.**

Aastane turbatoodang ligi 4.000.000 puuda. Ellama jõujaama võime — 2200 hobuse jõudu.

Soovitame ladust ja muretseme tellimise peale kohale

## **Rehepeksugarnituure Piimatalituse sisseseadeid „Alfa-Laval“ koorelahutajaid**

igasugu põllutöömashinaid ja -riistu, veskikivivalamise materjaali, masinarihmu, masinaõli, rauda, reetallaterast, naelu, kunstväetisaineid jne., peale selle talvekuudel

**suhkrut, jahu, riisi, Shoti heeringaid**

\*\*

## **Tallinna Eesti Majandusühisus**

Tallinnas, Viruvärava puiest. 21, kõnetr. 85

Telegrammi aadress: „ESTOKOMMERTS“



**Türi**  
**Paberi- ja Puupapivabriku**  
**Aksia-Selts**

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

Võtab vastu tellimisi igat seltsi  
paberisortide peale

Ladus alati saadaval:

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

**See ajakiri on meie paberi peal  
trükitud**

# Valter Fritz Bode

**Hamburgi Põhja Kaubandus-  
seltsi Hachfeld, Fischer'i  
esitaja Eestis**

TALLINN, Pikk tän. 33, kõnetraat 3-23

SOOVITAB TALLINNA LADUST:

Ameerika

masina-  
tsifindri-  
mootori-  
koorelahutaja-  
autobiili-

} **õli**

tavotti

I-a hollandi värnitsat

I-a põiksaagisid 3 $\frac{1}{2}$  ja 4<sup>1</sup>  
saeviilid

freeserite terast, puufreesimise masina tarvis  
ree-talla terast  
raud-plekki 12 n.  
petrooleumi ahjusid  
liivapaberit  
shmirgel-riiet  
valgeid rohuklaase

## INGLIS MAGASIN

KALEVI ÄRI

VIRU TÄNAV Nr. 4  
PASSAASHI KÕRVAL

ÕDAVAM OSTUKOHT EESTIS  
MÜÜK VÄIKSEL JA SUUREL ARVUL

# Raudteelased,

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

# kapitaali

Kinnitusi kuni 100.000 mk. võib  
ilma arstlike järelevaatuseeta teha

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



E13369

E2

E  
42

# EESTI RAUDTEE

## RAUDTEEASJANDUSE KUUKIRI

Toimetus ja talitus:  
Tallinnas, Nunne tänav nr. 32.  
(Kopli ülesõidu koha juures).

Kontor avatud kella 9—3.

Telefon: nr. 192 raudtee keskjaamast,  
Ärijuhi kodune telefon 19—58 linna kesk-  
jaamast.

Toimetaja kõnetunnid: kella 9—10 p.  
Ärijuhi kõnetunnid: kella 9—10 ja 2—3.

Ilmub iga kuu üks kord.

Tellimise hind ühes kaasannetega  
M. 1000 aastas  
M. 550 1/2 " "  
M. 300 1/4 " "

Ainult välistellijatele.

Kuulutuste hinnad:

1 lehekülj — M. 4000.—  
1/2 " — M. 2000.—  
1/4 " — M. 1000.—  
1/8 " — M. 500.—

Kaantel 50% kallim.

Nr. 2-3 (15-16)

Veebruar — Märts 1923

2. aastakäik.

## Raudtee signalisatsioon, tsentralisatsioon ja blokeerimine.

### I. ÜLDISED SELETUSED.

Raudtee signalisatsioonist.

a) Signalisatsiooni tähtsus raudtee-asjanduses.

Nende suurte sõidukiiruste juures, mil-  
listega meil raudteel tegemist, on üheks  
tähtsamaks ja vastutusrikkamaks ülesandeks  
õnnetuste ärahoidmine nii liikuvale rongile,  
kui ka inimestele. Seda ülesannet on korda-  
länud niivõrd rahuldavalt lahendada, et  
praegusel ajal raudteel sõitmine vähem  
kardetavam ja hädaohtlikum on, kui liiku-  
mine mõne suurema linna tänaval. Seletada  
võib seda sellega, et on leitud abinõu,  
mille tõttu agentidel, kelle hoolde tee  
korraspidamine, liikumise korraldus ja järel-  
valve usaldud, on alaline ühendus võimal-  
dud. See abinõu on signalisatsioon. See  
on üks kõigetähtsamatest osadest raud-  
tee-asjanduses; ta ei ole ainult liikumise  
peakorraldaja, vaid peaasjalikult ka rongi  
õnnetuste eest ärahoidja. Sellepärast pea-  
vad raudtee teenijad, iseäranis tehnilist  
liikumist korraldajad agendid ja niisama  
ka rongi- ja vedurijuhid raudtee signali-  
satsiooni ülesseadeid põhjalikult tundma,  
nendega ümberkäia ja neid õieti ja õigel  
ajal tarvitada oskama.

Õigel ajal ja õieti antud signaalid  
rongidele, mis jaamade vahelisel ehk nende  
ümbruskonna teedel liiguvad, ei hoiata  
ainult neid, vaid otse hoiavad neid õnnetuste  
ja igasuguste juhtumiste eest. Sellepärast  
on tarvilik, et iga raudtee teenija signali-  
satsiooni tingimata kindlasti ja põhjalikult

tunneks ja sellega üldse ettevaatlikult ja  
tähepanelikult toimiks.

Isikud, kes signalisatsiooni nõudmisi ei  
täida, neid tarbekorral ei käsita ehk koguni  
vale signaale annavad, langevad administra-  
tiivse karistuse alla, ehk võetakse kohtu-  
likule vastutusele.

Üldiselt käib raudtee rongide liikumine  
ennem väljatöötatud sõiduplaani järel. Kuid  
on palju põhjuseid olemas, mis õige s. o.  
sõiduplaanis ülestähendud liikumise korra  
ära segavad, näituseks: halvad ilmad, veduri  
rikkimine, mitmesugused juhtumised teel  
j. n. e. Ühe rongi hiljaksjäämine mõjub  
tingimata ka teiste rongide liikumise peale  
ja nõnda segatakse terve liikumise kava  
ära. Ainult õigel ajal teadustamisega rongi  
hiljaksjäämisest vastavatele agentidele ja  
kiiresti tehtud korraldustega on võimalik  
rongide liikumist osalt ja vahest ka täie-  
likult jalale seada. See kiire korralduste  
edasiandmine on jällegi ainult signali-  
satsioonis väljatöötatud agentide omavahe-  
lise koostöötamise meetodi järele võimalik.

Kõige selle juures on väga tähtis signali-  
satsiooni abinõude valik ja nende õieti  
tarvitamine, mille tõttu rongide läbikäiku  
märksa suurendada võidakse. Iseenesest  
arusaadav, kui rongi liikumise korraldusele  
tarvisminevad teated rongi teenijatele ja  
tee- ja liikumisagentidele tuleks suusõnal,  
kirjalikult ehk ka telegraafi teel edasi anda,  
siis kulubs selleks palju aega, mida suure  
hulga rongide läbilaskmiseks tarvitada oleks  
võidud.

Lõpuks suureneb tema tähtsus veel selle-

E2 1028



8961



pärast, et signalisatsiooni olemas olemisel suusõnaliste, kui ka kirjalikkude korralduste ja käskude edasiandmiseks teenijaid vaja pole ja et agent, oma kohal seistes, võib neid isiklikult, ilma vahemeheta edasi

sau-aparaadid üles seataks, siis võidakse telegrafistide arvu märksa vähendada.

b) Üldised signalisatsiooni põhijooned.

Peab tähendama, et signalisatsiooni põhijooned üldises mõttes oma ülesande poolest kogu ilma raudteedel ühesugused on. Vahe seisab ainult arenemise astmes. Eestis, kui endises Vene riigi osas, maksavad endised Vene riigi seadused. Loomulik, et siis ka raudteel endise (Balti) Põhja-Lääne raudtee määrused maksma jäid. Sellepärast puudutame mõne sõnaga kõnes olevate määruste arenemiskäiku.

Ei olnud ammu, kui kogu Venemaa raudteedel veel 1873 aastal väljaantud „Signaalide määrused“ maksvad olid. Need sisaldasid koguni pealiskaudseid ja enam üldiseid näpunäiteid, mille tõttu raudteevalitsused nende põhjal üksikasjalisi määrusi väljatöötasid, mis üksteisest väga suuresti lahku läksid. Ei olnud isegi ühtlust üksikul raudteel ja pealegi sarnases signalisatsiooni põhielemendis kui seda semafor on, mis arusaadavalt, väga suuri segadusi sünnitas, iseäranis veel siis kui kaugesõidu rongid omalt teelt võõrale raudteele üle läksid.

Seda asjaolu arvesse võttes, andis Raudteede Peavalitsus 1909 aastal enam täielikumad „Üldised signaalide määrused“ välja. Nende täiendamine üksikasjaliselt oli iga raudteevalitsuse enese kohuseks.

Üksiku raudtee signalisatsiooni arenemine rippus siis täielikult vastavast raudteevalitsusest. Nagu igal uuel ajal, nõnda oli ka signalisatsiooni arenemise teel palju takistusi, sest nagu teada arenes signalisatsioon väljamaal, ning Venemaa tarvitses seda ainult ülesseada. Puudus ka laiem tead-



Riigiraudteede ülema esimene abi insener K. Jürgenson.

Karl Jürgenson sündinud Viljandis 1881 a. 24. detsembril, lõpetanud Tartu realkooli 1898 ja Riia politehnikumi 1909 a. 1910 aastast oma ehitusbüroo Tallinnas. 1920 a. raudtee teenistuses.

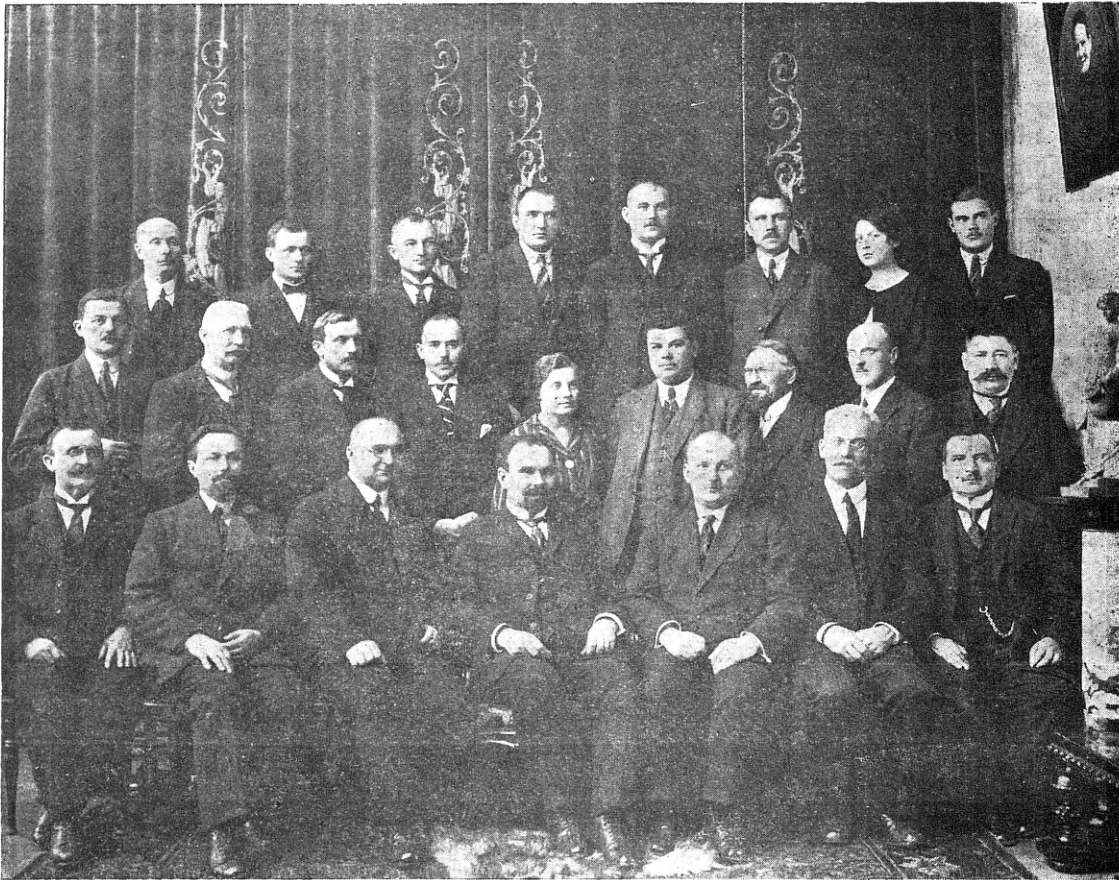
anda ja pealegi mitmesse kohta korraga, kusjuures veel oma käskude täitmist kontrollidagi saab. Selle tõttu võib teenijate arvu märksa vähendada, mille läbi ka raudtee tulud tõusevad. Nõnda näituseks: on harilik nähtus, kui blokeerimise ehk

mine signalisatsiooni ülesseadetest ja tema saavutustest, ning eriteadlased, kes enam vähem kohase projektiga esineda oleks võinud. Kõige suuremat etteheidet tagur-luses signalisatsiooni tarvitusele võtmises teenisid liikumise osakonna agendid. Olles selles asjas enamiste võhikud, teades signalisatsioonist ainult kuulu järele, kartsid nad sarnast asja, mille tarvitusele võtmisel

Enne kui signalisatsiooni ülesseadeid, tema arenemist ja tarvitamist mitmesugusteks eriülesanneteks kirjeldama hakkame, peame raudteega ja tema peal liikumisega üldistes joontes tuttavaks saama.

a) Seletused raudteedest üldistes joontes.

Raudteid on olemas: 1) „üheteelised“, kus rongide liikumine kumbagile poole ühte ja sedasama teed mööda sünnib ja



Teedeministeeriumi ametnikud.

1. rida (alt ülesse): ins. G. Nurm, tehnilise osakonna juhataja ins. H. Perna, teedeministri abi ins. K. Kark, teedeminister ins. **K. Ipsberg**, peainspektor ins. E. Sulg, ins. G. Beniko, ins. G. Jallajas. 2. rida: ins. V. Nemirovitsh-Dantschenko, ins. V. Thimm, B. Rosen, A. Oja, V. Ston, ins. A. Grünberg, ins. A. Trelle, ins. E. Leppik, A. Remma. 3. rida: V. Murakas, E. Nemvalz, P. Mihelson, A. Suurthal, J. Peipmann, H. Treufelt, J. Nõu, A. Öpik.

juurdeõppimisega tegemist oleks tulnud teha.

Et uue asja läbiviimine üldist laiemat asjaga tutvunemist nõuab ja pealegi isiklist initsiatiivi tarvitab, siis on arusaadav miks mõnel Venemaa raudteel signali-satsioon nii väga viletsal järjel seisis. Seda peab eriti endise Põhja-Lääne raudtee kohta tunnistama, sest nii viletsaid signalisatsiooni ülesseadeid pole isegi kogu Venemaa raudteedel leida.

2) „kaheteelised“, kus kaks teed kõrvuti paralleel liinis maha pandud ja liikumine teed mööda ainult ühes teatavas sihis sünnib.

Raudtee liin, mis kaks lõpupunkti ühendab, nimetakse peateeks ja jagatakse jaamade ja pooljaamadega vähemateks osadeks, mis teejooksuks nimetakse.

Jaamad ja pooljaamad asetakse rahvarikkamatesse kohtadesse, mille tõttu jaamadevahelised teosad ühepikkused ei ole.



Iga jaam ja pooljaam, peale majade ja kõrvaliste hoonete, võtab ka osa peateed oma alla. Peale selle on nad veel kohaliste teedega varustatud nagu: ümbersõidu, vastuvõtmise, ärasaatmise, kõrvaliste ja teiste teedega, mis isekeskis ja samuti peateedega pöörangute läbi ühenduses.

Rongi ühelt teelt teisele üleminekut võimaldab pöörang, mis järgmistest osadest koos seisab: sulgedest, raamroobastest, pööramise mehhanismist ja ristroopast.

Pöörangute arv jaamades on rippuv teede arvust. Pöörangut, mis jaama teljest kõige kaugemat peateed kõrvaliste teedega ühendab, nimetatakse „sissesõidu“ pööranguks.

Jaama ilma loata sissesõidu ärakeelamiseks ja jaama teede ja „teejooksu“ vahel vahetegemiseks on sissesõidu pöörangust teatavas kauguses signaal ülesseatud. Harilikult on see 4—5 sülla pikkune post, mille otsa liikuv tiiv teatud kujul ja suuruses kinnitud. Selle tiiva seisukohaga antakse sissesõitvale rongile märki, kas ta jaama sissesõita võib ehk mitte.

Nõnda nimetud „vahejaamad“ seisavad kahe teejooksu vahel, kuhu rongid mõlemalt poolt sissesõita võivad. Sellepärast peab niisuguses jaamas kaks, kumbagil pool üks sissesõidu signaal olema. Nende signaalidega lahutakse ka jaamateed teejooksust ära. Osa, mis jaama poole signaali jääb, nimetatakse jaama piirkonnaks.

Oma tegevuse, kauba sisse- ja väljaveo ja reisijate arvu järele varustakse jaamad suurema ehk vähema hulga vastuvõtmise, väljasaatmise ja rongide vaheldusteedega ja liigitakse: pea- ehk lõpujaamadeks, suurteks-, väikesteks-, vahe- ja pooljaamadeks. Suurtes jaamades, kus vedurite depoo, töökojad vagunite ja vedurite paranduseks ja ka kaubajaam — kauba vastuvõtmiseks ja väljandmiseks, tehakse peale ülaltähendud teede veel eriteed, nagu: traksiooni teed — vedurite ja vagunite asetamiseks ja pargi teed, kus manöövri liikumine täie ja tühja kaubavagunitega rongidesse jaotamiseks sünnib.

b) Rongide liikumisest raudteel.

Raudtee ehitustega ja jaamadega lühidalt tutvavaks saades, vaatame ka põhijooni, mille järele rongide liikumise korraldus sünnib.

Rongide liikumine sünnib enim kokku-seatud rongiliikumise graafika järele, kus rongide sissesõidu aeg, seisakud ja väljõidu aeg igas jaamas ja pooljaamas äratähendud on. Liikumise graafika kokkuseadmisega saadakse ühtlasi võimalus rongide arvu, mis öö-päeva (24 tunni) jooksul liikumisel võivad olla, ära määrata, ehk õigem öelda — võidakse tee läbilaske võimet väljaarvata.

(Järgneb).

## Raudteede eksploatatsioon.

A. R—nn.

(Järg).

### VI. Raudteeliste teenete vahetusline väärtus.

Tähtsamad põhimõtted veohinna määramisel.

Raudteeline teene — vedu — nõuab sellelt, kes teda esitab töö, materjalide ja kapitaali kulu, tuues sellele, kes teda tarvitab, teatavat kasu, s. t., raudteelisel teenel on hind ja väärtus ning, järjekult, peab tal olema ka vahetusline väärtus.

Raudteeliste teenete vahetusline väärtus ehk teisiti, — veohind määratakse kindlaks veotariifides.

Kui raudteeline ettevõtte oluliselt ei erineks teistest majandusliste ettevõtete liikidest, siis määratakse ka raudteelise ettevõtte vahetusväärtus, nimelt — veo vahetusväärtus ära ühest küljest raudtee veo oma kuluga ja, teisest küljest — kasu-

liikkusega veo tarvitaja suhtes, kusjuures see vahetusväärtus alluks nõudmise ja pakkumise seadusele. Kuid, eelpool selgitatud raudteelise ettevõtte iseäralduste järel-dusel, ei saa raudteeliste teenete vahetusväärtust määrata nõudmise ja pakkumise pimemängu teel, vaid teadliku inimtahtmise väljenduse teel. Teiste sõnadega: raudtee tariifid seatakse kokku mitte omavoliliselt — töösturite ja tarvitajate turuvõitluse tagajärjena, vaid neid töötavad välja plaanikindlalt asutused, mis raudteeasjandust juhivad ning valitsevad.

Teooria ja praktika näeb ette mitmekesi-seid põhimõtteid, millele põhjal raudtee tariife määratakse, kuid nad kõik koonduvad järgmiste printsiipide ümber, millised oleks:

a) Raudteeliste teenete võimaldamine rahvale kas täitsa riigi kulul või nii, et riik ainult osa kulusid kannab.

b) Tariifi niisugune moodustus, et tariif esineks abinõuna, mille varal võimalik mõju avaldada riigi üldmajanduse peale.

c) Võimalikult suure tulu saamine raudteelisest ettevõttest (ratsionaalne kaubandusline korraldus ja juhtimine).

Selleks, et nende lahknevate põhimõtete hulgast leida otstarbekohast tariifi küsimuse lahendust, tuleb silmaspidada kui sihtinajataja tulitorni kiirt — majandusteaduse algmõisteid.

Majanduslise tegevuse juhtivaks printsii- biks on — võimalikult täieline tarviduste rahuldamine võimalikult piiratud jõupingutuse ja kapitaali kulu juures. Siit tekib tung — tõsta tööviljakust. Riiklise majanduse tähtsamaks ülesandeks on kõikkülgne, selleks sihitud tegevus, et seltskondlise töö tagajärjerikkust maksimaalse täiuseni viia, et, Sombardi ütelse järele inimkond „vähe töötada ja palju saavutada võiks“. Raudtee majandus esineb ühe lülina üldises rahvusmajanduse süsteemis, mispärast ka raudteetariifide moodustamine kaasa aitama peab sama lõpusihi — riigi tegevate jõudude otstarbekohasema kasutamise ja tarviduste võimalikult täieliku rahuldamise saavutamiseks minimaalse energia ning kapitaali kulu juures.

Selgitame selle põhimõtte teostamise viisi erinäitel. Olgu kaks linna — A ja B. Mõlemis neist valmistatakse telliskivi. Oletame, et linnas A tuhat kivi 1000 mk. maksavad, B-es aga — 1500 mk., ja vedu raudteel A-st B-sse 300 mk. tuhande kohta tuleks. Määraku kõik need hinnad asjade tõsist väärtust, likvideerides kõik valmistamise kulud, s. t., materjaali, töö ning kapitaali katmiseks vajatud summad. Antud tingimisel nõuab kapitaali ning tööjõu kokkuhoidmise printsiipt, et telliskivid valmistatud saaks mitte B-es, vaid A-as, kust nad B-sse vedada tuleks.

Kuid ütleme, et raudtee telliskivi veo tariifi kõrgemaks määrab tõelikust veohinnast. Oletame, et see määr võrdub 700 margale tuhande eest. Selle järeldusel ei saa telliskivi enam vedada A-st, vaid neid tuleks B-es valmistada, kuigi see avalikus vastolus minimaalse töökulu printsiiptiga. Kujutame ette vastupidist juhust, — nimelt, et tõelik veohind 700 mrk. on, raudtee aga eksikombel 300 margalise tariifi kin- nitab. Ka sel puhul ignoreeritakse majandusline põhimõte, sest et telliskivi B-st vedama hakataks, mis aga üldse rohkem töö, materjaali ning kapitaali ku'u nõuab kui kivide B-es koha peal valmis-

tamine. Näitlikkuse selguse huvides lep- pisime siin kaunis elementaarse näitega. Tegelikult aga ei sihtu riikline majandus kaugeltki nii sirgejoonelist teed. Võib juh- tuda, et linnas B vabanenud töö ja kapi- taal seal niisugust kasutust leiavad, et tasatehakse kõik kahjud, millised ebaratio- naalne telliskivide valmistamine linnas A, kus sama kapitaal ning töö, võib olla, kasutamist ei leiaks.

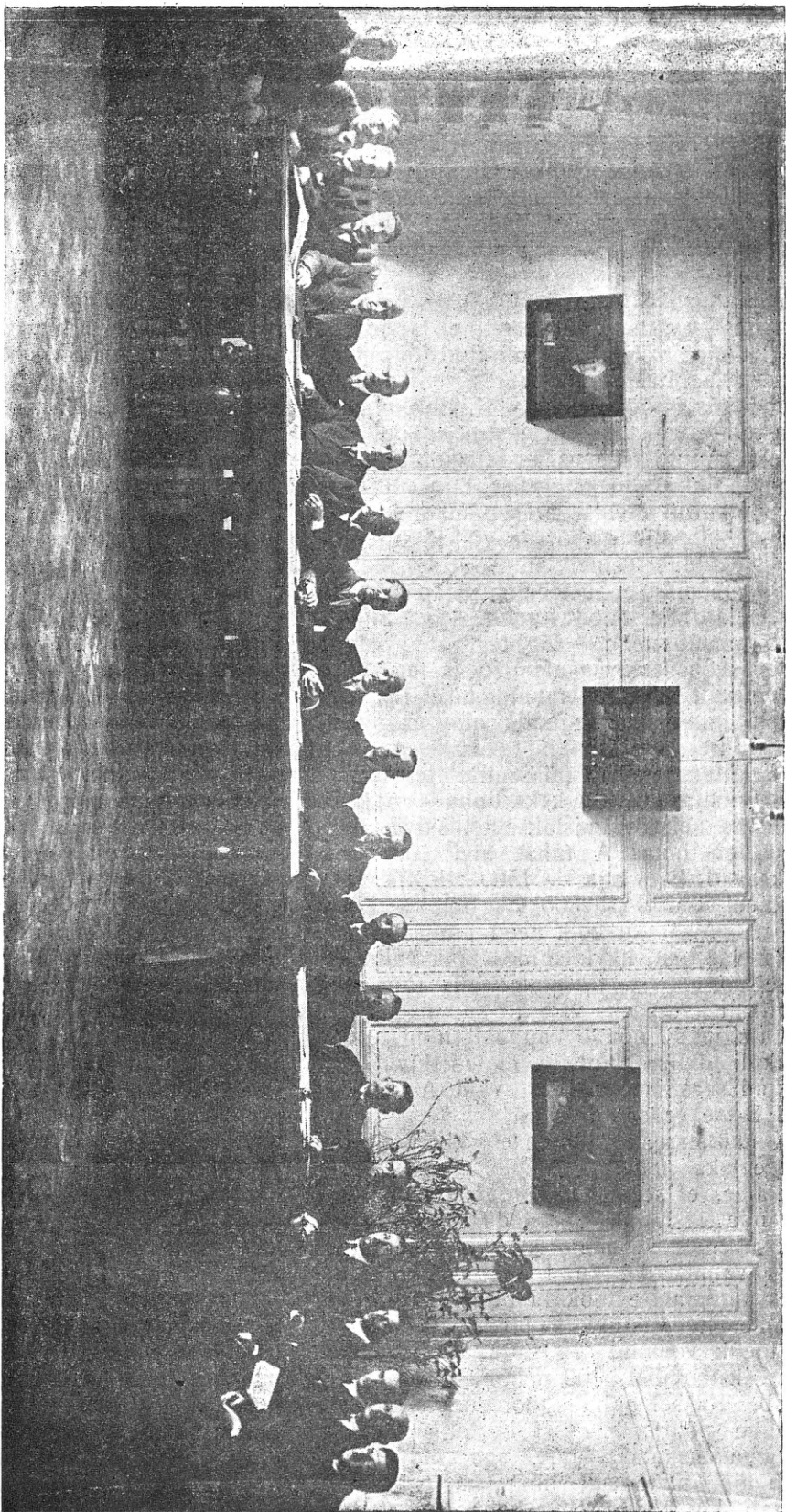
Selgusele jõudes tariifipoliitika põhimõtte küsimuses, otsime süsteemi, mis kõige kohtlikum selle põhimõtte teostamiseks.

Raudteede määramine üldiseks mak- suta kasutamiseks pole tegelikult kusagil läbi löönud, kuid mõte niisugusest pöör- dest on küllalt veetlev. Maksuta kiviteede, kaanalite ja jõgede kasutamine, maksuta õpetus koolides, maksuta ravitsemine haige- majus — kõik see tekitab tahtmatult mõtte ka raudtee veo- ja sõidumaksu äramuut- mise üle. Kuid seda ideed ökonoomilise põhi-printsiipti vaatekohalt arvestades, peame talt loobuma, sest et maksuta raudteeliste teenete juures kahtlemata saadub kolos- saalne töö ja kapitaali kahjulik raiskamine. On ju selge, et tarvitaja tarbeaineid ka sel puhul väga kaugelt veab, kui nende ainete hinnavahe tööstus- ja tarvituspunk- tides minimaalne.

Samasugune rahva varanduse raiskamine, kuigi mitte nii suur arvulisest kui oluli- sest küljest, on võimalik niisuguse tariifi süsteemi loomisel, mille puhul teatav veo- kulude osa (näit. protsentide arvamine ehituskapitaali katmiseks) riigi kulul kus- tutatakse. Peatame nüüd niisuguse poliitilise süsteemi juures, mille puhul tariife võetakse kui riigi üldmajanduse peale mõ- juvat tegurit, vaatamata, kas raudtee enese kulud kaetud saavad või mitte. Kuivõrd suurt mõju tariifid kohaliste huvide peale avaldavad, — selgub sellest kirglistest võitlusest, millist üksikud raioonid ühe või teise tariifi pärast peavad. „Tahan — rikastan, tahan — vaeseks teen“ — võib öelda igale tööstusraioonile võim, kelle kätte koondud tariifide niidid. Niisugune võim edendab ja rajab hõlpsalt tööstust selles punktis, millist kohtlikuks loeb, teises kohas aga võib ta teist liiki tööstust hoopis väljasuretada. Nende keeruliste ja majandusliste küsimuste lahendajateks on need või teised riigiametnikud, kes kom- petentsed peavad olema aladel, millistel otsust teha ei suuda ka majanduselule palju lähemal seisvad isikud.

„Rauakaupmees teab harva kolonialkau-





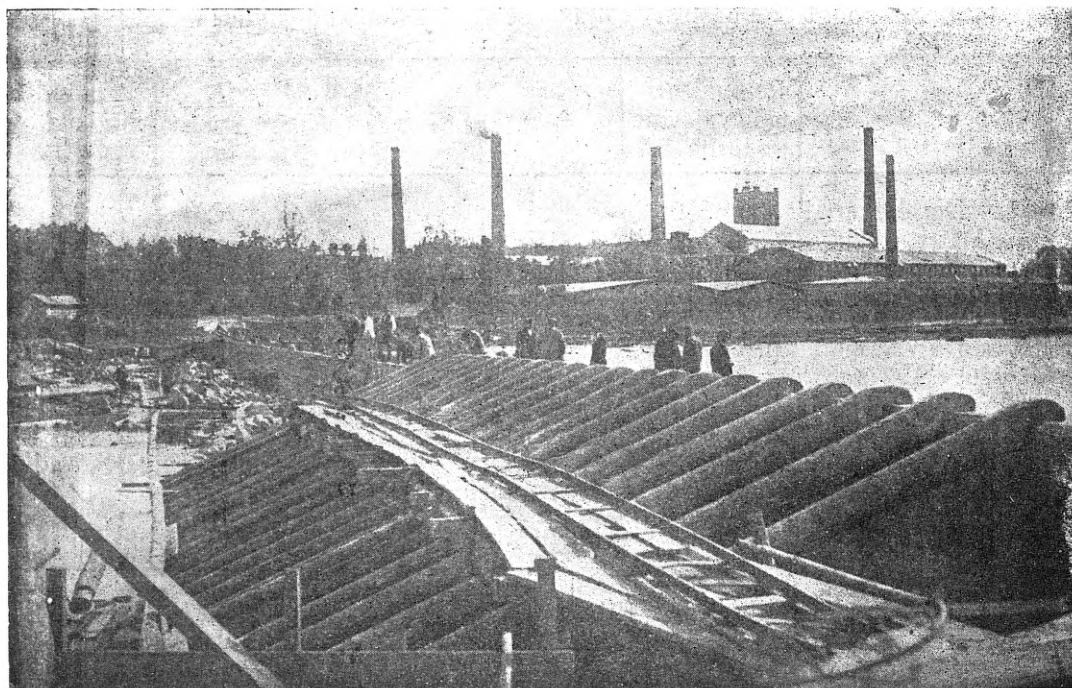
### Riia raudteekonverents 5. veebruaril 1923 a.

Istuvad laua ümber (pahemalt poolt paremale): 1) Eesti Posti-Tel.-Tel. Peavallitsuse esitaja **V. Silla**, 2) Läti Posti-Tel.-Tel. Peavallitsuse esitaja **J. Aushovitsh**, 3) Soome Laevastõdu Seltsi esitaja **G. Lilienthal**, 4) Pärnu-Tallinna kitsarööplise raudtee ülem ins. **O. Raudsep**, 5) Pärnu-Tallinna k.-r. raudtee liikumise os. ülem ins. **A. Hammerbek**, 6) Rahvusvahelise magamissevagunite Seltsi esitaja **A. Viikhof**, 7) Riigi raudteede liikumise os. ülem **A. Reimann**, 8) Riigi raudtee valitsuse väljamaa raudteedega ühenduste inspektor ins. **R. Selja**, 9) Leedu rdt. esitaja **J. Iljin**, 10) Konverentsi esimees Läti raudteede eksploatatsiooni osakonna direktor **T. Dumps**, 11—15) Vene Nõukogude raudteede esitajad **M. Drogovskiy**, ins. **N. Srebnitsky**, **A. Kobjako**, **A. Grushko** ja ins. **K. Melnikov**, 16) Vene Nõukogude Teede Komisariadi esitaja **J. Jatsovitsh**, 17) Poola rdt. Viina direktsiooni esitaja **K. Beck**, 18) Läti reisisjate jaoskonna juhataja **P. Meson**, 19, 20, 21 — Läti rdt. ametnikud.

pade müügi tingimisi" — öeldakse ühes austria tariifi anketis, „kivisöe kaevanduse omanik aga — sama harva põllumajanduse olukorda; kuid raudtee direktor peab omama seda universaalset geniaalsust.“ Austria teedeminister Bjelinski lausub, et „kui direktsioon koos seisaks päris geeniust, — tal ka siis õiglast ja otsarbekohast ülevaadet ei võiks olla iga kaubandusala konjunktuuridest, et selle põhjal teostada tariifide muutusi, mis ühtlaselt kasu tooks kui raudteele nii ka publikumile“.

Isiklise kompetentsi puudusel tuleks ametnikkel kasutada asjast huvitud isikute

et mainitud süsteemi läbiviimiseks tarvis on veo omahinnale juure lisada teatavat tulu- protsenti — maksimaalset riigi antud majanduslistel tingimistel. Et raudteele üksipuha, kas vedada kasti põllukiviga ehk samakaalulist kasti kalliskividega, kas toimetada kohale puud kulda või puud rauda, — siis tekkib mõte, nagu peaks tariifi määr olema ainult ladungi kaalust, mitte aga ta liigist. Erandina võiks esineda ehk niisugused kaubad, mis oma suurokoguse poolest vaguni täit kandejõudu tarvitada ei luba. Tariifikatsiooni süsteem, mis rehkendab üksnes kauba kaaluga, kannab loomuliku



Sindi kalevivabriku harutee lõpp.

arvamisi ning siis, nagu tähendab prantsuse majandusteadlane Sa is. „Saavutaksid tulu riigi poolt antud eesõigusist mitte need, kes mainitud eesõigusi tõesti ärateeninud, vaid isikud, kes neid väljapaluda oskavad“.

Väljaminees kõigist neist harutusist, leiame kokkuvõttes, et tariifi, kui ökonomilise mõjuteguri valitsemine iga ala ja iga küsimuse kõikkülgselt tundmaõppimist nõuab.

Loomulik ja ajaloolik tariifide süsteemid.

Vaatleme põhjalikumalt niisugust tariifide süsteemi, mille eesmärgiks — suurima puhaskasu saavutamine. Paistab olema nii,

tariifi süsteemi nime. Laias masstaabis kasutati seda süsteemi Elsas-Lotaringias peale preislaste sissetungimist 1870. a. sõja ajal, kusjuures kindlaks määrati ikkagi seitse tariifimäära — siduvuses kiiruse, saadetava kauba hulga ja vagunite liigiga. Pärastpoole, otseühenduse loomisel Elsas-Lotaringia raudtee ning muude Saksamaa teede vahel, saabus tarvidus — tariifi neil ja teisel ühtlustada, mille järeltusel puhtast loomuliku tariifi printsiibist veelgi kauge- neda tuli. Edaspidist edu sel süsteemil enam kunagi ei olnud.

(Järgneb).



## Venemaa raudteede seisukord ning transportolud.

Nõukogude Venemaa 1922/23 a. eelarve arutamisel pühendab sealne ajakirjandus palju tähelepanu oma viletsate transportoludele. „Ekon. Sch.“ üks Nr. on peaauglikult sellele küsimusele pühendud ning toob palju huvitavaid andmeid, mis seisukorda illustreerivad.

Raudteed on sarnases viletsas seisukorras, mis tõsiseid kartusi äratav. Kohutavalt on kasvanud rongiõnnetuste arv: käesoleva aasta I poolel on mädanenud ja kõdunenud liiprite tõttu 30 rongi roobastest välja-

jooksnud; 1913 a. polnud aga ühtegi rongiõnnetuse juhust tee halva seisukorra pärast. Kui eelseisval aastal liipreid ei suudeta uuendada, siis võib seisukord tõesti katastroofiliseks muutuda. Juba praegu ei saa raskemad vedurid mõnel teel sugugi liikuda. Sildade parandamiseks puuduvad tarvilised materjaalid, ning need lagunevad alatasa, sünnitades liikumisele suuri takistusi.

Vedurite seisukorrast annavad pildi allseisvad ametlikud arvud:

1921—1922 a.	Remonteerimist vajavate vedurite arv	%	Nendest vajavad			Remondiks kõlmatute vedurite %
			Suurt	Keskmist	Väikest	
			r e m o n t i			
Oktoober—Detsember .	11.530	60,4	2655	2384	2294	8,8
Jaauar—Märts . . .	12.101	63,7	2759	2634	2527	15,2
Aprill—Juuni . . .	11.872	62,1	3060	2662	2417	3,3
Juuli—September . .	11.310	58,8	3423	2339	2176	1,7

Eeltoodud arvud näitavad remondi tööde viletsat edu: 1921 a. oktoobris vajasid suurt remonti 2655 vedurit, juulis—septembris—3423 ja 1. okt. käesoleval aastal—juba 3512 vedurit.

Palju huvi pakuvad andmed raudtee töökodade ning tööliste tööviljakuse kohta

1913 kuni 1922 aastani. Kui, näituseks, Nikolai raudtee töökodades tehtud tööd ja ühe tööliste tööviljakust 1913 aastal 100 üksuse peale arvata, siis hakkab see 1917 aastast kiiresti langema, näidates väikest tõusu alles 1922 aastal.

	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922
Nikolai raudtee töökodade tegevuse viljakus . . .	100	102,1	123,3	125,4	79,1	28,4	37,5	53,6	36,2	44,0
Üksiku tööliste tööviljakus .	100	100	100	100	50,0	20,7	27,2	40,0	25,0	42,3

Samasugust tagasiminekut näitab ka liikumise kiirus. Nõnda, näituseks, tegid rongid 1913/14 a. Doni basseinis keskmiselt 44,7 versta tunnis, 1922 a. I poolel aga ainult 16,8 versta. Omski raudteel olid vastavad arvud 42,1 ja 28,8; Kiev-Voroneshi—37,5 ja 18,9.

Kuid kõige viletsamas seisukorras on vaguni park. Käesoleva aasta 1. jaanuariks oli 415.987 vagunit, nendest 293.507 haiget; 1. augustil oli neid 415.100, millest 271.221 haiget oli, kuna septembri kuus 413.609 vagunist 271.000 remonti vajasid. Iga päev rikkineb rohkem vagunis, kui neid remonteerida suudetakse.

Ka sisemine veühendus jõgedel ja

järvedel pole sugugi paremas seisukorras. Laevate riigistamisest on juba ammu loobunud ning nüüdseks päevaülesandeks on surmatuid ettevõtteid, nagu „Samoljot“, „Kavkas & Merkurij“ j. m. uuesti ellukutsuda. „Ekon. Shisn.“ avaldud artiklite autorid rõhutavad seda asjaolu, et nõukogude raudteasjanduses puudub pea täiesti kindel arenduskava ja siht. Peale selle puudub korrashoiuks tarvilik raha, mida raudteed on sunnitud ise enestele muretsema, et väljapääsu leida. Loetakse hädatarvilikuks, et raudteede tarvis peab veel käesoleval aastal vähemalt 25 miljoni liiprit valmistama—ainult siis võib loota, et ka eelseisval aastal võib Vene raudteel reisida. —s.

# Inseneer Julius Simpmann-Vambola.

Suurem raudteede ehitaja ja metsa-suurtööstur Eestis.

Eesti Vabariigi esimeste kolme raudteede valmisaamise puhul, mis kõik inseneer Vambola ehitud, toome tema päevapildi ühes lühikese eluloo-kirjeldusega.

Sündinud Tallinnas 1876 aastal töömehe pojana. Seitsme ja poole aastast ise-seisvalt ellu astunud, omale ülespidamist lei-des esiti ajalehemüü-jana, (Wirulane, Wal-gus, Postimees) siis raamatukauplejana (Pihlaka ja Otti käsi-kaupleja), kes majades ja laatadel oma käsi-korvikesega rändas. Niisugune äritegevus võimaldas poisile pääle näljapalukese isegi haridust saada, mille järele ta jänunes, esiti Schotteri algkoolis, pärast Thomsoni linna-koolis, mis ta lõpetas, olles õhtutel Vanas-Estoonias, Harju-värava mäel ja Nõmmel restoraanides — veere-mängupoisiks ja tehes pääle koolitundisid al-guses — kingsepa- ning pärast sepa'ööd. Suvis-tel koolivaheajal oli Vambola kas sula-sena maal talupidajate juures ehk päevatöö-lisena Tallinna ümbru-ses või müüri-sepana ehituste töö. Igat tee-nitud kopikat tuli ham-mastega kinni hoida, ennast ainult silgu, kartuli ja leivaga toita, sest pikk tali tarvitas;

rublasi ülespidamiseks ja kehakatteks. Tal-linna neljaklassilises linnakoolis õppides teenis Vambola kaks aastat söögi ja toanurga eest toiduainete kaupluses poisina, misjuures oma viletsa kehakatte läbi alati kaasõppijate pilke märgilauaks oli; nii käis ta pakastel talvetel ilma pääliskuueta, sitsipluuses koolis.

Õppimist jatkas ta Peterburi kooliõpetajate instituudis, kuid kui kogutud paar sada rubla lõppesid, oli ta ulalusetu, saatis ööd



Inseneer J. Simpmann-Vambola.

mööda Elaagina saarel ja nälgis talvel päevadekaupa, lubades omale parematel juhtumistel ainult paar korda nädalas Vassili saarel von Dervis'e söögimajas käia, kus prii leiba anti, kui sisseastumiseks kolmekopikalise pudru jaoks raha leidis. Ainelistel põhjustel oli ta siiski sunnitud kooliõpetajate



instituudist teisel õpeaastal lahkuma, sest kahekümneviie kopikalised tunnid ja kopi-kaline reamaks kaastöö eest „Postimehes“ ja „Lindas“ ei jõudnud anda õppimise võima-lust Tallinnas kohtupriistavi ja advokaadi juures teenides, näpistas ta söögi kõrvalt veidi tagavara ja matkustas tagasi Peterburi õppimist jätkama. Ta astus Peterburi kol-mandama realkooli kasvatajaks, kust omal algatusel kooliõpetajate instituudi lõpukatsed sooritas. Juba õpetajate instituutis ja hilje-malt oli ta Peterburis Eesti Seltsides ja karskuse väljal tuntud tegelane, kõnemees ja jõukarastuse harrastaja, ning esimese Eesti jõukarastuse seltsi „Kalevi“ asutaja ja ilmakuulus jõukangelane, kelle arva-mist üle Venemaa ning isegi väljamaal arvesse võeti. Peterburi May gümnaasiumis ja realkoolis teenides, tegi ta küpsusekatse, kuulus Peterburi ülikoolis õiguseteadust, astus Venemaa Riigikantseleisse seaduse kogu jaoskonda teenistusesse ja hiljemalt Soome ministri-riigisekretäri ametkohale.

Õpetaja — ja ametniku — kohused Vam-bola elunõudeid ei rahuldanud. Ta unistas laialdasest loovast tööst, heitis kolmekümne-kahe aastaselt, aineliselt mureta seisukorras endised ametid kõrvale ja astus tehnika ülikooli, esiti Müncheni, Zürichi ja Riga, siis Peterburi politehnika instituuti, mis ta 1916 aastal esimese järgu ehitus-inseneri diplomiga lõpetas. Juba kaks aastat enne inseneriks saamist asutas Vambola Soomes metsatööstuse suuräri, mille harud, üle terve Soome ulatasid, nii et ta omanik „Soome puukuningaks“ kutsuti.

Eestis algas Vambola oma äritegevust Vabariigi metsasuurtööstuse ettevõtjana 1921 aastal ja jätkas ehitustööde alal, ning on selle lühikese aja jooksul mitmekümne miljoniliste ette-ötete ellukutsujaks ja teos-tajaks saanud, mis oma tegevuse juured üle terve Eesti laiali laotanud on. Tema karske eluviis, (ei ole kunagi tarvitanud piiska alkohooli ega tubakat) raudne tervis, (ei ole neljakümnekuue eluaasta jooksul kordagi haige olnud), jõu karastus ja raugemata tahtejõud võimaldavad temale ilma väsi-must tundmata 16—20 tundi päevas edukalt töötada, ehk päevade kaupa ilma raskuseta teeviletsusi ja söömata olekut mitmesaja verсталiste autosõitude puhul üle elada. Vähe on paikasi Eestis, kus Vambola len-dav jõumasin tuntud ei oleks. Eesti äri-ilmas on ta iseäranis silma paistev oma ameerikalise ajahindamise, kiiruse, asja-likkuse ja täpisealsuse ning ausa tegu-viisiga, misjuures teda Eesti esimese suur-töösturi nimega austakse.

Pärnumaal, kuuskümmend versta raud-teest eemal, lõi ta eeskujuliku metsasuur-tööstuse, kus kahe aasta jooksul üle 40.000.000.— marga eest metsasaadusi on valmistud. Aasta jooksul teostas ta era-korralistel oludel Laiksaare harutee ehituse (42 kilomeetrit). Tema ehitud on ka Pärnu-Sindi prügitöö. 3-me kuulise täht-ajaga lõpetas ta Valk-Koiküla raudtee-ehituse, iseäranis rasketel ehitustingimistel, praegult lõpetab ta Pärnu-Jõõpra raudtee ehitustööd, ja jätkab veel 16 muud ette-võttet.

## Väljavõtte Poola kaubaveo tariifist.

I. Määrused veoraha väljaarvamise üle väike- ja suurkiiruse saadetiste pealt.

II jagu. Maksev 1 juun. 1921. a.

1. Saadetiste edasisaatmise kiiruse suhtes jagatakse need suurkiiruse- ja väikekiiruse-saadetisteks.

2. Saadetised jagatakse nende kaalu järgi: väikesaadetisteks, millede kaal on alla 5000 kg. poolevaguni saadetisteks, millede kaal on 5000 kg. ja rohkem ning täisvagunisaadetisteks, missugused kaaluvad 10.000 kg. ja rohkem.

3. Veoraha arvatakse saadetise tõeliku kaalu pealt, kui tariifis ei ole selle kohta ettenähtud teistsugune väljaarvamise kord, kuid mitte vähem kui: 30 kg. eest suur-kiiruse saadetiste pealt ja 50 kg. eest

väikekiiruse saadetiste pealt. Kaal teh-takse sel kombel ümarguseks, et väike-saadetiste pealt iga algatud 10 kg. arva-takse täie 10 kg. eest, kuna poole- ja täie-vagunisaadetiste pealt iga algatud 100 kg. arvatakse täie 100 kg. eest.

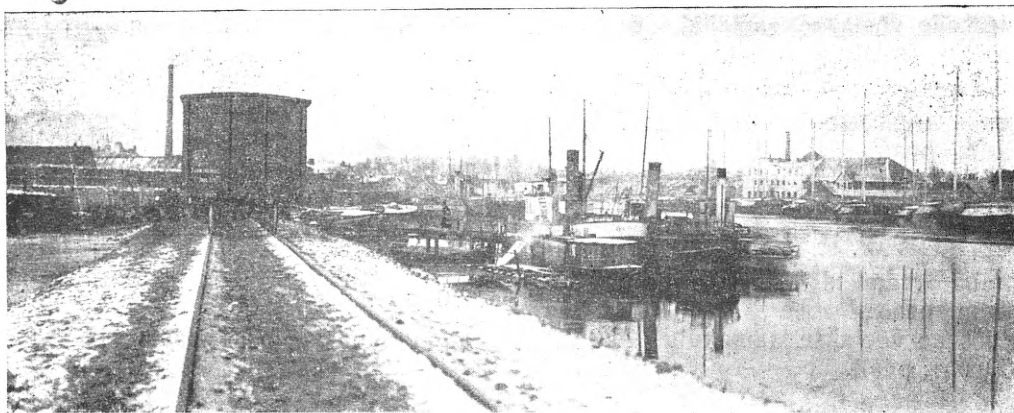
4. Veoraha tehakse ümarguseks täien-dades täie markadeni.

5. Kauguse pealt alla 10 klm. arvatakse veoraha 10 klm. eest.

6. 7. 8. (Selgitavad kaalu ümarguseks tegemist ja tariifi klassi tarvitamist mitme-sugustest kaupadest koosseivate saadetiste pealt.)

9. Suurkiiruse saadetised jagatakse ta-riifi suhtes 2 kategooriasse:

A. Harilikud suurkiiruse saadetised —



Tartu uus sadamaraudtee Emajõe kaldal.

E. Selleke foto.

siia hulka kuuluvad kõik need, mis ei ole nimetud pkt. B. all.

B. Alandud hinnaga veetavad suurkiiruse saadetised. Siia kuuluvad järgmiste kaupade saadetised, millede kaal ei ulata üle 500 kg.: leib, pärm, värsked seened, värsked aiavili: oad, erned kaunades, lillkapsad, pomidorid, hapuoblikad, salat, spinat, jää piim, värsket koorest või, kohupiim, puuvili ja värsked marjad, mesipuud

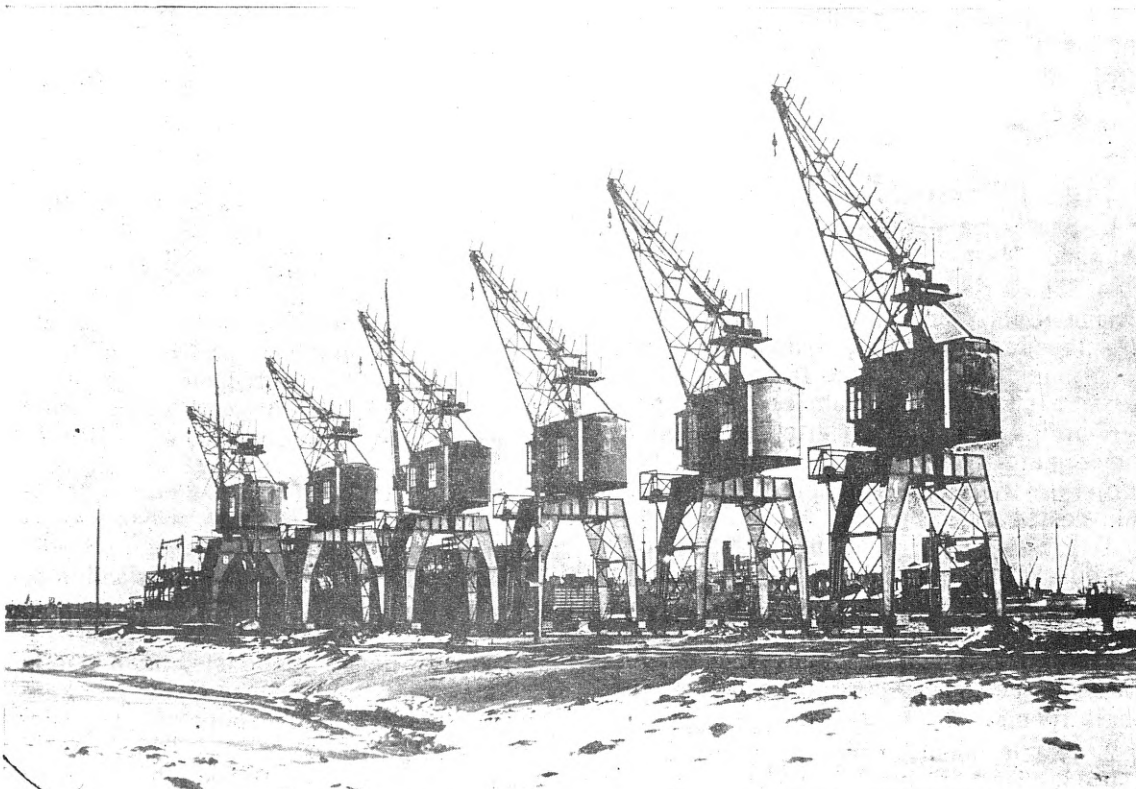
mesilastega, elavad puud, kapsataimed jne.; värsked kalad, vähid ja vesi. Nende saadetiste veoraha takseeritakse väikekiiruse saadetiste tariifi I klassi järgi.

#### Tariifi scheema.

IV jaagu. Maksev 1. novembrist 1921. a.

Suurekiiruse saadetiste klass.

Veoraha arvatakse 50 marka iga 100 kg. ja 10 klm. pealt.



Uued roobastel liikuvad elektrikraanad Tallinna sadamas.



Peale selle võetakse jaamakulusid 40 mk. iga 100 klg. pealt.

Väikekiiruse saadetiste I klass.

Veoraha arvatakse 40 marka iga 100 klg. ja 10 klm. pealt.

Peale selle võetakse jaamakulusid 30 mk. iga 100 klg. pealt.

V.-k. s. II klass.

Veoraha arvatakse 30 marka iga 100 klg. ja 10 klm. pealt.

Peale selle võetakse jaamakulusid 20 mk. iga 100 klg. pealt.

V.-k. s. III klass.

Veoraha arvatakse 18 marka iga 100 klg. ja 10 klm. pealt.

Peale selle võetakse jaamakulusid 10 mk. iga 100 klg. pealt.

V.-k. s. IV klass.

Veoraha arvatakse 10 marka iga 100 klg. ja 10 klm. pealt.

Peale selle võetakse jaamakulusid 10 mk. iga 10 klm. pealt.

V.-k. s. V klass.

Kauguse pealt:

1—100 klm.	6 marka	iga 100 klg. ja 10 klm.	pealt s. o.	100 klm.	pealt	60 marka.
101—200 "	60 mk. + 5	mk. iga 100 klg. ja 10 klm.	pealt s. o.	200 klm. p.	110 "	
201—400 "	110 " + 4,5	" " 100 " " 10 " " "	" " "	200 " "	110 "	
401—600 "	200 " + 4	" " 100 " " 10 " " "	" " "	600 " "	208 "	
601—800 "	280 " + 3,5	" " 100 " " 10 " " "	" " "	800 " "	350 "	
801 ja rohkem	350 " + 3	" " 100 " " 10 " " "	" " "	1000 " "	410 "	

Peale selle võetakse jaamakulusid 10 marka iga 100 klg. pealt.

Väikekiiruse saadetiste spetsiaal-klass.

Kauguse pealt:

1—100 klm.	5 marka	iga 100 klg. ja 10 klm.	pealt s. o.	100 klm.	pealt	50 marka.
101—200 "	50 mk. + 4,5	mk. iga 100 klg. ja 10 klm.	pealt s. o.	200 klm. p.	95 mk.	
201—400 "	95 " + 4	" " 100 " " 10 " " "	" " "	400 " "	175 "	
401—600 "	175 " + 3,5	" " 100 " " 10 " " "	" " "	600 " "	245 "	
601—800 "	245 " + 3	" " 100 " " 10 " " "	" " "	800 " "	305 "	
801 ja rohkem	305 " + 2,5	" " 100 " " 10 " " "	" " "	1000 " "	355 "	

Peale selle võetakse jaamakulusid 10 marka iga 100 klg. pealt.

Lisamaksude nimestik.

II jagu. Maksev 1. oktoobrist 1921. a.

1. Saatekirja planketid ja nende tembeldamine.

a) Saatekirja planketi eest ühes tema ära kirjaga (dublikaadiga) ilma tempelmargita: sise-ühenduses, tüki eest 10 mk., rahvusvahelises ühenduses tüki eest 16 mk.

b) Saatekirja plankettide eest ühes tempelmargiga võetakse maksu pkt a järgi ühes tempelmargi maksuga.

c) Lisa-teadaannete jne. plankettide eest — tüki eest 4 mk.

d) Era-asutuste ja firmade poolt oma tarvituseks valmistatud saatekirja-plankettide varustamise eest kontroll märgiga — iga 100 tüki pealt 20 mk.

e) Saatekirja planketi ühes tema ära kirja täitmise eest, saatja ülesandel — tüki pealt 10 mk.

2. Kaalu-raha.

Kaalumise eest kaaludel:

a) Väikestel kaaludel — iga 100 klg. pealt 4 mk.

b) Koorma kaaludel — iga koorma pealt 20 mk.

c) Vaguni kaaludel — iga täislaaditud ehk tühja vaguni pealt 60 mk.

d) Vaguni kaaludel — vaguni pealt, mis nõuab kahekordset kaalumist 80 mk.

e) Vaguni kaaludel — pikaasjadega laaditud, ühendud platvormide pealt — kaalu-raha võetakse iga vaguni pealt 40 mk.

3. Kohtade arvu ülelugemise eest, saatja ehk saaja ülesandel, — iga algatud 10 tüki pealt 2 mk.

4. Maks saadetiste varustamise eest tähistega jne. sihtjaama nimetusega — iga koha pealt 4 mk.

5. Maksud peale-, välja ja ümberlaadimise eest.

a) Suurkiiruse saadetiste ja väikesaadetiste, kui ka nende saadetiste, mida saatja ja saaja on kohustud ise laadima, kuid kui seda raudtee poolt toimetakse: pealelaadimise eest, iga algatud 100 klg. pealt 10 mk., väljalaadimise eest iga algatud 100 klg. pealt 6 mk.; ümberlaadimise eest teel ehk üleandmise eest ühelaiuse teelt

teise roopavahe laiuse teele iga 100 klg. pealt 16 mk., kuid mitte vähem, kui tõelikkude kulude suuruses.

b) Abinõude tarvitamise eest vagunite peale väljalaadimise ja veo juures: vaguni uste luukide ja laadimisesildade tüki pealt 60 mk.; laudade, palkide ja kottide tüki pealt 20 mk.

c) Tõstekraanade tarvitamise eest — saadetise iga algatud 100 klg. pealt 50 penni.

d) Tõstekraana kohale toimetamise eest teisest jaamast võetakse veoraha, kui vaguni pealt omadel telgedel.

e) Tõstekraana kinniupidamise eest üle 24 tunni, iga algatud ööp. pealt 40 mk.

f) Koormatelt mahalaadimise ehk neile pealelaadimise eest kaubaomaniku soovil võetakse maksu pkt a all ettenähtud määral.

#### 6. Kauba hoiuraha.

a) Kauba hoiu eest lahtistel platvormidel ehk platsidel iga 100 klg. ja algatud ööp. pealt; peale maksuta hoiuaja möödaminekut 6 mk.

b) Kauba hoiu eest kaetud ladudes (aitades) iga 100 klg. ja algatud ööpäeva pealt 10 mk.

c) Elusate loomade hoiu eest — käesoleva nimekirja pkt. 17 järgi.

#### 7. Vagunite seisuraha

A. I. Vagunite seisuraha, ka spetsiaalvagunite (väljaarvatud tsisternid nafta ja selle saaduste veoks) pealt võetakse:

a) Iga algatud tunni eest esimesel päeval, peale maksuta seisuaaja lõppu, iga vaguni pealt 40 mk.

b) Iga algatud tunni eest teisel päeval 60 mk.

c) Iga algatud tunni eest kolmandamal ja järgm. päevadel 80 mk.

II. Vagunite seisuraha tsisternide pealt:

a) Iga algatud tunni eest esimesel päeval peale maksuta seisuaaja lõppu, iga tsisterni pealt 60 mk.

b) Iga algatud tunni eest teisel päeval 80 mk.

c) Iga algatud tunni eest kolmandal ja järgmistel päevadel 100 mk.

B. Eraomanikkude päralt olevate spetsiaalvagunite seisu eest iga algatud ööpäeva ja vaguni pealt:

a) Seisu eest jaamateedel alalistes seisujaamades peale 5 ööpäeva 50 mk.

b) Seisu eest teistes jaamades, peale alalise seisujaama, peale 1 ööpäeva 100 mk.

c) Väljamaa spetsiaalvagunite seisu eest peale 3 ööpäeva 300 mk.

#### 8. Maks presentide tarvitamise eest.

a) Presentide tarvitamise eest, ühe vaguni katteks tarvitatud arvu peale vaatamata:

Kauguse pealt kuni 200 klm., ühe vag. pealt 200 mk.

Iga järgmise algatud 100 klm. pealt, vag. pealt 20 mk.

(Järgneb).

## Kroonika.

— Kevadine raudtee sõiduplaan kinnitati 12. märtsil ja hakkab maksma 1. maist s. a. Samaks ajaks ilmub trükist k. ü. „Eesti Raudtee“ kirjastusel teedeministeeriumi poolt väljaantav ametlik sõiduplaan-reisijuhataja, Eesti, Saksa, Vene ja Prantsuse keeltes ühes raudteede, maanteede ja veeteede kaartidega.

— Rahvusvaheliste magamisvagunite liikumise seisak Saksamaal. Nagu meile ametliselt teatatakse, on süte puudusel rahvusvaheliste magamisvagunite liikumine Saksamaa raudteedel seisma pandud. Saksamaale sõitjad võivad tarvitada rahvusvahelisi magamisvagunisi Tallinnast kuni Virballenini, Eydtkuhnenist edasi sõites tuleb Saksa seltsi „Mitropa“ magamisvagunitesse ümberistuda.

— Nõukogude Venemaa raudteedevalitsuse esitaja Eesti raudteevalitsuse

juures hra Meshakin lahkus 1. märtsist omalt kohalt.

— Uus raudtee Kaunasist Klaipedani. Leedu ministeerium kavatses lähemal ajal uut otseliinis raudteed Kaunasist (Kovno) Klaipedani (Memel) ehitada.

— Peatuskoha avamine. Raudteevalitsuse korraldusel avati 1. märtsist peale Valga-Irboska liinil Liivamäe pooljaam. Kõik reisijate rongid peatavad tähendud jaamas 1 minut aega, sõidupiletide müük järgmise jaamani sünnib vagunis.

— Senine raudteevalitsuse varustusosakonna ülem E. M ä g a r on ametist vabastatud arvates 31. I. 23.

— Klassvagunid ühte värvi. Raudteenõukogu otsuse põhjal värvitakse kõik klassvagunid riigi raudteedel klassi liigi peale



vaatamata väljamaa eeskujul ühe värvilisteks ja nimelt tume rohelisteks. Osa vagunitest, mis uue värviga üle värvitud, on juba mõnel liinil liikumas.

— **Mootor-dreesina.** Läänud kuul sai uus kinnine mootor-dreesina valmis. Mootor-dreesina on vaguni taoline, 8 istmega, keskmine sõidukiirus on 30 km. tunnis ja jääb Tallinna tee ja ehituste jaokskondade tarvitada.

— **Ühtlane mööbel raudteejaamades.** Käesoleva aasta jooksul varustakse riigiraudteel jaamade kontorid ja ooteruumid uue ajakohase mööbliga. Mööbel tellitakse a./s. Lutheri vabrikust.

— **Raudtee maatükkide rendiraha.** Alates 1. jaanuarist 1923 a. on Pärnu-Tallinna raudteel raudtee maatükkide rendiraha normi tõstetud.

Uue normi järele tuleb raudtee maatükkide eest rendiraha ühe ruut sülla pealt kuus maksta:

Tallinna Sadama jaamas . . . . .	20	mrk.
Tallinna Peajaamas . . . . .	20	„
Pärnu jaamas . . . . .	15	„
Teistes jaamades ja platvormidel .	10	„
Jaamade vahel, liini ääres . . . .	8	„

— **Tähelpanuks reisijatele.** Sellega teatatakse reisijatele, et Teedeministri nõusolekul, alates 15. märtsist 1923 a. kell 12, Pärnu-Tallinna raudteel, reisurongide ärasõidu aega mitte enam ei teatada jaama kella helistamisega, nagu senini, vaid rong saadetakse ära, sõiduplaanis ettenähtud ajal, jaama korrapidaja poolt rongijuhile antava hääleta märgi abil, kuna rongi teenijad sellest reisijatele teatavad, valju healega hüüdes: „Ärasõit“.

Mõisaküla, Viljandi, Alliku, Rapla, Kohila ja Tallinna-Pea jaamade II. ja III. kl. ooteruumides teatatakse rongi ärasõidust 2 minutit ette elektri kellaga, kus juures üks pikk heli tähendab umbpaaris rongi (nr. 3, 5) ärasõitu Pärnu sihis, kaks pikka heli — paaris rongi (nr. 4, 6) ärasõitu Tallinna sihis, kolm pikka heli Mõisakülas — rongi ärasõitu Valga sihis ja kolm pikka heli Allikul — Paide rongi ärasõitu.

— **Uus raudtee Venemaal.** Siberi revolutsiooniline komitee kinnitas Atshinsk-Minussinski raudtee aktsia-seltsi. Tähen-dud seltsile anti kontsessioon raudtee ehitamiseks Atshinskist Minussinskisse; kontsessioon kestab 20 aastat. Seltsi põhikapitaal seisab koos 180 000 aktsiast à 50 kuldrubla, millest suurem osa riigi kätte jääb.

— **Tartu-Petseri raudtee sihiajamine.** Kavatsetava Tartu-Petseri raudtee sihiajamine on teedeministeriumi tehnika osakonna poolt inseneer E. Schelavinile ja tehnik P. Popovile välja antud. Sihi-ajamise töid alustakse käesoleva aasta kevadel.

— **Avalikkudel kohtadel raudteel välja-pandud pealkirjade asjus** otsustas raudteevalitsus, et kõik ametlikult raudteel välja-pandavad pealkirjad peavad valmistud olema ühtlase tähestiku mustril järele.

— **Uus raudteelaste selts.** Tallinna-Haapsalu rahukogu poolt registreeriti Raudteeametnikkude kultuur - haridusline selts „R a u d a m“.

— **Kaarepere jaama ümberpaigutamine.** Kohaliste elanikkude ja Tartu maakonna-valitsuse palvel võttis raudteevalitsus ülesse Kaarepere jaama praegusest asukohast ületoomise küsimuse Palamuse-Kursi tee lähedusesse. Jaama ületoomise küsimus on praegu tee ja ehituste ning liikumise osakondades otsustamisel.

— **Otseühendus Berliniga.** Kuni täieliku otseühenduse sisseseadmiseni Öhtu-Euroopaga on Läti raudteevalitsusega kokkulepitud, et reisijad, kes Tallinnast Saksamaale sõidavad, võivad omale Riias edasi sõiduks Tallinnas II kl. piletid ja istekoha, platskaardid, otsekohe ümberistumata vagunis Riia—Berlin ette tellida. Selleks peab reisija enne Tallinnast välja-sõitu Tallinna reisijate jaamaülesma poole ettetellimise teatega pöörduma, kes vastava tunnistuse väljaannab, ettetellitud pileti ja istekoha, platskaardi, saamiseks, Riias.

Ettetellitud piletid ja platskaardid peavad rongi väljasõidu päeval Riias kõige hiljem kella 9 öhtul väljalunastud olema, vastasel korral võib Läti raudtee neid teistele ära müüa.

Ettetellimine on piiratud viie kohaga.

— **Rahvusvaheliste magamistvagunite liikumine Riia—Griva vahel seismas.** 15. märtsist peale pandi väheste reisijate tõttu rahvusvaheliste magamistvagunite liikumine Riia ja Griva vahel seisma.

— **Kaubavagunite liikumine Valk—Koiküla raudteel.** 12. märtsist alates avati uuesti Eesti territooriumil teedeministri korraldusel ehitatud kitsarööplisel teel Valk—Koiküla jaamade vahel kauba ja töörongide liikumine. Rongide liikumine sünnib teede-ülesma poolt selle tee haru tarvis kinnitud ajutiste rongide liikumiste määruste ja

väljatöötatud tingimiste järele. Kaubaveo-  
tarifi väljarvamisel nimetud teeharul Koi-  
küla—Valk loetakse Eesti jaamade vahe-  
liseks kauguseks ajutiselt kaugust, mis  
arvestakse nende jaamade vahel läbi Läti  
Valga.

— Väljavõte Raudteede politseiülema  
päevakäsust nr. 21, 16. III. 23. Minu  
päevakäsu 12. veebruarist s. a. nr. 8 § 6  
osaliseks muutmiseks ja täienduseks avaldan  
siinkohal järgmised juhtnõõrid:

Mitmel korral on ettetulnud juhtumisi,  
kus raudteeteenijad puht teenistuse alal  
ettetulnud omavaheliste arusaamatuste ja  
tülide puhul pööravad Raudteede politsei  
poole protokollide kokkuseadmiseks. Sar-  
nased palved on ka tähelpanemist leidnud.  
On ka protokolle kokkuseatud nooremate  
agentide kaebtuse põhjal oma ülemuse  
peale Loomulikult kuulatakse sealjuures  
nii kaebaja kui ka ülem, kelle peale  
sarnane kaebtus antud, politseiametniku  
poolt üle. Seesugustest juhtumistest paistab  
välja, et politseinik on osalt, kui mitte  
kohtumõistja, siis kohtuuriija.

Mina ei leia sarnase teguviisi normaalse  
olema, sest oma ametikohuste täitmisel  
ettetulnud arusaamatuste kordadel peavad  
raudteeteenijad otsekohese alluvuse järele  
oma otsekohese ülemuse poole pöörama;  
praegune politsei tegevus aga demoraliseerib  
teenijaid ja kõigutab distsipliini, mis  
nii tähtis raudtee asjus.

Et kogu raudteeteenijad oma teenistuse  
iseloomu järele ei loeta erateenijateks ehk  
erapalgalisteks, siis lahendatakse kõik teenis-  
tuse alal ettetulnud omavahelised tülid ja  
arusaamatused agentide vahel administra-  
tiivsel teel, korras, mis ettenähtud Krim. Kp.  
S. § 1085.

Seda arvesse võttes ja igasuguste raud-  
teelaste ja politsei vaheliste arusaamatuste  
ärastamiseks teen teatavaks kõigile jaos-  
konna ülematele ja nende abidele, raiooni-  
ülematele ja vanem- ja nooremkordnikku-  
dele, et sarnaste juhtumiste kordumisel,  
kus raudtee ametnikud üksteise peale kaebavad  
puht teenistuse arusaamatuste ehk  
teenistuse õiguste üle, ei tee politseiametnik  
mingsugust protokollide, vaid kaebajale tuleb  
ärastetada, missuguse oma ülemuse poole  
ta selles asjas peab pöörama. Sealjuures  
silmas pidada seda, et kui sarnastel kaeb-  
tustel paistab välja kellegi tegevus ehk  
ülespidamine, mis harilikult olust välja  
läheb ehk sihilikult kellegi noorema agendi  
vastu on sihitud, siis jaoskonna ülematel

vormiliselt ennast vahele mitte segada,  
vaid isiklikult korjata igasuguseid teateid  
kaebtuse kohta ja neid minule saata, mida  
omakorda asja lahendamiseks vastava raud-  
tee ülemale edasisaadada.

— Liikumise osakonna jaamaametnik-  
kude kutseühisuse kongressi (ärapeetud  
25—27. I.) otsuste läbivaatamine oli raud-  
teevalitsuse koosolekul 27. veebruaril.

Allpool toome mõne küsimuse otsused.

a) Nõudmist jaamade klassidesse  
jaotust parandada otsutati tead-  
misena võtta. Jaamade uus jaotamine  
klasside järele on liikumise osakonnas juba  
teoksil.

b) Palga astmete jaotuse paran-  
damise kohta otsustati: teenijate ast-  
metesse jaotuse revideerimist; paran-  
damist ja osakondade vahel kokkukõllasse  
viimist, silmas pidades ka võrdlust teiste  
ametkondade palgaastmetega; teha ülesan-  
deks Personaal-laudkonna juhatajale et tema  
endise raudteeametite astmetesse jaotuse  
parandud kujul kokku seaks, osakondade  
poolt saadetavaid andmeid tähele pannes  
ja R. V. koosolekule lõpulikuks läbivaata-  
miseks ja vastuvõtmiseks esitaks nii, et see  
jaotus 1924 a. eelarve kokkuseadmise juures  
aluseks võetakse.

c) Palgakõrgenduse kohta iga  
5 aastase teenistuse järele 5%  
võrra kuni 30-da teenistuse aastani  
otsustati: esineda Teedeministeeriumile  
selles küsimuses seisukoha võtmiseks,  
pikaaegse teenistuse eest, perioodilist  
palgalisa andmist põhimõtteliselt soovita-  
vaks tunnistades.

e) Vahekohtu asutamise kohta  
administratiivkaristamise asjus  
otsustati: äraoodata kutseühisuse poolt ette-  
pandavat kava ja politsei-ülemat veel kord  
paluda, et politsei-protokollid, mille põhjal  
võib teenijatele järgneda kohtulik karistus,  
enne saadetakse R. V. seisukoha võtmiseks  
ja arvamise avaldamiseks.

f) Pensioni seaduse kohta otsus-  
tati: toetada Teedeministeeriumi ees kong-  
ressi poolt avaldud nõudmist teatud  
ametites teenijatele pensioni väljateenimise-  
aja lühendamises ja veneaegsete teenijate  
teenistusaja arvesse võtmises.

g) Tervishoiu küsimuses otsus-  
tati: teatada kutseühisusele, et arstiabi  
saamises on kindel kord olemas, kus ette-  
nähtud on ka raudtee arsti abi mitteda-  
juhtumised. Saunade korraldamiseks eel-  
arvesse vastav kulu sissevõtta.



h) Töö jaotuse reguleerimist, kus arvesse oleks võetud püha-päevane ja öösine teenistuse aeg otsustati: tarvilikul määral tähelepanna ja palkade normeerimise juures silmas pidada.

i) Kolmevahetuslist teenistust otsustati mittevastuvõetavaks tunnistada. Tööjõud määratakse töörohkust mööda, ja mitte teenistuses olemise aja järele.

j) Jäama ülemate vastutuse kohta neile alluvate teenijate tegevuse eest otsustati: kutseühisuse tähelepanu juhtida selle peale, et ei või olla ühegi ametniku vastutuse vähendamist, võrreldes sellega, mis seaduslikult tema peal lasub.

k) Korteri küsimuses otsustati teatada, et teedeministriumile kava esitati, korterite andmise kohta teenijatele, kes teenistuskohaga enam-vähem seotud.

m) Tagavara agentide korteri küsimuses otsustati: tagavara agentide jaoks määratud ruum teistest elanikkudest vabastada.

p) Teenistuslehtede asjus otsustati: korraldada järelvaatust teenistuslehtede täielikule korrale viimiseks, eriti tähelepanu pöörates selle peale, et Veneaegne teenistus tarviliselt tõendud oleks.

g) Tallinna jaama ülema kohustetäitja komandeerimise asjus välja- maale otsustati: teatada kutseühisusele, et komandeerimised on seaduslikult sellekohastes krediitides ettenähtud ja R. V. ei või lubada teenijate-ühisuste vahelesegamist asjadesse, mis valitsuse äranägemise järele seatakse ja otsustakse.

s) Kõlbmata materjaalide välja- saatmise kohta otsustati: vastata kutseühisuse juhatusale, et materjaalide muretsemises käiakse seatud korra järele. Selles korras on ka äranäidatud, kuidas tuleb talitada juhtumistel, kui saadud materjaal peaks kõlbmata või alaväärtuline olema. Igal juhtumisel tuleb teenijatel seda mööda ka talitada; ei ole aga ka mitte keelatud kellegile ametnikule üksikute juhtumiste üle eri teadaandeid teha, kuid ei ole lubatav ilma faktisid ettetoomata väärnähthusi üldistada.

Kogu kongressi otsuste kohta juhtida kutseühisuse juhatus tähelepanu selle peale, et Raudteevalitsus võib võtta edaspidi harutuse alla täitmise sihis üksnes neid kongressi otsuseid, mis kongressi vastavas päevakorras olnud, aga mitte juhtumisi ülesvõetud ja ühekülgset valgustust saanud küsimusi.

— Raudteevalitsuse juriskonsulti seletus ametnike lahtilaskmise kohta.

Kui teenijate lahtilaskmise põhjuseks on näidatud vargus või mõni muu kohtu poolt karistatav süütegu ja see pärast tõendust ei leia ning õigeksmõistetav kohtuotsus järgneb, siis võib R. V. sellekohase nõudmise korral kohustud saada lahtilastule kogu aja eest terve palga välja maksma ja peale kohtuotsust veel 2 nädalat.

Vene riigiteenistuse seaduse järele on ametnikud õigustud saama koguni poole palka edasi, kui nemad kohtu alla andmise juures teenistusest kõrvaldud ja kui süütegu teenistusega seotud on. Õigeksmõistmise korral on neil õigus igal puhul neile täie palga väljamaksmiseks. (Poole palga saamise õigus kuni asja kohtuotsustamiseni kaob, kui kohtualune vangistakse).

Et sarnast üle eelarvet käivat kulu ei tuleks kanda, peab teenijate lahtilaskmine kuritegude pärast, kui nemad ka ühes kohtu alla antakse, sündima ilma põhjusid ära näitamata. Teenistusest lahti lastud isik võib siis üksnes 2 nädala palka nõuda ja sedagi ainult sel korral, kui teda õigeks mõistetakse.

Veosakonna Ülema poolt ettepanud üksikute küsimiste kohta võiks järgmist seletada:

1 ja 2) Käsukirjaga nr. 34/86 on ettekirjutud kurjategijaid, eriti vargaid, kohe teenistusest lahti lasta. Seda tuleb ettevõtta muidugi siis, kui süü kindel on; politsei protokollide tegemine iseenesest süüdi-olekut ei tähenda, rehkendada tuleb avalikuks tulnud tõendustega. Õigeksmõistmise korral ei ole seaduslikult nõutav teenistusesse tagasivõtmine; see on täiesti teenistuskoha ülemusest. Süüdimõistmise tingimisi ei tule koguni õigeksmõistmisega ühevääriliseks pidada.

3) Käsukirjas nr. 34/86 ettekirjutud lahtilaskmised peavad sündima ilma kahenädalise etteütlemiseta, niisama ka lahtilaskmised, mida ettevõetakse distsiplinaar karistuseks teenistusliste süütegude eest.

4) Vastus selle punkti all tähendud küsimise peale sisaldab juba vastuses p.p. 1 ja 2 peale, nimelt, et lahtilasta tulevad need, kelle süüs kindel oldakse.

Missuguste süütegude kordasaatjaid raudtee (riigi) teenistuses ei tule pidada, seda seni maksvates seadustes ettenähtud pole ja selle otsustamine on täiesti vastava raudteeülemuse asi. Varguses süüdlaseks leitud ja üldse vangistusega karistud isikuid harilikult teenistuses ei peeta.

**Keemia tehas**  
**Dr. chem. A. Stange o. ü.**

Tallinn, Rataskaevu tän. 6, kõnetraat 10-97

DEKSTRIIN, valge ja kollane

Taimliim „Robur“

Alisariin õli

Kirjalakk

Nahaapretuur

Naha määred

Hobusekabja määre

Asfaltlakk

Tubaka ekstrakt

Kristallsebid

Puuvilja, marja ja

likööri essentsid

Linnase ekstrakt

Eetri õlid ja värvid

Mitmesugused

farmatsöitilised

preparaadid

jne.

jne.

Hõudke hinnakirja

**Põhja**  
**Kinnitus - Aktsia - Selts**

**Tallinnas**

toimetab kõikisugu varanduste  
kinnitust:

**Tule ja murdvarguste vastu,  
kaubaveo (transport), veo-  
abinõude, väärtuste ja**

**reisijate õnnetuste kinnitus**

Peakontor:

Tallinnas, Suure Karja tän. 20

Telegrammi aadr.: „Põhjatuli“. Kõnetr. 1007

**Agendid igas linnas**

**Shokolaadi, kompveki ja biskviidi tehas**

**R. Klausson**

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

SOOVITAN

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

Jällemüüjatele kõigeparem

ostukoht.

**Hinnad mõõdukad!**

**Hinnad mõõdukad!**



# RIIGI RAUDTEEVALITSUS

kuulub sellega, et kuni oktoobrikuu lõpuni 1922 a. kohale tulnud ja omanikkude poolt nõudmata jäänud saadetised, leitud asjad ja hoiuleantud käsipakid tildise raudtee põhiseaduse §§ 40 ja 90 põhjal tulevad enampakkumisel müügie järgmistes jaamades:

Järelmaks	Saaja	Saaja	Sihijaam	Saatejaam	Saate- kirja nr.	Raskus kg.	Kohtade arv	Kauba nimetus	Järeilmaks	
									Nr.	Summa Mrk. P.

## Tallinna reisirajatejaamas 13. ja 16. märtsil 1923 a. kell 10 homm.

1	Bagaash	1	3,7	Jõgeva	Tallinn	—	—	—	—	—
2	"	1	16,8	Tartu	"	—	—	—	—	—
3	"	1	10,2	"	"	—	—	—	—	—
4	"	1	5,3	Eilama	"	—	—	—	—	—
5	"	1	12,3	Nõmme	"	—	—	—	—	—
6	"	1	12,7	Narva	"	—	—	—	—	—
7	"	1	4,1	Kabala	"	—	—	—	—	—
8	"	1	13,1	Paide	"	—	—	—	—	—
9	"	1	9,4	Tartu	"	—	—	—	—	—
10	"	1	13,1	"	"	—	—	—	—	—

## Tallinna kaubajaamas 15. ja 16. märtsil 1923 a. kell 10 homm.

11	Tühjad pudelid ja kastid	8	107,0	Raasiku	Tallinn	M. Vürts	E. Sikk	—	—
12	"	7	135,9	Rakvere	"	Rosnikov	Ettenäitaja	—	—
13	kastid puust	1	45,9	Valk	"	H. Ismaell	G. Belogin	—	—
14	Manna	3	114,7	"	"	J. Pihap	G. Cormack	—	—
15	Kase-plangud	3	77,8	Petseri	"	M. Sokolov	Vene k.-ü.	—	—
16	Lehmasarved	1	327,6	Narva	"	M. Kon. Op. Kom.	Ettenäitaja	—	—
17	Rahakast rauast	2	107,3	Risti	"	Nyländer	Schönberg	—	—
18	Tühjad komp.-purgid	1	8,2	Narva	"	S. Kusnetsov	Kom. wab. „Detter“	—	—
19	Raudnaelad	1	20,5	Jõgeva	"	Liiva	A. Kristjanson	—	—
20	Saapakreem	1	20,5	Rakvere	"	Jürgens	Vichmann	—	—
21	Sõduririided	1	2,9	Tartu	"	T. M. R. ja K. L. ülem	Aegna saare kom.	—	—
22	Tühjad kastid puust	2	57,3	Tallinn	Kehra	H. Stahl	J. Reimann	—	—
23	"	3	49,1	"	"	G. Stunde	Kunder	9234	1370
24	"	1	14,3	"	Tapa	Assendak	Assendak	—	—
25	Saapakreem	1	21,3	"	"	H. Vishmann	Abram	—	—
26	Majakraam	3	178,1	Tartu	Kadrina	H. Papp	H. Papp	8673	1025
27	Tökat	2	51,1	Tallinn	Rakvere	Norrak	J. Beckmann	—	—
28	Luisud	1	24,6	"	Aegviidu	Pollusaar	Luna	—	—
29	Elektromootor	1	428,5	"	Keila	Martinson Co.	Ettenäitaja	—	—
30	Masinaosad	1	192,5	"	Järva-Jaani	Halbreich	"	—	—

**Tartu jaamas 20. ja 22. märtsil 1923 a. kell 10 homm.**

31	Bagaash	1	38,9	Valk	5990	Tartu	—	—	—
32	"	1	13,1	Tallinn	15758	"	—	—	—
33	"	1	2,5	"	15811	"	—	—	—
34	"	3	14,3	"	15810	"	—	—	—
35	"	1	13,1	"	15758	"	—	—	—
36	"	1	9,8	"	572	"	—	—	—
37	Raud-plekk	8	402,1	"	55088	"	A.-S. „Tööstus“	—	—
38	" teosed	3	244,9	"	51589	"	K. Schoeme	5303	—
39	"	1	75,7	"	62682	"	"	—	—
40	Majakraam	12	374,7	Narva	15959	"	M. Kon. Op. Kom.	5213	—
41	Tühi korb ja kast	2	16,3	Tallinn	922	"	J. Roika	—	—
42	Bander. tubakakaup	1	112,6	"	1209	"	J. Hobesht Ko.	—	—
43	Vanad raamatud	1	9,4	Täheva	34857	"	Sender	—	—
44	Tühjad puust kastid	4	94,2	Ülemiste	5037	"	Hunt	—	—
45	Äädikahape	3	99,5	Tallinn	74285	"	S. Gurevitsch	6634	—
46	Nisujahu	2	158,5	"	74093	"	J. Nurminen	—	—
47	Saapa stiftid	1	54,8	"	73577	"	D. Berkovitch	—	—
48	" kreem	1	10,2	"	1430	"	Th. Linderoth	—	—
49	Vitsadest korb	1	76,6	"	1455	"	J. Augjärv	—	—
50	Bagaash	1	2,5	Narva	60991	Vägeva	—	—	—
51	"	1	8,2	Tallinn	23217	"	—	—	—
52	"	1	3,3	Tartu	629	Jögeva	—	—	—
53	"	2	4,9	Tallinn	14595	"	—	—	—
54	Käsitööriistad	1	119,6	"	69475	Puka	G. von Kürten	—	—
55	Tühjad kastid puust	4	52,4	"	737	Voldi	Kütt	—	—
56	Bagaash	4	65,5	Ülemiste	1073	"	—	—	—

**Narva jaamas 19. ja 21. märtsil 1923 a. kell 10 homm.**

57	Bagaash	1	9,0	Rakvere	3907	Narva	—	—	—
58	"	2	12,3	"	4561	Jõhvi	—	—	—
59	Tallianahk	1	160,5	Tallinn	1846	"	O. Stuude	—	—
60	Lambiklaasid	1	76,1	"	73125	Narva	Leo Salzburg	9332	62430
61	Tühjad puust kastid	1	17,2	"	70326	"	M. Siiman	—	—
62	"	5	42,6	"	73905	"	Kriisa	—	—

**Valga jaamas 24. ja 26. märtsil 1923 a. kell 10 homm.**

63	Shokolaad	1	19,3	Tallinn	54217	Valk	A.-S. Gerhard Ko.	—	—
64	Rauvõtmed	1	6,1	"	72397	"	Heilmann	—	—
65	Lambid, plektist	1	7,0	"	71936	"	Vorwärts	—	—
66	"	1	14,3	"	71882	"	"	—	—
67	Kudumisemasin	1	36,9	Tartu	45916	"	Harist	—	—
68	Bagaash	1	25,0	Valk	6244	Antsla	—	—	—
69	Maria ekstraktid	1	99,5	Tallinn	70844	Võru	J. Vakermann	—	—
70	Pesuseep	1	18,9	Valk	6891	"	B. Glukmann	—	—
71	Raudnaelad	1	11466,3	"	6820	"	A. Sorkann	—	—
72	Lambiklaasid	2	192,5	Tallinn	1356	Petser	Leo Salzburg	—	—
73	Puulaastud	1	61,4	"	56027	"	A.-S. „Silva“	—	—
74	Saepuru	3	65,5	Vastseliina	1498	"	Pakler	—	—
75	Tühi pleknõu	1	14,3	Tartu	736	Irboska	Ed. Värk	8985	7700

**Riigi raudteevalitsus.**

# **AMBI** massiv - ehitusviis

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

Ülesehitus sünnib kiirelt, kuivalt ja otstarbekohaselt.

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

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

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

**PATENTEERITUD KÕIGIS RIIKES**

Plaanid, eelarved, nõuandmine ehituse kohta

**Ainuesitaja Eestimaal H. LYRA, Tallinn**

Väike Karja tän. 3 — Postkast 193 — Kõnetraat 12-01 ja 21-13

## O/ü „MAAMEES“

TALLINN, Pikk tän. Nr. 12

**Soovitab ladust:**

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

### **Teadaanne.**

Aprilli kuu lõpuks ilmub K.-ü. „Eesti Raudtee“ kirjastusel E. V. teedeministeeriumi poolt väljaantav

**ametline reisijuhataja - sõiduplaan**

Eesti, Saksa, Prantsuse ja Vene keeltes. — Maksev 1. maist 1923 a.

K.-ü. „Eesti Raudtee“.



# A. EINPAUL

Karja- ja põllusaaduste eksport

KONTOR:

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

PIIMAÄRI JA LADUD:

Siimeoni tän. 19 :: Kõnetraat 22-24

Telegr. aadr.: AEINPAUL, TALLINN

OSTAB

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

MÜÜB

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

# Harju Pank

A.-S.

Ekspeditsiooni osakond

Ekspeditsioon  
Laevatalitus  
Inkasso  
Kinnitamine

Oma laduruumid sadamas —  
raudteeühendusega

ESITAJAD suuremates kohtades  
sise- ja väljamaal

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

# Jacob D. Berkovitsch

**KONTOR ja LADU:**

**Vene tänav 20, Tallinnas**

Kõnetraat 19-42

Telegr. aadr.: „BERKOVITSCH“

**Kingsepa riistad  
ja tarbeasjad**

**Nahakaubad  
Jalanõud**

Tähtis sisseostukoht kauplejatele ja  
jällemüüjatele

Tallinna õli- ja värnitsa-  
vabrik

„**Extraktor**“

Tallinnas

VABRIK:

Puschkini tän. 10, kõnetraat 245

KONTOR:

S. Kloostri tän. 22/18, kõnetr. 813

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

# **R. Wolf A/S Magdeburg-Buckau**

Tallinnas, Viruvärava puiestee nr. 19

**Lokomobiilid** seisvad, veetavad ja  
isesõitjad 3—800 PS.

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

**Rehepeksumasinad 3—20 PS.**

4 ja 5 -kordse tuulepuhastusega.

**Isesõitjad lokomotiivid.**

**Õlepressid, kreiselpumbad,  
Zellenfiltrid.**

Patent ülekuumendud **aurusahad.**

VABRIKUD:

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

**Peaesitus Eestis**

**A.-S. V. Schneider & Ko.**

TALLINN, Viruvärava puiestee nr. 19

Kõnetraat 401 ja 18-42

# Seadlused ja korraldused raudteel.

## Väljavõtte Eidapere harutee kasutamise juhtkirjast.

Eidapere harutee algab Lelle-Käru vahelisel pealiinil, 114 verstal asuvast, Kastna nimelisest pöörangust ja lõppeb Eidapere harutee korralduspunktis, piketil 122; harutee pikkus  $\approx$  14 kilomeetrit. Eidapere korralduspunktist Eidapere „Eko“ klaasivabrikusse mineva harutee pikkus on  $\approx$  2 kilomeetrit ja Järvakandi poole viiva harutee pikkus  $\approx$  4 kilomeetrit.

§ 1. Rongide liikumise korraldamiseks ja kaubandustööde tegemiseks määratakse Eidapere harutee korralduspunkti vastav ametnik, keda korralduspunkti ülemaks nimetakse.

§ 2. Alalisteks teesignaalideks seatakse pealiinil asuvale haruteepöörangule, Lelle ja Käru sihis, rohelised diskused üles; pöörang ise on varustatud automaatse, punase diskusega; haruteel 125 mtr. pealiinil asuvast pöörangust, seatakse üles ühetiivaline semafor. Alaline semafori seisak peab olema kinnine ja kõik rongid, mis liiguvad haruteelt peateele, peavad semafori ees seisma jääma, sõiduloa muretsemiseks edaspidise liikumise tarvis. Pealiinilt haruteele sõit on takistamata lubatud, kui Kastna semafor kinni on.

Pimedal ajal peavad nii semafor, kui ka punane automaat diskus ja Kastna pöörangu latern pealiinil valgustud olema.

Koogiste peatuskohal ja Eidapere korralduspunktis seatakse üles rohelised diskused, umbes 200 mtr. kaugusel pöörangute eel.

§ 3. Pealiinil asuva Kastna pööranguseadja-telefonist, allub Lelle jaamaülemale.

§ 4. Sideühenduseks on Eidapere korralduspunkti, Koogiste platvormi, — mis asub 8-dal kilomeetril peatee pöörangust, — Kastna pöörangu ja Lelle jaama vahel telefoni ühendus sisseseatud.

### Rongide liikumise kord.

§ 5. Rongide ja vedurite liikumine peateelt haruteele ja ümberpöörduvalt, sünnib pealiinil ettenähtud korras.

§ 16. Normaalseks, haruteel liikuvate, rongide koosseisuks loetakse 18 vagunit, kus juures iga 9 täisvaguni kohta peab olema üks töötav pidur.

§ 17. Harutee tehnilist ehitust ja profiili silmaspidades, ei tohi sõidukiirus haruteel mitte üle 15 klm. tunnis olla.

### Reisijate vedu.

20. Reisijate vedu sünnib mitte vähem, kui kolm korda nädalas, kindlaks määratud päevadel ja sõiduplaani järele, kätavates, reisijate veoks sisseseatud, kaubavagunites, ehk III kl. reisijate vagunites, Lelle jaama kaudu, Koogiste ja Eidapere peatuskohtadeni ja ümberpöörduvalt.

§ 21. Otsekohest reisijate vedu ja pileti müüki pealiinilt haruteele, ehk ümberpöörduvalt, ei ole.

§ 22. Haruteele sõitjatele müüakse pealiini jaamadest piletid kuni Lelle jaamani, kust haruteele sõiduks uus pilet tuleb lunastada. Samuti müüakse harutee peatuskohtadest, Eidaperest ja Koogistest, piletid kuni Lelle jaamani, kust pealiinil edasi sõiduks uus pilet osta tuleb.

§ 23. Pileti hinnad arvatakse hariliku III klassi reisijate veotariifi järele Lellest kuni Koogisteni 18 klm., Lellest kuni Eidapereni 24 klm. ja Koogistest kuni Eidapereni 7 klm. kauguse pealt.

### Bagaashi vedu.

§ 24. Bagaashi vedu Eidaperest Lelle, ehk pealiini jaamadesse, või ümberpöörduvalt, sünnib segarongide külge haagitud kauba- ehk, võimaluse korral, bagaashi vagunis.

§ 25. Veoraha bagaashi veo eest arvatakse hariliku bagaashi tariifi järele. Veoraha väljaarvamisel võetakse arvesse Lelle ja Eidapere vaheliseks kauguseks 24 klm.

§ 26. Pealiinilt Eidaperesse saadetakse bagaash adresseeritakse Lelle jaama, juurdekirjutatult „Eidapere'sse.“

§ 27. Veoraha bagaashi eest arvatakse ja kirjutatakse bagaashiveo dokumentidesse ja bagaashi vastuvõtmise aruandesse lahus, saatejaamast kuni Lelleni ja lahus Lellest kuni Eidapereni.

Suure- ja väikese kiirusega kaupade vedu.

§ 28. Kaupade vedu (etteandmine) Eidapere, kui jaamade vaheliselt pealiinilt ärakeeravale haruteele, sünnib Lelle jaama kaudu, tariif nr. 12 I jao § 17-a põhjal.

§ 29. Arvesse võttes seda, et haruteel ajutine liikumine avatud ja Eidaperesse agent määratud on, kes reisijate vedu, bagaashi- ja kauba saadetuste vastuvõtmist ja väljaandmist toimetab, korraldakse haruteel mitte ainult vagunsaadetuste, vaid ka suure- ja väikese kiirusega väikesaadetuste vastuvõtmist, ärasaatmist, kui ka kohale jõudnud saadetuste väljaandmist, järgmistes §§ 30—37 äratähendud korras.

§ 30. Kõik kauba saadetused, mis Eidaperes (haruteel) väljaandmiseks määratud, tulevad adresseerida Lelle jaama, edasi saatmiseks Eidaperesse.

§ 31. Kõik saadetused, mis saadetakse Eidaperest pealiinile, võetakse vastu Eidaperes ja seatakse seal kokku veodokumentid Lelle jaama tarvis valmistatud blankettidel, millede peale Eidapere oma templi paneb.

§ 32. Saadetuste eest, mis on vastu võetud veoks pealiinilt Eidaperesse ehk Eidaperest pealiinile saatmiseks, arvatakse veomaksud järgmiselt:

Saadetuste eest, mis veetakse pealiinilt Eidaperesse, ehk ümberpöörduvalt, arvatakse ja arvestatakse veomaksud, eraldi kauguse eest saate- ehk sihtjaamast kuni Lelleni, ja eraldi Lellest kuni Eidapereni, ehk ümberpöörduvalt, veomaksusi Eidapere harutee eest veo dokumentides, kui ka aruannetes eraldi näidates.

§ 33. Veoraha Eidapere harutee eest tuleb välja arvata lõpulis summas, s. o. kõikide lisamaksude ja 25% tariifi kõrgendusega ja dokumentidesse märkida maksude jaotuse lahtris vabal joonel.

§ 34. Veomaksud, veo eest Eidapere haruteel, niihästi vagun-, kui ka väikesaadetuste pealt suure- ja väikese kiirusega, arvatakse kaubaveo tariif nr. 12 I jao § 17-a põhjal, 24 klm. kauguse eest (arvatud § 14 p. 2 lõige a põhjal).

§ 35. Eidapere korralduspunktist ärakeeravatele „Eko“ ja Järvakandi haruteede kohale jõudnud ehk ärasaadetavate kaupade peale — ehk maha laadimiseks, vagunite etteandmise eest võetakse, peale eelmises punktis tähendud veomaksu, veel ettelükkamise maksu samuti, kui jaamade pealt ärakeeravatele haruteede ettelükkamise eest, kaubaveo tariif nr. 12 I jao § 14 p. 1 põhjal:



„Eko“ haruteele 2 klm. kauguse pealt ja Järvakandi poole viiva (pikendud peaharutee) haruteele 4 klm. kauguse eest.

Märkus: Et Järvakandi, kui valveta haruteele, võib vagunisi anda ainult erarongidega (veduriga) ja, et vagunid ei või ilma vedurita laadimise alla jääda, sellepärast tuleb, sinna ettelükkamise korral, veel peale § 14 p. 1 põhjal võetava etteandmise maksu, võtta ka § 15 ettenähtud veduri jooksu- ja tarvitamise (ootamise) maksu.

§ 36. Bagaashi ja kaubaveo operatsioone tehakse ainult Eidaperes. kuna Koogiste avatud on reisijate rongile, ehk rongilt maha minekuks ainult käsi bagaashiga.

### Määrus loomade veo kohta kitsarööplisel raudteel.

Kaubaveos viimasel ajal tihti ettetulevate väärnähtuste kõrvaldamiseks kohustan kõiki vastavaid jaama ja rongi teenijaid alljärgnevat korda silmas pidama ja täitma:

1) Kui loomade saatjate juures leitakse rohkem kraami, kui tariif 12, II jao, § 19, p. 25 temale on lubatud ilma maksuta enesega kaasa võtta, siis nõutakse temalt, kui igalt teiseltki reisijalt, niisuguse ülearuse kraami eest, bagaashi tariifi § 5, p. 4 põhjal, kolmekordne bagaashi veoraha sisse, arvates jaamast, kust loomad peale laaditud, kuni selle jaamani, kus ülearune kraam leiti.

Pärast seda peab see kraam bagaashi vagunis üleüldiste bagaashiveo määruste järgi edasi saadama.

Lubatud norm on:

Ühe vaguni loomade peale	250	klg.	kõrstoitu,
„ „ sigade	40	„	teratoitu,
üksiku suure looma	130	„	„
„ väikse „	30	„	kõrstoitu,
üksikute sigade	8	„	teratoitu,
„ „	4	„	kõrstoitu,
„ „	2	„	teratoitu,
„ „	4	„	„

Märkus: Kui üht sorti toitu vähem on juurde võetud, siis ei õigusta see veel teist sorti toitu ülenormi kaasa võtta.

2) Kui märgata on, et kauba omanik sissepakitud kauba vale nime all on ülesannud ja kui raudtee selle järeldusel vähem veoraha saaks, siis tuleb niisugune kauba koht, Ü. R. S. ptk. 60 põhjal, lahti teha ja kaup järeldaada. Iseäranis tuleb silmas pidada odavamale tariifile alluvaid kaupasi.

Niisugune järeldaatus peab aga sündima raudtee politseiametniku juuresolekul, kes vastava protokolliga kokku seab, mille ärakiri veodokumentidele juure lisatakse.

Politseiametniku puudumisel peab kaup lahti võetama kahe võõra tunnismehe juuresolekul ja vastav akt kokku seatama, mis ka viimaste poolt allakirjutakse. Aktis peab ka märkus olema politseiametniku puudumise üle. (Täpsemad juhtnõud vaata Ü. R. S. ptk. 60, lhk. 210 pp. 1—6).

Kui niisugusel juhtumisel on leitud kõrgemale tariifile alluv kaup, siis tuleb veo- ja trahviraha võtta kaubaveo tariif 12, II jao, § 3, p. 2 põhjal.

3) Niisama peab ka järeldaatama, et puude, pakkude ja palkide saatekirjades kaubanimetus õige tariifi klassile vastavalt on ära tähendud. Kus aga kauba nimetus puudulik, ehk mitte

õige ei ole, seal tuleb vastav akt teha ja dokumentidele ligi panna.

Kõikide niisuguste väärnähtuste avalikuks tegemiseks tuleb kõige rohkem sõlme- ja üleande jaamades kahtlaste saadetiste peale tähelpanu pöörata.

Punkt 1 ja 2 ettenähtud juhtumistel maksetakse niisuguste väärnähtuste avalikuks tegijatele preemiat, Ü. R. S. ptk. 23 põhjal, sellepärast tuleb p. 1 järgi lisamaksu kv. dupl. ärakiri ja p. 2 järgi protokoll ehk akti ärakiri K. osakonda saata, preemia väljaarvamiseks.

### Rongide liikumise plaan Lelle—Eidapere kitsarööplisel raudteel.

Alates 1/XII 1922 a. kuni edaspidise korralduseni on Lelle—Eidapere haruteel igal teispäeval, reedel ja pühapäeval käimas segareisijate rongid järgmise sõiduplaani järele:

R. nr. 406				Jaamade vahe klm.	J a a m a d				Jaamade vahe klm.	R. nr. 405		
Tulek	Seisak	Minek			(Peatuskohad)	Tulek	Seisak	Minek				
—		1120		Eidapere		1800		—				
1205	2	1207	6	Koogiste	6	1710	2	1712				
1238	2	1240	7,3	Kastna pöörang	7,3	1635	2	1637				
1245		—	2,3	Lelle	2,3	—		1630				

Rongide koosseis: üks III klassi vagun ahjuga ja 1 kinnine kaubavagun bagaashi ja väikeste saadetuste tarvis.

### Uued magamisvagunite kohtade hinnad.

I klassi vagunites:

kauguse eest	1—100 klm.	— 205 mk.
„ „	101—150 „	— 265 „
„ „	151—200 „	— 310 „
„ „	201—250 „	— 360 „
„ „	251—300 „	— 410 „
„ „	üle 300 „	— 450 „

II klassi vagunites:

kauguse eest	1—100 klm.	— 175 mk.
„ „	101—150 „	— 215 „
„ „	151—200 „	— 250 „
„ „	201—250 „	— 285 „
„ „	251—300 „	— 320 „
„ „	üle 300 „	— 350 „

III klassi vagunites:

kauguse eest	1—100 klm.	— 165 mk.
„ „	101—150 „	— 185 „
„ „	151—200 „	— 210 „
„ „	201—250 „	— 230 „
„ „	251—300 „	— 250 „
„ „	üle 300 „	— 270 „

Platskaardi juurde on arvatud ka voodipesu (tekk, padi, lina) hind.

# Korteriomannikkude ühingu „Kodu“ põhikiri.

(Järg).

§ 17. Peakosolekul on õigus ühingu liigete arvu piirata.

§ 18. Igal liikmel on koosolekul ainult üks hääl, oma hääleõigust võib ta selle liikmele kirjaliku volitusega edasi anda; selle juures ei või volinikul üle ühe volituse olla.

## III. Ühingu varad.

§ 19. Ühingu varad on tema osa- ning erikapitaalid ja tema päralt olev liikuv ning liikumata varandus.

§ 20. Osakapitaal tekib sissemakstud osamaksudest ja sisseastumaksudest ja tarvitakse seda tegevuskapitaalina.

§ 21. Äri- ehk tegevuskapitaali suurendamiseks võib ühingu hoiusumme vastu võtta samuti ka lühema- ehk pikemaajalisi laenusid teha tingimistel ja määral, mis peakosoleku poolt kinnitud.

Ärikapitaalid võivad tekkida kingitustest, parandustest ja peakosoleku poolt määratud summadest. Nende tarvitamise korra määrab peakosolek.

## IV. Ühingu juhtimine.

§ 22. Ühingu asjaajamist juhivad: a) peakosolek, b) juhatus.

Märkus: Üksikute ühingu ettevõtete juhtimiseks, kui ka mitmesuguste ühingu huvidesse puutuvate küsimuste läbiharutamiseks võib peakosolek komisjone valida, kinnitades ühtlasi nende tegevuskava.

§ 23. Peakosolekud on: harilised, keda juhatus vähemalt üks kord aastas kokku kutsub, erakorralised, keda juhatus oma äranägemise järele, revisjonkomisjoni, või 1/3 liigete kirjaliku nõudmise peale kokku kutsub.

Märkus: Juhatus on kohustud revisjonkomisjoni ehk 1/3 liigete nõudmisel peakosolekut kahe nädala jooksul, nõudmise kirja saamisest arvates, kokku kutsuma.

§ 24. Peakosoleku otsustada on:

a) ühingu tegevuskava, eelarve ja aruande kinnitamine,

b) juhatuse ja revisjonkomisjoni liigete arvu määramine ja nende valimine,

d) erikomisjonide asutamine, nende liigete valimine ja neile juhatuskirjade kinnitamine,

e) hoiusummade ja laenude ülemmäära kindlaksmääramine.

g) liikumata varade omandamise, pantimise ja müümise otsustamine,

h) korterite jaotamise korra, üüritegemiste ja ühingu kodukorra määruste kinnitamine,

j) juhatuse ja revisjonkomisjoni vastutusele võtmise küsimuse otsustamine,

i) liigete väljajäetamise küsimuse otsustamine,

k) ühingu esitajate valimine keskkorralduse koosolekutele, kus ühingu liikmeks,

l) ühingu põhikirja muutmine ja täiendamine,

m) ühingu tegevuse lõpetamine.

n) kõigi muude põhikirjast järgnevate küsimuste otsustamine, mis juhatus peakosolekule ette paneb.

§ 25. Koosoleku aja, koha ja päevakorra üle annab juhatus liigetele hiljemalt üks nädal enne koosoleku päeva kirjalikult ehk muul viisil peakosoleku määramist mööda teada. Samuti on juhatus kohustud sellekohast teadaannet ühingu ruumides välja panema.

§ 26. Peakosolek on igasuguse liigete arvu koosolemisel otsusvõimeline, kui ta on määratud korra järele kokku kutsutud, väljaarvatud koosolekud, kus otsustamisele tulevad § 24.—pkt. g, i, l, m, nimetud küsimused. Neil koosolekutel peab vähemalt 2/3 liigetest esituda olema.

§ 27. Peakosolek valib oma keskelt koosoleku juhataja, kes üheski ühisuse ametis tegev ei ole, ja kirjatöötaja protokollkirjutajaks.

§ 28. Peakosolekul otsustatakse küsimusi esitatud liigete lihtsa häälteenamusega, väljaarvatud § 24 punktid g, i, l, m, mille otsustamiseks tarvilik on 2/3-line esitatud häälteenus. Kui asjade otsustamisel, mille kohta lihtne häälteenus otsuse teeb, poolt ja vastu ühepalju häält on, siis loetakse ettepanek tagasilükatuks.

Märkus: Kõiki valimisi, samuti ka § 24—pkt. j, i, ettenähtud küsimuste otsustamist toimetatakse peakosolekul kinnisel hääletamisel, kuna kõigi teiste asjade hääletamise korra peakosolek ise määrab.

§ 29. Peakosolekute otsused kirjutakse protokollile, millele alla kirjutavad koosoleku juhataja, protokollkirjutaja ja kõik koosolekul viibivad juhatusliikmed.

Märkus: Peakosolekul on liikmel õigus oma isearvamist avaldada ja seda protokollile juurde lasta kirjutada.

## V. Juhatus.

§ 30. Juhatus on otsekohene ühingu asjaajaja ilma mingisuguse volikirjata. Juhatus kui ka üksikute juhatusliigete kohused ja võimupiirid määrab iseäraline juhatuskiri, mida peakosolek kinnitab. Juhatus asukoht on Tallinn.

§ 31. Juhatus otsekohesed ülesanded on:

a) rahasummade vastuvõtmine ja väljaandmine, protsent paberite ostmine ja müümine, kõigi ühingu päralt olevate väärtuste ja varanduste hoidmine,

b) ühingu nimel vekslite ja teiste võlakohustuste väljaandmine neis piirides, mis peakosoleku poolt määratud,

d) ühingu nimel tüüri ja rendilepingute tegemine, liikuva ja liikumata varanduste ostmine ja müümine,

e) kohtutes ühingu nimel nõudmine ja kostmine ja valitsuse asutustega läbikäimine,

f) teenijate ametisse palkamine ja lahtilaskmine,

g) volikirjade väljaandmine üksikutele teenijatele,

h) juhatuskirjade kokkuseadmine ja peakosolekule kinnitamiseks ettepanemine,

j) ühingu tegevuskava, eelarve ja aasta aruande kokkuseadmine ja revisjonkomisjoni kaudu peakosolekule kinnitamiseks ettepanemine,

k) arvepidamise sisseseadmine ja asjaajamise korraldamine,

l) uute liigete vastuvõtmine,

m) liigete nimekirja pidamine,  
n) kõigi ühingu asjade ajamine, mis põhikirja ehk peakoosoleku otsuste järele juhatuse peale on pandud.

§ 32. Juhatuse seisab koos vähemalt kolmest liikmest, keda peakoosolek ühingu liigete hulgast kolme aasta peale valib. Sama aja peale valitakse ka kandidaate, kes juhatusliigete äraoleku puhul nende aset täidavad.

§ 33. Igal aastal lahkub ametist esiti liisu ja pärast ameti vanaduse järele  $\frac{1}{3}$  juhatusliikmeid ja kandidaate.

§ 34. Juhatusliigeteks ei või olla need liikmed, kes on teistes samalaadilistes ühingutes liigeteks.

§ 35. Juhatuse jaotab ametid liigete vahel iga aasta esimesel uuendatud juhatus koosolekul ära, kus juures valida tuleb esimees, kirjatöömaja ja laekahoidja.

Märkus: Laekahoidja ei või ühtlasi ka ühingu raamatupidaja olla.

§ 36. Juhatuse koosolekuid peetakse tarviduse järele, juhatuse enese poolt määratud päevadel ja tundidel, mille kohta teadaanne ühingu ruumides välja pannakse.

§ 37. Et juhatuse koosolek seaduslik oleks, on tarvilik, et üle poole juhatuse liigetest koos oleks. Asju otsustatakse hääletenamusega.

§ 38. Juhatuse otsused kirjutakse protokollile, millele kõik koosolekust osavõtjad alla kirjutavad. Vekslid, volikirjad, lepingud, kreposti ja muud aktid peavad olema ühingu esimehe ehk tema asemiku ja ühe juhatusliikme allkirjaga. Teiste dokumentide allakirjutamist võib juhatuse ühe juhatusliikme kätte usaldada.

§ 39. Juhatusliikmed võivad oma töö eest peakoosoleku otsust mõõda tasu saada, kas kindla palgana ehk  $\frac{0}{10}$ -na ühisuse kasust.

§ 40. Põhikirja määruste kui ka peakoosoleku otsuste rikkumiste pärast vastutavad juhatusliikmed solidaarselt kõigi kahjude eest mis ühisus seeläbi saanud.

## VI. Ühingu asjaajamise revideerimine.

§ 41. Ühingu asjaajamise ja arvepidamise kontrollimiseks, aruande ja eelarve läbivaatamiseks valitakse iga aasta peakoosoleku poolt revisjonkommisjon.

§ 42. Revisjonkommisjoni valitakse ühe aasta peale vähemalt 3 liiget ja 1 kandidaat. Revisjonkommisjoni ei või ühingu teenijaid ega juhatusliikmeid ja nende kandidaate valida.

Märkus: Revisjonkommisjoni liigetele võib peakoosolek töö eest tasu määrata.

§ 43. Revisjonkommisjoni ülesandeks on:

a) ühingu rahasummade ja väärtpaberite revideerimine ja nende võrdlemine raamatute ja dokumentidega,

b) liikuvate ja liikumata varade üleslugemine ja võrdlemine raamatutega,

d) aastaaruande ja eelarve läbivaatamine, võrdlemine raamatutega, kui ka kõige ühingu tegevuse kontrollimine ja ühes oma arvamisega peakoosolekule ettepanemine.

§ 44. Asjaajamise ja arvepidamise kohta puutuvad otsused kirjutab revisjonkommisjon sellekohasesse protokollile raamatusse.

§ 45. Revisjonkommisjoni kutsuvad esimesele koosolekule juhatuse, järgmised koosolekud määrab komisjon ise. Revisjonkommisjonil on voli oma tööd üksikute komisjoni liigete vahel ära jaotada.

## VII. Arvepidamine ja aruandmine.

§ 46. Ühingu on kohustatud pidama kõiki tarvilikke ärraamatuid.

§ 47. Juhatuse poolt seatakse iga aasta, mitte hiljem kui 1. aprilliks, läinud aasta tegevuse aruanne kokku, mis ühes eelarvega, peale revisjonkommisjoni läbivaatamist peakoosolekule kinnitamiseks ettepannakse.

§ 48. Äriaasta arvatakse 1. jaanuarist kuni 31. detsembrini, kui aga ühingu oma tegevuse aasta teisel poolel avas, siis arvatakse ühingu äriaasta 31. dets. järgmisel aastal.

§ 49. Aruanne peab täielikult sisaldama:

a) kassaseisu,

b) liikuvate ja liikumata varade arveid,

d) üüri arveid,

e) kapitalide arveid osa- ja teiste kapitalide arvete seisuga aasta lõpuks,

g) ühingu võlakohuste ja saadaolevate võlgade arveid,

h) kulude arvet,

i) kasude ja kahjude arvet,

j) ärisseisu,

k) puhaskasu jaotamise eelnõud.

Aruandele peavad juhatuse, revisjonkommisjoni liikmed ja raamatupidaja allakirjutama.

## VIII. Kasu ja kahju.

§ 50. Puhaskasu määratakse kõige pealt osakasuks, peale selle võib peakoosolek oma äranägemise järele puhtast kasust erikapitalideks kui ka mitmesugusteks üldkasulikeks otstarbeteks summasid määrata.

§ 51. Osakasu maksetakse välja neile liigetele, kellel osad täis maksetud kolme kuu vältusel peale aastaaruande kinnitamist, neile aga kellel osad veel mitte täis ei ole maksetud, kirjutakse need osamaksu juurde.

§ 52. Kui ühingu tegevus kahju toob, siis jaotatakse see osa liigete vahel ära ja määratakse tähtaeg, mille jooksul liikmed kohustatud on nende peale langevaid kahjuosasi äratasuma. Ei maksa liige oma kahjuosa tähtpäevaks mitte ära, siis arvab juhatuse selle tema osamaksust maha ja nõuab osamaksu täiendamist.

## IX. Ühingu lõpetamine.

§ 53. Ühingu lõpetab oma tegevuse:

a) kui ühingu maksujõuetuks jääb.

§ 54. Ühingu tegevuse lõpetamist toimetab peakoosoleku poolt selleks valitud vähemalt kolme liikmeline likvideerimise komisjon.

§ 55. Likvideerimise komisjon kutsub kutsete ja kuulutuste kaudu ühingu võlauskujad kokku, võtab abinõud nõudmiste täitmiseks tarvitusele, toimetab ühingu varanduse müümist ja teeb lepingud kolmandate isikutega, peakoosoleku poolt määratud alustel ja piirides.

§ 56. Ühingu liigetele maksetakse osamaksud tagasi, kui ühingu võlad tasutud ja likvideerimise aruande kinnitamisest peakoosoleku poolt üks aasta möödas. Summad, mis vaeluse all olevate ühingu võlgade katmiseks tarvis lähevad, kui ka need, millele tähtaeg ei ole jõudnud, pannakse seaks otstarbeks kõrvale.

§ 57. Kui ühingul peale võlgade tasumise ja osamaksude tagasimaksmist varandusi üle jääb, arvitatakse need peakoosoleku otsuse järele § 1, ettenähtud otstarbeks.

Põhikirja on registreeritud Tallinna Haapsalu Rahu-koogus 31. oktoobril 1922 nr. 268 all.





# VEENE EKSPEDITSIiooni AKTSIASELTS end. **KNIEP & VERNER**

TALLINN, Lai täh. 9  
- Kõnetraat 11-05 -  
Telegr. aadr.: KNIVER

Oma suured laduplatsid ja kiviaidad riigi raudteega ühenduses

**Osakonnad:**

**Riias, Vindavis, Vladivostokis**

**Eydtkuhnemis: Hch. Jung Inh. Kniep & Verner**



**PESU**  
TEEB PUHTAKS  
JA VALGEKS  
ALS LABORATORI  
PESUSEEP



**Järvakandi klaasivabriku**  
ja  
**Eisenberg, Lukk ja Ko. liimivabriku**  
**ladu**

Väike Pärnu maantee nr. 31

**J. ARNOVER**

SOOVITAB

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

**A. BRANDMANN'i**  
kõige vanem kompvekitööstus Eestis

SOOVITAB

omast tööstusest tuntud väärtuses mitmet  
sorti shokolaadi, shokolaadi-  
kompvekka karamelle  
ja biskviiti

**TALLINN, Väike Tartu maantee 4, kõnetraat 15-94**