

# EESTI RAUDTEE

## RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

Toimetuse ja talituse: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32, Kontor avatud kella 9—4. Sealsamas ka tellimiste ja kuulutuste vastuvõtmine. Telefon: nr. 161 raudtee keskjaamast Toimetaja kõnetunnid: kella 10—12 p. Ärijuhi kõnetunnid: kella 9—10 ja 3—4.	Ilmub 2 korda kuus.		Kuulutuste hinnad:
	Tellimise hind	500 mk. aastas.	Kuulutuste küljel: 1 m/m. ühel veerul 6 mk.
	" "	260 " 1/2 "	Kaantel: 1 m/m. ühel veerul 10 mk.
	" "	140 " 1/4 "	Tekstis: 1 m/m. ühel veerul 12 mk.
	Üksiku numbri hind 25 mk.		
<b>Nr. 2.</b>	<b>Märts</b>		<b>1922.</b>

### Missugused püüded peaks igal raudteelasel olema.

Õiglus ja ausus on seltskondlise elu põhi.

Eesti rahvas on Vene monarhistlike kotka kütentest ja Saksa paruni rusikast lahti, ning Eesti pinda on priiuspäike oma heledate kiirtega valgustanud ja soendanud, mis ka raudteelastele võimaldas juba neli aastat iseseisva isamaa kasuks töötada.

Kahjuks ei taha ikkagi meist see endine vaim lahkuda, mis igapäevases elus nii silmatorkavalt nähtavale tuleb: meil tarvatakse veel endiseid Vene seadusi, mis kokku seatud suurriigi jaoks, meid ümbritsevad ametikohtades veel umbkeelsed ametnikud, tarvitame kõnes ja kirjas solgitud võõraid sõnu, oodates, mil „emakeele vaim“ meile ise keeleoskust kapaga pähe kallaks. See vaim jääb aga Toonelasse ja me peame ise väljapääseteed leidma. Tuleks kõikidele umbkeelsetele ametnikkudele kord lahkumislauluke laulda, neid selle saatusega ähvardada, kellele kõik puhteestilik kallis pole; selle tagajärjel asuks meie keskele rahvuse tunne ja ühine eesmärk. On need saavutud, võiks veendumuses olla, et meie tegevus edukam saaks. Siis veel midagi:

Vene valitsuse ajal olid raudteelased halvas kuulsuses; selleks andis põhjust altkäemaksude võtmine ja alalised vargused raudteel, mida paljuid ehk küll vast vilets palk tegema sundis. Raudteelane olla—see kartus on ka praegu veel paljudel luus ja lihas, sest nagu näha, kardetakse meil uut raudteelaste vormi kanda, arvates, et sellega seltskonnas renommé kaotatakse.

Kui suur tähtsus raudteedel riigi majanduse ja kultuurilise tasapinna tõstmises on, tuletab meele kuulsalt Inglise ajalookirju-

taja ja mõttetarga Toma Buckle järgmine ütetus: „Raudteemasin aitas rohkem inimeste haridusele ja üksteisele liginemisele kaasa, kui kõik mõttetargad, prohvetid ja kirjanikud maailma algusest.“

Elanikkude majandustegevuse põhiprintsiip vabadel maalend seisab tekkinud nõuete paremas rahuldamisest vähemal tööjõul ja vähema arvu ainete tarvitamisest. Kuna raudteede tähtsus ja mõju rahvamajanduse elu kultuurkülgede tõstmises peale selle veel selles seisab, et tema praeguse aja nõudeid rahuldaks, sest et iga maa kultuuri ja majandusliku elujärku raudteede kaubandusliku tegevuse viljakus ja tehniline sissesead iseloomustab.

Meie raudteede tegevus on lühikese ajaga küll suuresti paranenud, kuid siiski töötasid nad mineval aastal mitte tulurikkalt — tulu-kuluga tasakaalus hoides, — mis ka käesoleva aasta eelarve järgi loodetakse. Siin tõuseb küsimus: Millega tuleb niisugust nähtust seletada, et need ainult tasakaalu viiakse? Kas ei ole selle põhjus, et meie ükskõikselt vaatame veel endiselt iga raudteel tehtava kahju peale, — täie hoolimatusega, nagu „kroonu“ varanduse peale, unustades, et me väikses demokraatlikes riigis elame, kus iga üksiku isiku läbi tehtud kahju kõikidel kodanikkudel ühetasaselt kanda tuleb. Kas ei teadnud mineval suvel avalikuks tulnud puu vargusest, vale sõidupiletite müügist, bagashi vargusest, kõdunenud turba ostust jne. peale asjaosaliste ka mõned teised pealtnägijad, kuid igaüks heitis käega, arvates, et see tema asi pole.

Niisugune vaade pole aga õigele alusele rajatud: igaüks meist on igas kordasaa-detud kelmuses osaliselt vastutav ja meie kodanline kohus on igatviisi selle korraldamiseks kaasa aidata.

Igas kultuuriliselt arenenud vabariigis on avalik kriitika lubatud, mis mitmete väärnähtuste kõrvaldamiseks suurelt kaasa aitab. Tehtagu ka meil seda. Ei saa seda pahaks

panna, mis õige leiduks. Peaks ka meil seda laiemalt tarvitama.

Nüüd, mil riigi viilendasse vabadus-aas-tasse astume, peaks meie tegevuse lipu-kirjaks olema see kõrgem ideaal, mida juba klassika rahva Aristoteles ja Seneka, nii ka hiljemad ilmakuulsad mehed tunnistasid, s. o. ausus ja õiglus. Seks ühist püüt ja jõudu!

H. Eichenbaum.

## Meie riigi raudtee iga ja tema vanemad teenijad.

Kõige vanem raudtee Eestis on meie praegune riigiraudtee Tallinna-Narva liin, ehitatud aastatel 1869—70 (avatud 24. okt. 1870. a.); selle järgmised: Tallinna—Baltiski liin, ehitatud 1874. a. ja Tapa—Tartu liin, ehitatud 1876. a.

Nimetud teede ehitajaks ja esimeseks peremeheks oli „Balti Raudtee Selts“ („Общество Балтійской желѣзной дороги“). Tartu—Valga—Irboska liin (kuni Pihkvani) ehitati 1888. a. Selle ehitas teedeministee-riumi raudteehituste peavalitsus (Управление по сооружению желѣзныхъ дорогъ Министерства Путей сообщенія). 1. aprillil 1893. a. läksid need ühendatult riigi kätte üle ja nimetati Balti—Pihkva ja Riia kroonu-raudteedeks (Балтійская и Псково-Рижская казенныя желѣзныя дороги).

1900. aastal, kunni Balti—Pihkva ja Riia raudteed Peterburi — Varssavi raudteega ühe valitsuse alla anti, nimetati see ühen-datud liin Põhja-Õhtu raudteedeks (Сѣверо-Западныя желѣзныя дороги). Sellega oli „Balti“ nimi kaotatud ja igaüks võis teada ainult ühest Põhja-Õhtu W e n e raudteest. 1903—1905 ehitati Keila—Haapsalu liin, mille ehitajaks jällegi Raudteehituste pea-valitsus oli, mis peale tema valmisaamise kohe Põhja-Õhtu raudteega liideti.

Tamsalu—Paide ja Tallinna—Humala liin, kui ka muud kindluse piirkonnas olevad juurdeveo liinid, on sõjaaegne sünnitus (ehitatud 1916—1917 a.), sellega kõige nooremad.

Nagu eelnäidatud raudteede ehituste aastad tunnistavad, on meie esimeste raud-teede iga juba 52 aastat. On ka aga veel ametnikke, kes raudtee algusest saadik teenistuses olnud. Õiged teated nende teenistuse alguse aastate kohta on puudu-likud, kuna need riigi pööretel osalt kaduma saanud ehk endise Põhja-Õhtu raudtee valitsusse jäid. Tarvitades aga

olemas olevaid andmeid, näeme, et raudtee teenistuses on püsinud olema üle 40 aasta teenivaid ametnikke:

### A) Liikumise osakonnas:

1. Landsberg, Mihail (Tallinna jaa-mas, takseerija) . . . . . 1873
2. Niinepuu, Johannes (haakija) . . . . . 1874
3. Freiberg, Ekaterina (telegrafist) . . . . . 1874
4. Johanson, Jaan (roopas. Püssil) . . . . . 1874
5. Obst, Priidik (roopas. Voldi j.) . . . . . 1874
6. Petrova, Ekaterina (telegrafist) . . . . . 1875
7. Poormann, Eduard (Tallinnas) . . . . . 1875
8. Pöldmann, Mart (konduktor) . . . . . 1876
9. Mitau, Jaan (Tallinnas) . . . . . 1876
10. Lasner, Hans (Haapsalus) . . . . . 1876
11. Rabur, Jaan (roopaseadja) . . . . . 1876
12. Beern, Villem (van. telegr. Tartus) . . . . . 1876
13. Filatov, Nikolai (Tallinna kau-bakontoris laekahoidja) . . . . . 1879
14. Viikoff, Jüri . . . . . 1879
15. Kolga, Jüri (roopas. Rakveres) . . . . . 1879
16. Kortsmarek, Jaan (kaalutööm.) . . . . . 1878
17. Jegorov, Nikiita (rongijuht) . . . . . 1880
18. Dmitriev, Aleksander (Tallinnas) . . . . . 1880
19. Kaal, Gustav (Tall. jaamaülem) . . . . . 1880
20. Vessar, Jakob (Tallinna kauba-hoovi ülem) . . . . . 1880
21. Oreschkov, Ewstignei (kauba-hoovi ülevaataja) . . . . . 1880
22. Lõuke, Karl (roopaseadja) . . . . . 1880
23. Maasing, Johann (Komarovka jaamaülem) . . . . . 1883
24. Juuse, Madis (rongijuht) . . . . . 1883
25. Sillaots, Madis (bag. kondukt.) . . . . . 1882
26. Streljaev, Nikolai (konduktor) . . . . . 1883
27. Ormus, Toomas (signalist) . . . . . 1882
28. Narva, Mart (lampide korraldaja Tapal) . . . . . 1881
29. Keermann, Joh. (Käbala jaamaül.) . . . . . 1881
30. Perrimond, Antonia (telegrafist) . . . . . 1883
31. Sass, Jüri (roopasead. Jõgeval) . . . . . 1883
32. Ivask, Peeter . . . . . 1883

(Järgneb.)

# Tervishoiu alalt riigi raudteel.

Missugust tähtsat osa raudteed riiklises elus etendavad, on teada igaühele, kes raudteede funktsioonide ja tema peal lasuvate otsekoheste ülesannetega lähemalt tuttavad. Üks vähem silmapaistev, kuid siiski üleriiklist tähtsust kandev teenistuse haru raudteedel, mille kohta käesolevas artiklis omale sõna võtta olen lubanud, on tervishoid. Ajakohasel ja oma ülesannete kõrgusel seisev tervishoid raudteedel ei rahulda tervishoiu nõuetes mitte ainult raudteelasi ja reisijaid, vaid rajab teed osalt ka üleriiklisele tervishoiule. Riigi raudtee sanitaar-olukorda kõne alla võttes ja veneaegsega võrreldes, ei või nimetamata jätta, et see märksa paranenud ja silmapaistvaid edusamme teinud on, kuid siiski veel mõndagi soovida jätab. Raske oleks ka nõuda, et rahvas, kes oma terve mineviku teisele riigile pühendama pidanud, suudaks noorena võsuna ärasammaldatud kannust võrsuma hakates, üle öö samasugust vilja kanda, millist teised kultuurriigid oma pikemaajalise õitsemise järele. Ei või salata, et möödalanud kolme aasta jooksul on katsutud ja püütud, nii kuidas aeg ja majandusline olukord seda lubanud, kõige suuremat rõhku üldise sanitaar-olukorra tõstmise peale riigi raudteel panna. Taudide vastu võitlemiseks on sellekohased organisatsioonid loodud, kes jaoskonna arstidele alludes, taudide ilmutisel viibimata oma tegevust algavad. Sisse on seatud sanitaar valvurid, kes nimetatud organisatsioonide all töötavad, oma võimupiirkondades sanitaar olude järel valvavad, kohalised mittesoovitavad nähtused viibimata kõrvaldavad ja vastavale jaoskonna arstile sellest teatavad. Jaamade-, einelauaja raudtee-teenijate puhkeruumide puhtuse

eest on vastutavalt hoolt kantud ja puhtuse pidamiseks sellekohased abinõud kättesaadavaks tehtud. Reisijate vagunites, missugused iga reisu lõpul põhjalikult puhastatud, märgade steriil lappidega tolmut pühitud ja tarvilised osad desinfitseeritud saavad, on puhtuse pidamiseks ka niisama tarvilised abinõud, nagu: sülgkaunid, prügi kastid j.n.e. sissesseatud. Puhtuse pidamine, nii jaama hoonetes kui ka reisijate vagunites on väljapandud keelude ja teadaannete abil, reisijate eneste poolt küll eeskujulisemaks muutunud, kuid täieliku eessihile need siiski ei ole viinud. Sarnaste tarvitusele võetud abinõude peale tuleb ikka kui surveabinõude peale vaadata, mille kaudu on püütud kätte saada ainult seda, mis kultuur-riikides iga kodaniku enese püha kohus tervishoiu nõuetes täita on. Lootma jäädes, et seltskond puhtust hindama ja selle pidamise peale tõsisemalt vaatama saab, ei või ka raudteelaste eneste sanitaar-olukorra kohta ükskõikseks jääda. Raudteelaste töö iseloom, kui ka nende alaline kokkupuutumine rahvaga, annab tervishoidlisest küljest vaadates, juba rohkem põhjust nõuda, et nende ihu puhtuse, kui ka nende riiete välimuse peale saaks suuremat rõhku pandud. Ei võiks ka sugugi liialdatuks pidada, kui sanitaar-olude järelvalve kindlustamiseks, sanitaar valvuritele s. o. jaama ülematele, teemeistritele ja rongijuhtidele, vastavate arsti jaoskondade juures saaksid sellekohased lühikeseajalised kursused toime pandud, kus neid saaks tutvustatud üldise hügieeniga, nii laialt, kui nende peale pandud ülesanded neilt seda nõuavad. Niisama oleks ka soovitav sanitaar-konduktorid ettevalmistama hakata, kellest vähemalt üks iga reisijate rongi peale saaks määratud.

---

## Kaalu järgi kokkuseatavate rongide alaliste talinormide kaotamise tagajärjed.

Nagu teada, olid käesoleva talveni laiaroopalisel raudteel kaalu järele kokkuseatavate rongide raskuse määramiseks kahed normid tarvitusel: suvised ja talised.

Viimased olid esimestest vähemad, tingitud vedurite mitmesugusest tüüpidest, kaubarongide juures 10—13%, segarongidel kunni 20%.

Kontinentaalse ilmastikuga maades, kus

temperatuur talvel enam-vähem püsivust näitab, on sarnane korraldus väga sünnis.

Maa-alad, milledest Eesti vabariigi raudtee läbi läheb, kuuluvad sellevastu omas täies ulatuses rannamaade hulka, kus õhu soojus väga muutlik on.

Sellepärast ei võinud meil ülemaalnimeetatud koosseisude arvamise viis talvel praktiline olla; alaline koosseisude vähendus

normide järele, võrreldes suvisega, jõi soojadel päevadel ja ilusa ilmaga täiesti üleliigseks.

Uue korralduse järele on rongide maksimaalne kaal läbi terve aasta ühesugune. Vähendamise alla käivad maksimaalsed normid: külmaga 3—10° R. — 5% võrra, külmaga 11—15° — 10% ja üle 15-kraadilise külmaga või suure lumesaju ja -tuisku ajal — 15% võrra.

Vaatame, missuguseid tagajärgi andis uuendus. Tema kolmekuusest kestvuse ajast võime juba mõne arvuga esineda:

Novembrikuus m. a. oli käigus 613 kauba- ja segarongi. Sellest arvust said vähendatud 5% võrra 355, 10% võrra 17 ja 15% võrra 28 rongi, missugune vähendus üldise rongide arvu kohta, endise 10—20% asemel, kõigest 43,8% välja teeb.

Detsembrikuu 932 rongist vähendati 5% võrra 340, 10% — 127 ja 15% võrra 87 rongi. Üldise rongide arvu kohta oli seega vähendus 4,8%.

Jaanuarikuu 961 rongist said vähendatud 5% võrra 361 rongi, 10% — 409 ja 15% võrra 62 rongi. Üldise rongide arvu kohta teeb see vähenduse 7,1%.

Endise suvise ja talise normide vahega — 10 kuni 20% — võrreldes näeme, et uuenduse kasuks saame novembris 6,2—16,2%, detsembris 5,2—15,2% ja jaanuaris 2,9—12,9% üldisest sega ja kaubarongide arvust.

Asja lihtsustamiseks võtame nendest arvudest keskmised; saame 11,2, 10,2 ja 7,9%.

Enam silmapaistva näituse saame, kui protsentide asemel rongide arvud võtame.

Novembrikuu 613 käigus olnud rongi asemel, sama hulga vagunite ja kauba edasi toimetamiseks, oleks tulnud, järjekult ( $88.8:100 = 613:x$ ) 690 rongi lasta, s. o. 77 rongi rohkem.

Detsembrikuus oleks tulnud rohkem teha 112 rongi, — jaanuaris 82 rongi.

Rongide keskmine läbijooks on meil ligikaudu 100 klm.

Järjekult oleks pidanud endise korra juures vedurite ja konduktormeeskonnad rohkem sõitma: novembris 7700 klm., detsembris 11200 klm. ja jaanuaris 8200 klm.

Selle eest oleks tulnud maksta üksnes kilomeetirahadeks konduktormeeskondadele üle 30.000 marga, kuna kütte- ja õlitamiskulud natuke üle 2 miljoni oleksid tõusnud.

Ülesantud kulusid võiks ehk veidi vähendada, kui arvesse võtame, et osa kaubarongisid tühjatest vagunitest kokku seatakse, ja rongid siis pikkuse pärast täit kaalu juure ei võta. Aga igatahes ei ulata nende rongide üldarv kunni 10% üldisest rongide arvust.

Jääb soovida, et kõik uuendused raudteel sarnaseid tagajärgi annaks, sest ainult kokkuhoidmine võimaldab tulevikul välja-vaadete kindlustust. Lv.

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

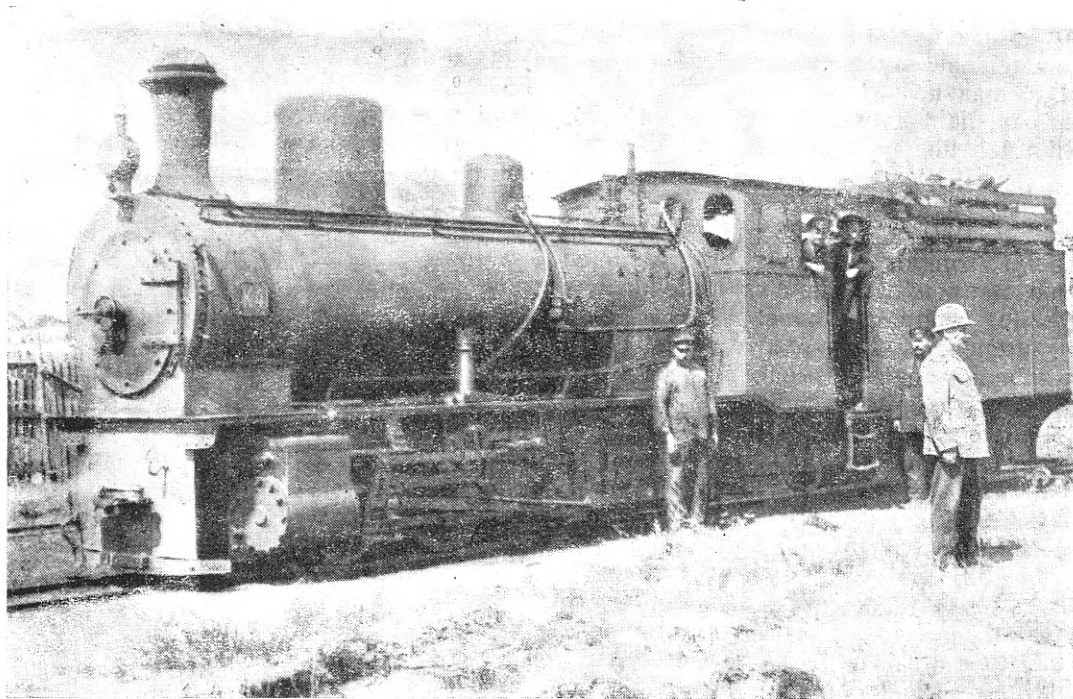
(1. järg).

Rongi liikumise andmed kitsaropalisel teel tõendavad eelpool avaldatud arvamist, et kitsaropalisel teel vähem kasulikud majanduslised elule on. Rongide läbilaskmise võimalus laia- ja kitsaropalistel teedel on muidugi piirkondade järgi mitmetasuline.

Haapsalu-Baltiski-Tallinna piirkonnas on senini läbilaske võimalust kasutatud ainult veidi üle veerandi, teistes piirkondades aga tuntuvalt vähem. Huvitav on järeldada, mitu korda võiks tõsta kauba rongide liikumist Tallinna ja Narva vahel. Oletame, et Tapa-Narva piirkonnas reisu rongide liikumine endiseks jääb, s. o. 2,2 rongipaari päevas, siis jääks üle, — kauba ron-

gide läbilaskmiseks, — umbes 17 paari kauba rongi, kuna 1921 aastal ainult 2,1 paari kauba rongi päevas liikusid. Nii võiks praeguse ühekordse Tallinna-Tapa vahelise tee juures Tallinna ja Narva vahel kauba liikumist tõsta kuni 5 korrani.

Kohalise kauba veoks kaubavagunite tagavara jätkub. Minevases n-ris näidatud vedurite ja vagunite tabelis oli näidatud, et 5,21 vagunitest ühe kilomeetri peale tarvitati tegelikult 1,64 vagunit; järjekult, kohalikku kaubaliikumist võib tõsta 2,1 korda. Transiidi veoks aga tarvitatakse veel võõraid vagunite, sellepärast võib transiidi läbilaskmine umbes kuni 3 korrani tõusta, ilma et raudtee selle all kannataks.



Kitsarööplise vedur, seeria K. 4.

### Võrdlused veerev-koosseisu kasutamise üle.

	Reisurongid		Kaubarongid		Kaubarongid		Töö- ja muud rongid		
	1919	1920	1921	1919	1920	1921	1919	1920	1921
1) Liikumas olevate vagonite üksuste arv									
Reisu . . . . .	73.944	87.702	108.499	—	2.822	2.141	—	2.125	1.393
Kauba . . . . .	—	55.052	70.124	—	137.357	176.831	—	49.645	45.965
2) Vagunitega tehtud kilomeetrite arv									
Reisu . . . . .	7.605.866	9.085.844	9.581.246	—	301.621	241.534	—	128.352	63.168
Kauba . . . . .	—	4.077.075	7.301.739	—	13.476.594	17.321.865	—	2.466.410	1.517.817
3) Vaguni telgedega tehtud kilomeetri'e arv									
Reisu vaguni teljed	23.578.185	28.172.511	29.994.172	—	633.998	533.734	—	277.459	171.755
Kauba vaguni teljed	—	6.24	—	—	—	—	—	—	—
a) laaditud . . . .	—	6.241.380	7.574.158	—	15.553.693	20.817.004	—	2.358.673	1.442.786
b) muud . . . . .	—	1.595.359	7.509.666	—	11.618.360	13.904.184	—	2.675.044	1.593.922

Võrdlustabelist veerev-koosseisu kasutamise üle on näha, et veereva inventuuri kor-daseadmisega märksa suurendatakse reisu rongide koosseisu, pakkudes sellega sõit-jatele teatud mõnusus. Tõepoolest, tuli ka 1919 a. keskmiselt kõigi liikide reisu rongide peale 8,83 klass - vagunit ( $\frac{7.605866 \text{ vag-kil.}}{860.915 \text{ rong-kil.}}$ ), 1920 aastal 8,68 ja 1921 a. 8,38 vagunit, ehk küll üldine vagunite koos-seis puht-reisu rongides oli; 1920 a. 9,11 ja 1921 a. 9,81, kaugesõidu segarongides 1920 a. 12,78 ja 1921 16,32, kohalistel reisu

rongidel aga 1920 a. 8,21 ja 1921 a. 8,45. Näib, nagu oleks klass-vagunite arv rongi-des vähe muutunud. Sellegi peale vaata-mata, et rongide arv suurenes, nagu üle-mal juba tähendatud, 1920 a. 47 $\frac{1}{2}$ % ja 1921 aastal — 17 $\frac{3}{4}$ % eelmise aastaga võr-reldes, siis on isenesest arusaadav, et iste-kohtade arv rongides aruande aastatel järkjärgult ja tuntavalt suurenes.

Reisijatega tehtud kilomeetrite arv oli 1919—1921 aastatel järgmine:  
1919 a. ainult maksu eest reisijaid arvesse võttes . . 148.395.794.

1920 a. maksu eest ja mak-  
suta reisijaid arvesse võttes 204.304.886.  
1921 a. maksu eest ja mak-  
suta reisijaid arvesse võttes 188.241.506.  
Nii tuleb ühe telje peale:

1919 a. — 6,29 reisijat.

1920 a. — 7,25 "

1921 a. — 6,28 "

Kauba rongide andmeid läbivaadates tuleme otsusele, et reisijate vagunite üksuste arv kauba rongides kahaneb, kuna rongide arv suureneb, s. o. kauba rongide koosseis vabaneb enam- ja enam reisijate pargi vagunitest, missuguse nähtuse põhjus oleneb majandusliste korralduste tagajärgedest. Keskmine kauba rongide koosseis oli:

1920 a. — 26,16 vagunit.

1921 a. — 33,85 " ehk

1920 a. — 52,80 telge.

1921 a. — 67,95 "

Arvesse võttes, et era kauba saadetustega on tehtud suure- ja väikse kiiruse rongides

1920 a. — 21.795.073 tonn-kilomeetrit

1921 a. — 28.208.529 " "

tuleb ühe telje koormaks:

Eestis: 1920 a. — 3,12 tonni.

1921 a. — 4,45 "

Soomes: 1916 a. — 2,14 "

Norras: 1920 a. — 2,42 "

Keskmine telg-tonnashi suurenemine ole-  
neb peaaesjalikult 1920 a. lõpul algatud  
transiit kauba veost Venemaale, kuhu  
1921 aastal on veetud muu seas rohkesti  
metall kaupe, mida laotakse harilikult terve  
vaguni kandejõu peale (16,4 tonni).

Kui arvesse võtta kõik veetud kaubad,  
seal hulgas ka raudtee oma majanduslised  
veod, siis saame

1920 a. — 1.585.984 tonni.

1921 a. — 1.739.072 "

ehk keskmine laaditud vagun-üksuse koorem  
oleks:

1920 a. — 11,29 tonni.

1921 a. — 10,76 "

s. o. tegeliku kandejõu (16,38 ton.) ära-  
kasutamise % 1920 a. 68,93% ja 1921 a.  
65,69%. Nimetatud vahekorra vähenemise  
põhjus seisab selles, et 1920 a. iseäranis  
rohkesti tee parandus-töid talitati, mille  
tõttu ka ballasti- ja töörongisid palju tarvi-  
tati. Kõikide rongidega tehti:

1920 aastal — 1.684.853 kilomeetrit

1921 " — 1.724.592 "

s. o. sõidetud tee ulataks 1920 aastal 42,04,  
1921 aastal — 43,03 korda ümber maailma  
ekvaatorit või poolitajat mööda.

Eesti riigi raudteede profiil on kaunis  
ühetasane (maksimum 0,008), ja sellepärast  
ka paari veduri tarvitamine rongis haruldane.  
1920 a. oli paaris veduritega tehtud kokku  
10,254 kilm., aga 1921 a. 3.347 kilomeetrit,  
ehk 1920 a. 0,61% ja 1921 a. 0,20% kõigest  
rong-kilomeetri arvust.

Läbisõidetud kaugus ehk tehtud kilomeet-  
rite arv kataks teed pikkusega:

1920 a. — 2529,8 korda

1921 a. — 2589,5 "

s. o. keskmine rongide arv päevas oli:

1920 a. — 3,45 paari

1921 a. — 3,65 "

terve tee pikkuse peal.

Kõikide veduritega tehtud kilomeetrite  
arv oli laiaroopalisel teel

1919 a. — 1.247.288 kilomeetrit

1920 a. — 2.420.096 "

1921 a. — 2.778.543 "

Sellest arvust manöövrites

1919 a. — 373.880 kilomeetrit

1920 a. — 626.581 "

1921 a. — 917.880 "

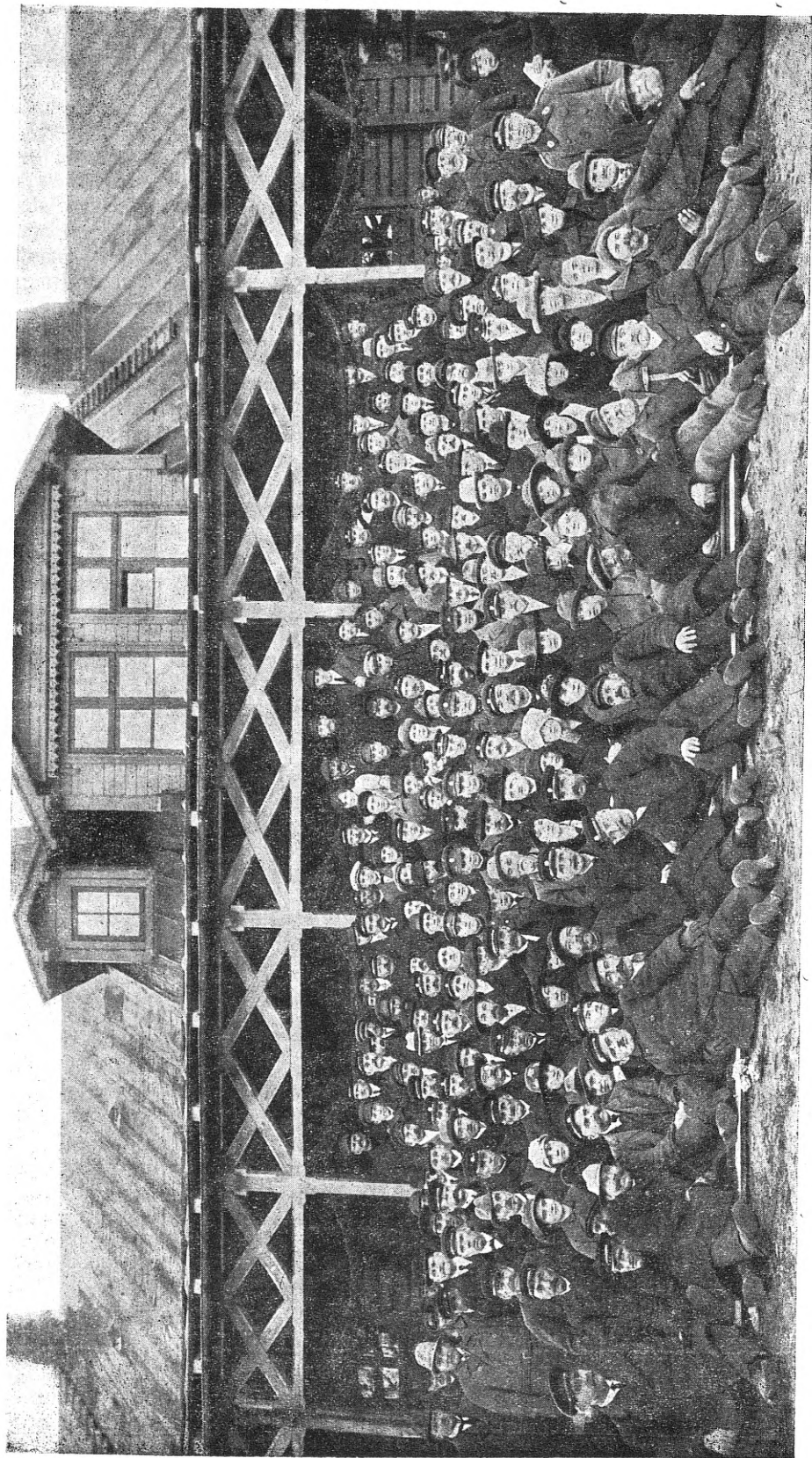
Käesolevatest andmetest selgub, et vedu-  
rite töö kaubaveo elavuse tõusu tagajärjel  
märksa suurenes. 1919 aastal oli keskmine  
kilomeetrite arv üksi töötava veduri kohta  
kuus 2723 klm., 1920 a. — 3767 klm. ja  
1921 a. 3950 klm. (järgneb).

## Lühikene ülevaade Pärnu-Tallinna juurdeveo raudtee tegevuse kohta, selle ehituse ajast kunni 22. okt. 1921. a.

6. oktoobril 1896 a., kell 12 ja 35 min.  
sõitis rahvahüüete all Pärnu jaamast esi-  
mene rong Valka. Sellega oli Pärnu ja  
Valga vahel uuel ehitatud raudtee liinil  
alaline reisijate ja kaubavedu alanud, mis  
täni kestnud.

26. märtsil 1892 a. sai kinnitatud I. Juur-  
deveo raudteede seltsi põhikiri. Nimetatud  
selts asutati inseneer Jalovetski alga-

tusel. Seltsi juhatus oli kolmeliikmeline:  
esimees inseneer Pomerantsev, liikmed in-  
seneerid Jalovetski ja Nikitin. Peatselt  
lahkuks Pomerantsev seltsist, ja esimehe  
kohused võttis oma peale inseneer Jalo-  
vetski, kes kunni oma surmapäevani, s. o.  
juuli kuuni 1918 a. selles ametis oli.  
750 m/m. raudteede konstruktsiooni välja-  
töötamine on inseneeride Jalovetski ja



Pärnu-Tallinna 25. a. juubelpidustusest osavõtjad.

Dolbergi teosed. Nende algatusel saivad ka Venemaal esimesed sarnase tüübilised teed ehitatud.

Seltsi eesmärgiks oli ehitada ja eksploateerida Venemaal kitsaroopalisi 750 m/m. raudteid ja peaasjalikult, ühendada magistraalteede võrkusid. Nagu meie teame, on niisuguseid teid selts ehitanud: Pärnu—Tallinna—Valga liini 346 v., Svetsjani—Poneveshi liini 275 v. ja Shitomiri teed 636 versta, kogusummas 1257 v. Neid teid on selts eksploateerinud kunni era-



Praegune Pärnu-Tallinna kitsaroopaliste raudteede ülem inseneer Oskar Raudsep.

omanduste natsionaliseerimiseni Venemaal. Pärnu—Valga—Viljandi liinide ehitamise kohta võime tähendada: 23. detsembril 1894 a. sai Vene valitsuse poolt I J. R. S. luba nimetud liini ehitamiseks. 1. jaanuarist 1895 a. kutsuti ehitustööde juhatajaks inseneer Kaspar Krzizanovski, kes kokku seadis üldise ehitustööde kava ning sildade ja hoonete projektid. Samal ajal nimetati valitsuse poolt ehitustööde inspektoriks teedeinseneer parun Karl Taube. Ehitustööde kuludeks määrati peale eelarve kinnitamist 2.570.100 rubl.; ja märtsikuu keskpaigas algas töö. Ehitust teostasid inseneerid: Krzizanovski, kelle käes oli üleü-

dine valve ja eriti Pärnu—Mõisaküla vahe, inseneer Sievert Mõisaküla—Valga vahe ja ins. Hackel Mõisaküla — Viljandi vahe. Mullatööd teostati kohapealsete ettevõtjate poolt ja makseti 1 r. 25 k. — 3 r. kant-süllä eest. Tööliste päevapalgad olid 10—15% kõrgemad, kui teistes kohapealsetes ettevõtetes. Suurematest ettevõtjatest mullatööde alal võime nimetada Aromovitschi ja Prenni. Kõik ehitustööd, nagu sillad, hooned j. n. e. toimetati ehitusmeistrite Darmeri, Kleini ja Feldmanni poolt. Ehituskontor avati esialgselt Voltvetis, ära põlenud Zöpfeli kalevivabrikus. Raudtee töökoda ja materjaali ladu olid esialgu, kunni Mõisakülas sellekohaste ruumide valmistamiseni, Papiniidus, praeguse Valdhofi vabriku asukohal. Nagu teada, on kohaliste omavalitsuste ja elanikkude poolt vastutulek ehituse kordasaatmisel kõigiti hea olnud. Maa võõrandamine, mis senini iga eraraudtee ehitusel üheks raskemaks keerdsõlmeks on olnud, on P.—Valga—Viljandi liinide ehitusel kõik läbiviidud vabal kokkuleppel, nii et sunniviisil võõrandusi ette ei ole tulnudki. Iseäralist kaasabi selles, kui kõigis teistes asjus näitas üles tolleaegne Pärnu linnapea, h-ra Brackmann, kelle teenuseid ka siin ei saa mitte allakriipsutamata jätta.

Liikumise avamise päeval oli teedel: vedurid 7, II kl. vagunid 4, III kl. vagunid 5, II/III kl. mikstvagunid 6, bagashi vag. 4, kinniseid kaubavagunid 50 ja platvormvagunid 89.

Ajutise liikumise avamisel oli administratsiooni koosseis järgmine. Peavalitsus (Peterburis). Esimees: inseneer Jalovetski, direktorid: inseneer Nikitin ja Bioldt, pearaamatupidaja Schuvalov, eksp!. jaoskonna juhataja Geischtor ja tulude kontrolljuhataja Safjännikov. Teedevalitsus (Pärnus). Teedeülem, (tema ka tee- ja ehituse ja liikumise osakondade juhataja) inseneer Krzizanovski. Veosakonna ja tehasteülem parun Schilling. Üldine teenijate arv umbes 300 inimest, nende palgad 180—1200 rubla aastas.

Raudteelastest, kes ehituse ajast kunni siimaani, s. o. 25 aastat vahetpidamata teeninud, on praegusel ajal veel ametis h-rad: Eggers, Bakis, Uik, Dr. Stillmark, Seemann, Olde, Schimkovitsch ja Vever.

1. augustil 1901 a. lõpetati Viljandi—Tallinna liini ehitus 156 versta pikkuses, mille ehitajaks oli inseneer Foigt.

Pärnu—Valga—Viljandi liini ehitajale ja pärastisele eksploateerimise juhatajale inse-



neer Krzizanovskile usaldati seltsi peavalitsuse poolt kõige Pärnu—Tallinna juurdeveo raudteede valitsemine.

Kogu nimetud liinide eksploatatsiooni aja vältusel, kunni 1914 a. ilmasõja lahtipuhkemiseni, oli tee tegevusresultaat igal aastal tulurikas.

Pärnu—Tallinna teede veerev koosseis, mis esialgselt küllalt piiratud arvul oli soetatud, ei jõudnud enam päev-päevalt kasvavate vedude nõudmisi täita, nii, et seltsi peavalitsus oli sunnitud Sventsjäni tee veerevast koosseisust Pärnu—Tallinna teele 1916 a. laenuteel tarvitada andma 105 vagonit ja 3 vedurit.

line seisukord niisugune, et ta võis juba julgemalt tulevikku vaadata ja uusi kavatsusi looma hakata.

Tööstus-kaubandus ja reisijate liikumine kolmes Balti kubermangus oli juba niisugusele järjele tõusnud, et P. T. raudteed ei vastanud ajakohastele nõuetele. Vahepeal oli juba roobastik, kui ka veerev koosseis iganenud. Väljavaated tulevikku lubasid oletada, et tee paremale järjele seadimine, osaline uuendamine, ja võrgu laiendamine on tasutoov, ja peale seda hädapäraselt tarviline. Selle plaani teostamisele astuti juba 1913 aastal.

1914 a. algul oli juba väljatöötatud kin-



Jubeli erarong pidulistega sissesõidul Pärnu jaama.

Pärnu sadama parema kordaseadmise ja samuti Valdhofi laiendamise järeldusel kakas Pärnu — Tallinna teede tegevus märksa tõusma. See asjaolu aitas seltsi peavalitsust rahaliselt paremale järjele, sest Sventsjäni tee töötas palju aastaid kahjuga, mida Shitomiri ja Pärnu—Tallinna teede puhaskasu pidi katma. 1912—1914 aastatel tõusid I juurdeveo raudtee A/S. obligatsioonid, 100 rubla nominaal, börsel — 130 rublani, kuna nad mõni aasta enne seda 20—30 rubla vahel kõikusivad. Seltsi peavalitsus oli sunnitud ennetematel aastatel peajasjalikult Sventsjäni tee defitsiidi katteks riigi valitsuselt laenusid tegema. Nende tasumist on teostatud osalt Pärnu—Tallinna teede puhaskasu arvel.

1913 aastal oli seltsi peavalitsuse aine-

del kava, mida ka mitte hiljem, kui 1½ aasta jooksul taheti täide viia. Kavatsusel oli: 8,32 naelaliste roobaste vahetamine 13 naelalistega, liini õiendamine, suurte tõusude maha kaevamine, sildade ümberehitamine ja peale seda Mõisaküla Riiaga ühendamine. Selleks said ehitatud 1913 aastal Mõisaküla tehastes 120 uut kaubavagunid 1000 puudalise kandejõuga. Riia sihi ajamine ja samuti terve liini ümberehitamise eeltööd olid 1914 a. esimesel poolel juba terves ulatuses käimas, kuid siin puhkes lahti ilmasõda, mis kõikidest neist kavatsustest kriipsu läbi tõmmates selle töö seisma pani.

Sõja lahtipuhkemisega algas P. T. R. elus uus ja raske ajajärk. 1914 aastal oli sõjaliin veel tee piiridest kaugel, sõda mõjus

esiotsa tee majanduse peale ainult kaudselt, ja nii vähe, et aasta eksploatatsooni resultaati oli puhtakasuline. Sõjaliini lähenedamisega hakkas P. T. R. seisukord 1915 a. päev-päevalt raskemaks minema. Suurem osa veerevast koosseisust vedas sõjaväge ja nende kraami. Erakauba vedu jäi väheks, ja neid vedusid ei olnud võimalik veereva koosseisu puudusel teostada. Sõjaväevõimud võtsid teede materjalide tagavaradest suurema osa oma tarvituseks. Uute materjalidega täiendada tagavarasid ei olnud võimalust, nende puudusel turgudel, ka rahaline seisukord sattus kitsikusse. Viimaks tuli vaenlase sissetuleku ootel veel

ei olnud. Teedevalitsus oli sunnitud võlgasid tegema erapankades. Peale revolutsiooni sattus tee majandus väljapääsemata seisukorda. Töötasu tuli elukalliduse järgest kasvamise tõttu peaaegu iga kuu tõsta. Veotariifisid tõsteti, kuid need ei vastanud nõuetele. Üldine revolutsiooni tuhin tõi esile tööviljakuse kukkumise. Kulud suurenesivad, aga tulud vähenesivad. Tee korrahoid hakkas lonkama. Lagunemisest pääsemiseks ei olnud mingisugust võimalust. Veerev koosseis sai sõjaväelaste poolt lõplikult rikutud. Jooksvaid parandusi ei suudetud enam materjalide puudusel korraldada. Nii lagunes kõik ja P. T. R. admi-



Sissekäik juubeli pidusaali.

viimased veereva koosseisu tagavara osad ja samuti hulk tarvilikke materjale sügavamale Venemaale evakueerida. Elukalliduse tõus nõudis töötasu kõrgendamist. Tulud jäivad aga päev-päevalt väiksemaks, sest sõjaväe vedod sündisid sellekohase alandatud tariifi järele. Riigi valitsus oma kohustusi vedude eest ei õiendanud. Vaevalt oli veel võimalik omaaegselt teenijatele palkasid maksta. Tee paranduse ja teiste hädapärasmate uuenduste peale ei olnud enam võimalust mõeldagi. Kütte kriisis süte puudusel sai raskemaks päevaküsimuseks. Tuli sisseseada kodusel teel puude valmistamine, mis esialgselt suuri kulusid nõudis. Peavalitsuse tagavarasummad olid kulutatud, sealt enam abi loota

nistratsioonil ei jäänud muud üle, kui ainult seda abitult pealt vaadata.

25. veebruaril 1918 aastal algas Saksa okkupatsioon. Sellega ühes kadus side teedevalitsuse ja peavalitsuse vahel. Esiotsa paistis Pärnu–Tallinna raudteelastele, et nüüd ometi ehk leitakse võimalust teid korraldama hakata ja sellega veovõimalusi tõsta. Kuid, kahjuks, ei olnud see nii. Sakslased panid küll maksma raudteel endise korra ja seadsid jalule üleliig kärelda, ehk osalt veel koguni metsiku distsipliini, kuid ainelist toetust neilt ei saadud. Tariifisid tõsta eraraudteel ei lastud. Sõjaväevedod alandatud tariifi järele kestsivad edasi. Materjalid, mis veel järele jäänud, võeti sõjaväe tarvituseks. Reisijate ja kauba vedu

jäi kõiguni seisma, sest et kellegil liikumise võimalust polnud. Ühe sõnaga öeldud, kõik oli sihitud nii, et P. T. R. kui eratevõtte, pidi maksuvõimetuna valitsuse kätte minema.

Asi läks nii kaugele, et erapangad enam P. T. R. ei finanseerinud, sest liiga tumedaks sai teede saatus. Oleks okkupatsioon kuud kaks kauem kestnud, siis ei oleks teedevalitsusel muud üle jäänud, kui kogu teid Saksa valitsusele üleanda. Tuli aga ootamata rutuline sakslaste väljakolimine Eestist, ja P. T. R. jäid oma käepeal töötama edasi.

Viimane P. T. R. raske aeg, s. o. Eesti vabadussõja ajajärk, on teede ajaloosse ka omad sügavad jäljed jätnud. Riiki hakati looma ilma millegita. Järgnes sõda. Raudteel tuli endist viisi peajasjalikult sõjavägesid ümberpaigutada ja nende kraami vedada. Osa veerevat koosseisu pidi soomusrongide alla antama.

Afusaadav, et riik, kellel enesel ei olnud, kohe maksta ei suutnud, ja sellepärast tuli kõik võla peale toimetada. Kuid varsti, peale kindla valitsuse moodustamist tuldi P. T. R. seisukorra küsimuse juure. Esimeseks oli juba see, et lubati tariifisid parandada. Sõjaministeerium hakkas varsti vedude arvel teedevalitsust avanseerima. Liikumise vabadus seati jalule, ja reisijate veost hakkasivad tulud koguma, nii et oli jällegi võimalus omal jõul palkasid maksta.

Kogu 25 aasta tee eksploaatsooni vältuse ajal on teedevalitsuse administratsiooni koosseisus palju muudatusi olnud. Tähe-dame siin ainult, et inseneer Krzizanovski püsis teedeülevõtte ametis ehituse algusest kuni 1919 a. poole veebruarini. Tema asemele määrati inseneer Kamyshev, kes aga juuli kuus 1919 a. ametist lahkudes oma ameti praegusele teedeülevõtte inseneer O. Raudsepale üleandis.

## Mälestused sakslaste lahkumisest Pärnu-Tallinna kitsaropaliselt raudteelt (novembris 1918. a.)

Kui Saksa sõjakäik Prantsuse väerinnal pöörde toonud, nad, lõõdult, rahu pidid tegema, sunnitud olid ka okkupeeritud maakondest välja kolima, algas nende „Vaterlandi“ sõit ka Eestist, muuseas — Pärnu-Tallinna kitsaropaliselt, kus nad tükk aega, kui rotid viljaaidas peremeestena mööda saatsid. Pea püüe oli siis ka midagi siit „nach Berlin“ kaasa viia, — ikka muidugi võimalikult rohkem.

Kuna post, telegraaf ja raudtee kuni viimase silmapilguni sakslaste võimu all seisis, polnud meie Ajutisel Valitsusel, kel muid muresid ning korraldusi, esialgu oma jõuga nende väljavedudele kohe takistusi teha. Seda takistust algatasid raudteelased oma pea järele. Tuletan meele, mis selleks Pärnu-Tallinna teel ettevõeti.

11. novembril ilmus sadama jaama Ajutise Valitsuse poolt määratud komandant alam-leitnant R. Freudenstein Vabariigi kaitseliidu ülevõtte poolt kaasa antud kooliõpilaste salgaga, et nimetud jaama ja raudteed Saksa komandandilt ülevõtta. Saksa komandant, tõrkudes jaama üle andmast, seletas, et temal selleks oma ülemuse korraldused puuduvat. Just samal ajal volasid sadamasse rongid kaubavagunitega, milledest kõiksugust kraami laevadele ümberlaadima hakati, et seda Saksa-

maale saata. Peajasjalikult olid need toiduained, mis meie sisemaalt kokku korjatud. Et meil nende kraamide väljaveo takistuseks tarvilist ülevõimust polnud, oli vaja muud abinõud käsile võtta, mis raudteelastel tuntud. Sadamasse minev raudtee sai ära rikutud, vagunid roobastest maha lastud ja pöörangud purustatud, nii et kraami vedu sadamasse paariks päevaks katkestud oli.

Arusaades, et selles asjas ka Eesti komandant Freudenstein tegev olnud, hakkasid sakslased teda taga otsima, et teda arresterida. Freudenstein'il tuli minu korteris ennast 2 päeva varjul hoida, kuni sakslaste ülevõim raugenud.

Tarvis oli ka kontaktis olla meie Ajutise Valitsusega. Seks otstarbeks käisin 12. novembril linnas Ajutise Valitsuse liikmeid taga otsimas, et neile teatada toiduainete väljaveost sadamas. Nende asupaik oli tol ajal „Estoonia“ teatrimajas, kus selleaegset põllutöö ja toitlusministrit h-ra Raamot'it kohtasin, temale olukorrast ettekandsin, töötades, et kõik käsud ja telefonogrammid, mis Valitsuse poolt järgnema saaksid, Pärnu raudtee kaudu igale poole laiali saavad saadetud. Korraldus lubati teha ja juba selsamal päeval saingi ministrilt telefoni teel korralduse, seda ka edasi anda mujale, mis järgmiselt käis:

„Kõigile jaamaülematele Tallinna-Pärnu raudteel, ärakiri raudteevalitsusele Pärnus.

Kirjutan ette kõik loomad, vili, kartulid ja muud toiduained, mis viimaste päevade jooksul sõjavõimude poolt võetud, kinni pidada ja toitlusministeeriumi nime peale Tallinna saata. Igasugune toiduainete väljavedu Eestimaa piiridest on keelatud.

Põllutöö- ja toitlusminister R a a m o t.

See telefonogramm sai kohe hea meelega edasi antud. Sellele järgnes teedeministri h-ra Petersoni telefonogramm nr. 165, mis adresseeritud kõigile Eestimaa raudteelastele, millises ettekirjutati kõiki teenijaid oma kohtele edasi jääda ja truult oma ametikohuseid täita, liikumise abinõude ja varanduste hävitamist ja kõrvale toimetamist takistada ja et endine miilits ametisse astuks.

See oli julgustus. Kohe algas ametlik teadete saatmine ühes, kui teises asjas, et Valitsust olukorraga informeerida. Neist olgu lühidalt nimetatud:

13. novembril teatas Mõisaküla jaamaülem Peterson Vabariigi Ajutisele Valitsusele, et sakslased Viljandi rentei rongiga Valka viia ja sealt edasi Riiga saata kavatsavat, siis—et Mõisakülalt 4 vagunit loomirongist maha jäetud, mida sakslased sundinud Riiga saatma j.n.e.

Valk II. jaamaülem palus korraldust ja abi Saksa vägivalla vastu, et need kõiki isikuid, kes vilja, loomade väljavedu keelata julgeks, karistada tahavad. Mõisaküla jaamakorrapidaja teatas, et Eesti ohvitseer

Mõtus sakslaste poolt arreteeritud ja Viljandist teadustati, et jaamaülema abi Koik kinnivõetud olid, et need sakslastele ainete väljavedu takistanud.

Üks vastutöötajatest oli teedeülem Kryshnovsky, kes kuulda saades asjaolu, et sakslastele kraami väljaveoks takistusi tehtud, käsu andis—Tallinnas kokkuastunud Eesti Ajutise Valitsuse käskusid ning korraldusi raudtee telefonil,—kui seaduse vastaseid—mitte edasi anda, vaid ainult Saksa sõjavõimude ja raudteevalitsuse omi, mis sugustel tingimistel ka arreteeritud vabaks saavat.

Teedeülema keeldu tähelepanemata jättes lasksin Tallinna sadama jaamast edasi anda ja vastu võtta kõiksuguseid Eesti ametiasutuste ja Ajutise Valitsuse esitajate telefonogramme ja korraldusi, muuseas ka Pärnu-Tallinna raudteevalitsuse teenijate tervitustelegrammi teedeministrile. Kui teedeülem ja Saksa sõjaväe võimud ära nägid, et raudteelased nende keelust ja ähvardustest hoolimata Eesti Ajutise Valitsuse kärke täitnud, panid nad rongide liikumise Pärnu teel 13. novembri õhtul seisma.

Peale nõupidamise leitnant Freudenstein'iga läks viimane teedeministri juure korraldusi paluma rongide uuesti käima panemiseks, missugune korraldus järgnes kell 1 öösel 14. novembril.

Sellega sai rongide liikumisele Pärnu teel algus pandud Eesti radadel ja ta jäi edasikestvaks.

Joh. Kirsipuu.

## Raudteelaste vintsutused valitsuste vahetusel.

(Minu isiklised läbielamised 1918. a.)

Nende maakohtade elanikkudel, kust sõjad-lahingud oma tapatalguga üle käivad, tuleb vahest raskemaid päivi üleelada, kui sõjast ja lahingutest osavõtjatel: viimaste eest on vastutavad nende juhatajad, kuna mitte-sõjaväelase saatuse juhust otsustab.

Et põllud viljaga tallatakse, metsad hävitatakse, linnad, külad ära põletatakse, on lahingute tallermaal tuntud nähtus, aga kui sagedasti ei sattu elanik võidetute ehk võitjate kahtluse alla, ehk ta ise küll kõigist kõrvale püüaks hoida, kuna tagajärg sellest tihti väga kurb on.

Kõige raskem on raudteelasel sõjaajal; — raudteed, kui sõjapidamise elusooned, ei pääse millalgi sõja hävitusnähtustest ja raudteelane, kui erk veresoonele, on sunnitud töötama igal ajal, varitsegu teda

vaenlane, ehk ähvardagu missugune hädaoht . . .

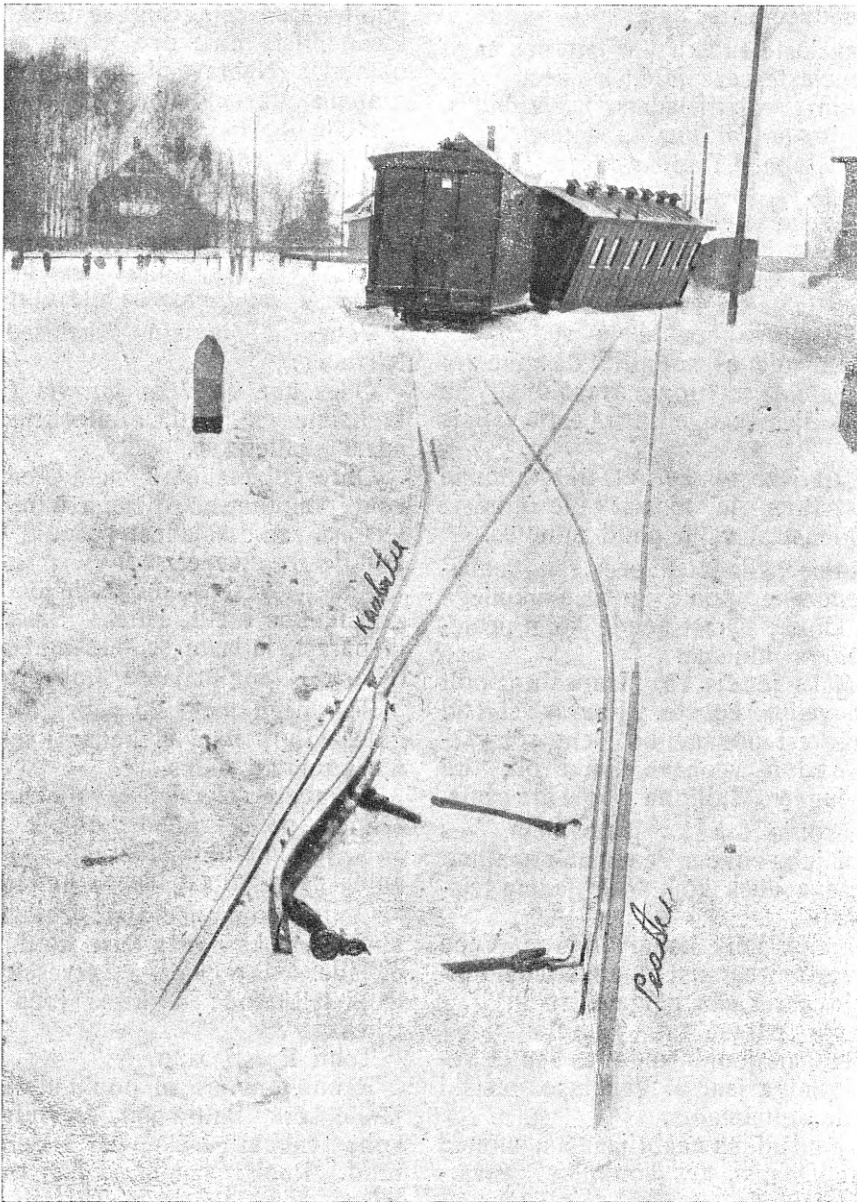
Ta on jalus niihästi minejatele, kui ka tulejatele.

Mäletan veel tänapäevani juhust, kas mul venelaste lahkumisel ja sakslaste tulekul sarnasesse keerdu kukkuda tuli, millest ehk küll eluga pääsesin, kuid palju kannatama pidin, kuna minu mõnigi kaaslane (näit. Tapa jaama ülem Smievski) enam tagasi ei tulnudki.

21. veebruaril 1918 aastal, kell 8 hommikul Risti jaama kassapidajana valvekorda vastu võttes, sain endiselt korrapidajalt, keda vahetanud olin, teate, et sakslaste eest taganevate venelaste-enamlaste poolt laaditava rongi veduri ühe otsa sidehaagid katkenud, ja tema veduri ümberpöörami-

seks lähemasse pöördejaama, — Haapsalusse saatnud. Ärasaadetava veduri aset pidi täitma tema tagasitulekuni teise rongi vedur, mille rong evakueerimise otstarbeks ka naabri-jaama saadeti.

muuks otstarbeks, välja saadetud. Need hakkasid, esite heaga, pärast mitmesuguste ähvardustega, nõudma, et neid edasi saadetaks, kuna veduri kasutamise üle õige suur vaielus tekkis; venelased vedurit ei lubanud.



Raudtee õnnetus suure lume tuisu ajal 5. veebr. s. a. Viljandi jaama juures.  
1. Purustatud pöörang.

Sel ajal oli veel Haapsalu jaamaga korralik telegraafiühendus.

Naabrijaama mineva rongiga sõitsid meest 60 punakaardlasi-eestlasi ühes, kes Anvelti valitsuse poolt, kas maakuulamiseks, või mõneks

Teha polnud midagi.

Korraga katkes Haapsaluga telegraafiühendus.

Samal ajal teatas naabrijaama korrapidaja, et tema veduriga H. lähedale sõitnud, kus

neid teel põgenevad Vene sõjaväelased kohtanud ja teatanud, et Saksa sõjaväed H-sse sisse tulnud; sellepärast sõitnud vedur teelt tagasi ja et tema selle veduriga Vene raudteepataljoni soldatid evakuierib, telegraafiaparaadi maha võtab ja sellega Ristiga ühenduse katkestab.

Teade sakslaste tuleku üle lagunes nagu kulutuli venelaste seas läbi, ja need hakkasid nõudma, sõjariistadega ähvardades, et neid viibimata Tallinna saadetaks.

Käsku tuli täita. Tegin vastavad korraldused.

Ehk küll venelaste rongi laadimine veel kaugeltki lõpetatud polnud, kuid hirm sakslaste eest ei lasknud neid seda enam jatkata. Toidu- ja laskemoon jäeti maha; hobused jäeti saatuse hoolde ja vedurijuhti revolvriga ähvardades, sunniti seda kohe ära sõitma, vaatamata, et rong ärasõiduks ka tehnilisest küljest kaugeltki täiesti valmis polnud.

Selle tagajärjeks oli ka, et üks hobune rongi alla sattus, ja temast ülesõitmisel vagunid roobastest välja pidid minema.

Mõne-kümne sülla järele peeti rong maha jäänud venelaste poolt püssipaukudega aga uuesti kinni; pärast nende kõigi pealeistumist sõideti minema.

Selleks ajaks jõudis ka Haapsalu poolt tagasitulev vedur kohale. Kaasas sõitsid sakslaste juurest põgenenud Vene sõjaväelased. Et veduri veohaak katki oli, tuli rongi eel tõugates Tallinna poole ära saata.

Rongiga sõitis ära ka jaamaülem, kes oma kraami juba enne Venemaale saatnud ja viis enesega ühes kõik Risti jaama telegraafiaparaadid.

Et mul kraam kõik kohal oli ja ma Vene enamluse vastu iseäralist sümpaatiat ei tundnud, arvasin paremaks paigale jääda.

Mõne tunni pärast tuli Tallinna poolt Vene raudteepataljoni soldatite saatel vedur ühe vaguniga jaama. Venelased otsisid mahajäänud „seltsimehi“.

Sel ajal jõudsid ka naabrijaaamast mõned punaväelased tagasi, kes hommikul ähvardustega nõudsid, ja sundisid mind väevõimuga nendega kaasa sõitma, kuulutades mind arreteerituks ja süüdistasid mingisuguste valeteadete andmises, sakslaste poole hoidmises ja teadmata milles veel.

Ühes minuga vangistati veel keegi posti-teenija, kes punaväelastega mingil põhjusel sõnavahetusesse sattunud.

Õõseks jõudsimel Tallinna. Seal viidi meid kohe tribunaali, kus midagi proto-

kollit taolist kokku seati. Kaebajateks olid kaks punaväelast, kelle nimed nüüd unustanud olen.

Süüks anti mulle: 1) valeteadete andmist sakslaste Haapsalusse tuleku üle, 2) nende rongi „kuritahtlist“ kinnipidamist ja 3) nende poolt antud mingisuguse telegrammi mitte üleandmist, mida nad pärast paraadi peal näinud. (Nähtavasti arvasid nad, et telegrammi edasiandmisel ka paber traadil ära läheb).

Pärast ülekuulamist, mida tuntud enamlane, raamatukirjastaja, mahalaskmise ähvardustega toimetas, paigutati mind esimeseks ööks „soolaputkasse“, tänavatelt korjatud joodikute sekka, kuna teisel hommikul eeluurimise vangimajasse üle viidi.

Vahepeal jõudsid sakslased Tallinnale lähemale.

Olles ühe öö Vene tänaval (vangimajas) kuulsime, et meid, arreteeritud, kuhugile edasi saadetakse.

Õhtu eel mahutati meid Ülemiste jaamas kahte vagunisse. Meiega ühte oli seltsitud teistest vangimajadest parunid ja vangistatud Eesti sõjaväelased.

Kahepäevase sõidu järele jõudsimel Petrograadi, kus meid esiteks Smolnosse viidi ja pärast, lätlaste saatel, kuulsasse Ristide (Krestõi) vangimajasse ümber paigutati.

Seal peeti meid 20 päeva üksikutes kondivides kinni, ilma et kedagi selle aja sees üle kuulatud oleks.

Vangi elu oleks vististe väljakannatamatuks saanud, poleks meid kohalik Eesti seltskond jõudumööda aidanud; — juba sel ajal andis nälg ennast Neeva kallastel tunda.

Õudse tundmuse ajas peale, kui hommi-kuti ühest kambrist teise kuuldused käisid, et jälle seda ehk teist igaveseks ajaks sealt välja talutatud: tegutses juba vast-avatud tsheka.

Tehti Bresti rahu.

Rahulepingusse oli punkt ülesvõetud, mille järele kõik Baltimaalt äraviidud elanikud kohe vabaks lasta ja kodumaale saata tulid. Rootsi saadik, kelle alla sel ajal Saksa alamate kasude kaitsmine kuulus, ei viivitanud ka meie välja nõudmisega.

Ühel heal päeval kutsuti meid vangimaja kantseleisse, kus teatati, et minna võime.

Rootsi saatkonnas anti kõigile tunnistused, et meie kui rootsimaalased kuningliku Rootsi saatkonna kaitse all asume. Sellega olime meie vahepeal Venemaa suhtes väljamaalasteks saanud.

Paaripäevase ootamise järele sõidutati



Raudtee õnnetus suure lume tuisu ajal 5. veebr. s. a. Viljandi jaama juures.  
2. Küljeli kukkunud klassvagon.

meid Jamburi kaudu piirile ja anti sakslastele allkirja vastu üle.

Eht baltlased ja nende mõttelised vaimulikud saatsid kohe endi päästmise eest tänupalveid ülespoole, „ärakirjas“ ka ühtlasi Villemile, kellele museas veel pikka iga sooviti.

Nende palved ja soovid ei jõudnud vist kohale või jäid tähelepanemata.

Järgmisel päeval sõitsime piiri pealt (Narvast) külmades „Saksa vagunites“ Tallinna, kus juba „ordnung“ sisseseatud: iga tänava nurgal „mina käsin“ ja „mina keelan“ seisis. Need olid uue peremehe poolt, millega raudteelane jällegi, kui esimene leppima pidi.

Aug. Sõnno.

## Ametsõidul.

Inseneer Värihein on teenistusredelil kaudis kõrgel astmel. Palka saab ta nii palju, et toituda keskmist viisi. Riideid ootab kingituseks rikkait sugulastelt, saapaid laseb kümnel korral lappida enne kui ära visata, sest uute ostmine on kaelamurdev ülesanne...

Rügi varandused on Väriheinale pühadus, milledesse ei tohi mõtteski puutuda.

Alatine riigiteenijate süüdistamine varguses ja laiskuses mõjub Väriheina peale nagu rida kõrvalopse, nagu sülitus näkku.

Massiline kahtlustus on ühtlasi ka isiklik kahtlustus iga üksiku teenija kohta.

Värihein peab sageli ametiasjus sõitma mitmeks päevaks liinile.

Sel puhul on tal luba tarvitada ametvagunit, milles võimalik rahulikult puhata, et olla töötundidel tegu- ja otsusvõimeline.

Ent Väriheina shokeerivad jutud ametvaguni „kuritarvidustest“, millistesks publikum sageli peab ka seda, kui keegi ametvagunis veab tapet kana või naela võid.

Värihein ei taha olla laiduväärt, ta tahab meeldida kapriisile massile.

Ta loobub ametvagunist ning valib omale sõiduks ülemise koha teise klassi vagunis. Katab vana ajalehega kinni saapamäärdest

haiseva aseme, laotab peale vana tekikese ja kisub enese alandlikult kõssi, et mitte paista „ülemusena“, sest selle tõttu võiks ehmuda mõni arg reisija.

Öö. Küünla värisev valgus mängleb inseeneri murelikul näol. Uni nagu tahaks talle ilmuda külaliseks.

Konduktor on sulgunud — kas kogemata või meelega — kupee ukse. Suuremas jaamas tormab vagunisse trobikond reisijaid just kui kabuhirmus. Kartes ilma jääda pehmest kohast, mille eest maksetud „kallist“ raha, hakkavad nad kohe esimest ust rümmima, karjudes: „Kurad, mis see tähendab, — üks kinni? Vean kihla, et siin on sees paarikene. Tehke lahti, tehke lahti!“

Värihein on arg juba oma loomu poolest. Kuuldes veel läbi une vandumist ja kisa kukub ta süda päriselt saapasäärde. Ust avada ei julge ta, murdku nad parem üks lahti sealt väljaspoolt.

Vaheajal ilmub konduktor ja laseb märatsejad kupeesse. Mitu inimest kargavad välgukiirusel sisse ja ahmivad silmadega ringi, lootes leida midagi pikanti.

Nähes aga Väriheina hirmunud nägu vaatavat ahastaval pilgul „riiulilt“ alla, sosistab keegi daam tasa ja nagu kahjatsedes: „Toga, mis ta siis uksest lukustab, kui on päris üksi!“

Kärikkalt vaidleb salkkond reisijaid millegi välisilma asja üle ja läheb juba järgmises jaamas rongilt maha, jättes ukse pärani lahti.

Värihein ohkab ja ronib maha ust kinni panema. Vaevalt on ta jõudnud tagasi asemele, pöördudes näoga seina poole, kui üks tõmmatakse energilise liigutuse abil jälle lahti. Sisse astuvad sõjaväelane ja pika patsiga plika.

„Milline mugav oleng saab siin!“ hüüab plika valjult, rõõmsalt ja lisab tasamine juure: „See seal üleval tossab muidugi õhtust saadik ega kuule mitte midagi. Säh, siin on mu kasuk ja müts, riputa üles ja otsi paki seest shokolaadi ja muud maitsevat kraami. Olen näljane ja janune!“

Paarikene sööb ja joob. Ajab julgelt intiim juttu...

Värihein on häbelik mees. Ta tunneb kuidas puna tõuseb palgesse, laguneb sealt laiali, kaela, rinna ja koguni selja peale.

Kahju et ei ole vatti kõrvu toppimiseks!

Hea, et paar istub Väriheina kohal, alumisel korral. Nii ei tarvitse neid vähemalt vaadata.

Mitmel korral haaratakse ust lahti ja pannakse jälle kinni, ilma et keegi tuleks

sisse. Vaatajad on lihtsalt unevaesed reisijad, kes viidavad aega kupee „revideerimisega“, enamaste poisikeseohtu noormehed.

Ukse avamise puhul naerab plika edevalt, kilkavalt.

Jälle jaam. Jooksmine, kära. Väriheina kupeesse lendavad kaks meest. Ümarad, lühikesed, paksud — just kui kerad. Seljas täpipealselt ühtmoodi mustad kasukad karakul kraedega, karakul mütsid peas.

Väriheinal on uni ammu peletunud. Ta vahib ajaviiteks neid „Jumala palge“ järele teht nägusid.

Millised väiksed pilusilmad, nõssninad! Oot, mis loom see on, keda nad tuletavad meele? Nojah, see, keda tapetultki ei tohi vedada ametvagunis.

Mehed on võtnud istet teine teisele hästi ligidale nagu kardaksid nad muidu kaotada oma sarnast.

Mõlemad sülitavad ühtaega põrandale. Siis algavad juttu sugumärast:

„Ma ütlen, et vaat kust tulevad varsad, kes toovad näituselt auhindad! Ja kui neid veel joota klopit munaga, siis läigib karv nagu viksit saabas. Munad — nii kui nii odavad, mis neist turgugi viia, parem anna juba varsale kui laisklejale linnalasele. Ja, — ah! ma ütlen, sealt tulevad varsad...“

Jälle sülitavad mehed. Siis algab teine juttu harjasloomest ja sulglloomest, kunstõnnikust ning loomulikust sõnnikust.

Jutt on sorav ja selge, nii selge, et reporteril oleks väga kerge teda ülesmärkida ning reamaksu eest lehele saata.

Kuid Värihein ei ole reporter. Ta on vabariigi ametnik, keda ootab homme vastutusrikas tööpäev.

Väriheinal huugab pea. Vihaselt sosistab ta: „Kult, mära, kodujänes! Mis on minul sellega tegemist? Võtaks teid vana halv kõige teie loomaaia!“

Teha rääkijatele tähendust, ei arva ta omal olevat mingit õigust, sest ta ei viibi magamisvagunis.

Kodanik, kes ostnud pileti, on omandanud ka õiguse rääkida vagunis ükskõik mis aine üle.

Juba koidab väljas. Kaks põllumeest tukuvad toetudes õrnalt teine teise nõjale, sest neil ei ole kaasas patju ja vagunites pole midagi, mis täidaks padja aset. Üks põllumeestest liigutab unes mokke ja pobi-seb: „Tore mära, suurepärane sugumära!“

Värihein on alati väga tasane ja leplik isik. Nüüd tahaks ta kolkida neid päris jumalamuidu, nii omale meeleheaks...



Rong peatub Ülemistel. On juba üsna valge. Põllumehed on kukkunud pikali. Nende näoilmes on nüüd midagi lapselikku, naiivrumalat. Väriheina viha muutub andeksandvaks naeratuseks: „Pörsad niisugused!“ sõnab ta ja pakib omi asju kokku.

Tööle ilmub Värihein seatud ajal, sest on töid, mis nõuavad tingimata tema juuresolekut, läbivaatamist, allkirja jne.

Pea on inseneeril tinaraske, silmad punased, nägu mosis, kulmud kortsus. Paberid tikuvad minema segi, korraldused samuti.

Masinakirjutajad-preilid teevad üksteisele paljutähendavaid grimasse, näidates peaga ehk silmadega ülemuse peale. Nad arvavad Väriheina olevat käinud kabarees ning

võtnud tubli „peataie“. Kui inseneer saadab käskjala läbi nende kätte paberi, mis pidi minema registratuuri, siis veenduvad nad veel kindlamini omas arvamises.

Viimaks on tööpäev lõpul. Värihein tunneb juba ette mõnu korralikust öörahust.

Ent enne veel, kui unistus puhkuses teostub, saavad inseneeri lapsed ja naine tunda väsinud pereisa halba tuju.

Värihein leiab supi olevat soolase ja vesise, kotletid magedad ning toored. Lapsed saavad riielda sasis peade ja pesemata käte eest, kuigi selleks pole suuremat põhjust.

Normaal roopasse läheb Väriheina elu alles järgmisel päeval, pärast hästi magat ööd.

—nn

## Seadlused ja korraldused raudteel.

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

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

#### A. REISIJATE VEDU.

**Veo kord.** Reisiijaid veetakse laiaroopalistel teedel I., II. ja III. klassi vagunites; kitsaroopalistel teedel — II. ja III. klassi vagunites.

**Laste vedu.** Reisiijatega kaasas olevaist lastest vanadusega kunni 5 aastat, — kui laps oma jaoks eraldi isteplatsi ei tarvita, — veetakse iga reisiija juures üks laps maksuta, — ilma piletitä. Rohkema arvu laste pealt alla 5 aasta vanadust, ja laste pealt 5 aastast kunni 10 aastani — võetakse pool täispileti hinda.

**Lapse vanaduse otsustamine.** Lapse vanaduse, mis teda poolehinnalise pileti saamiseks õigustab, otsustab piletikassapidaja, kes sellesuguse pileti välja annab. Kassapidaja kahtluse lapse vanaduse kohta otsustab jaamaülem ehk selle asetäitja; nende otsustusega mitterahulolemise korral — raudtee politsei esitaja.

**Lahkarvamised lapse vanaduse kohta.** Teviks rongi revideerimisel lapse vanaduse kohta reisiija ja raudtee ametnikkude vahel lahkarvamine, lahendatakse küsimus ligemas jaamas, kus rongi seisuaeg seda lubab, raudtee politsei esitaja poolt, viimase äraolekul aga jaamaülema ehk tema asetäitja poolt.

**Alaaliste piletitä-sõit.** Leiduks rongis alaealine piletitä reisiija, kelle eest täisealine kaasreisiija tõrguks maksmast üldise raudtee seaduse § 23 ettenähtud vahe raha ja alaealisele edasi sõiduks vastavat piletitä ostmast, ei jäeta alaealist reisiijat mitte rongilt maha, vaid viiakse kunni sihtjaamani, kus selle kohta protokoll tehakse.

**Nummerdatud kohtade tarvitamine.** Soovib reisiija magamisvagnis nummerdatud kohta tarvitada, kus seesugused sisseseatud, peab ta selleks jaama kassast peale hariliku sõidupileti veel lisa maksu eest iseäralise platskaardi lunastama.

**Platskaardita reis magamisvagnites.** Leiduks reisiija magamisvagnis ainult sõidupiletiga,

ilma platskaardita, nõutakse temalt platskaardi hind viimasest kontrolljaamast arvates, kuid mitte vähem kui 100 klm. kaugust arvesse võttes.

On reisiijale võimalik edasisõitmiseks magamise platsi tarvitada jätta, siis on ta kohustatud ostma uue platskaardi kunni oma sihtjaamani ehk selle jaamani, kuhu magamisvagnis võimalik sõita.

Ei ole magamisvagnis vaba kohta, peab reisiija sellest vagunist lahkuma.

**Magamise platsi tarvitamine.** Reisiija võib magamisvagnis ainult seda nummerdatud platsi tarvitada, mis tema platskaardil tähendatud.

**Platskaartide omandamine.** Platskaardid omandatakse ainult ühes sõidupiletiga ehk viimase ettendamisel.

**Platskaardi maksvuse ulatus.** Platskaart on maksev ainult selle jaamani, mis temas tähendatud. Soovib reisiija samas vagnis kaugemale edasisõita, on ta kohustatud uut platskaarti muretsema, kusjuures uut platskaarti võib müüa ainult sel korral, kui reisiija endine plats ehk mõni teine plats vaba on.

**Platskaartide müük vahejaamades.** Vahejaamades müüakse platskaarte siis, kui rongis vaba plats olemas.

**Platskaartide ettetellimine vahejaamades.** Platskaardi ettetellimise puhul väljasõidu- ehk mõnest vahejaamast nõutakse tellimise vastuvõttel tellijalt pileti ja platskaardi hind: magamisvagnis väljasõidu jaamast kunni reisiija sihtjaamani ehk selle jaamani, kuhu magamisvagnis kurseerib, peale selle telegrammiraha ja 10 sõna eest vastustelegrammi raha. Telegrammiga tellimist saaja jaam võtab tellimise platskaartide müügi peale üldises järjekorras teiste tellimistega.

On vabade platside puudusel tellimist võimata täita, maksetakse tellijale pileti ja platskaardi eest sisse makstud raha tagasi, kuna telegrammi raha raudtee kasuks jääb.

**Platskaartide ja nende juure kuuluvate sõidupiletite eelmüük** magamisvaguni väljasõidu algamas peab sündima vähemalt kahe päeva jooksul enne vastava rongi väljasõitu.

**Laste vedu platskaartidega kohtadel.** Lapsed 5 aastast kuni 10 aasta vanaduseni maksavad platskaardi eest sama hinna, mis täiskasvanudki, kusjuures ühe platsi peale võib mahutada ühe platskaardi järgi kaks alla 10 a. vanadust last, kuna ühe lapse alla 10 aasta vanadust võib täiskasvanu reisija, — kui laps eraldi platsi ei tarvita, — omaga ühes viia ilma platskaardita.

**Magamise platside tarvitamine alandatud hinnaliste sõjaväe-piletitega.** Magamise platside tarvitajad sõjaväelased, — alandatud hinnaliste- ehk hinnata sõidupiletitega, on magamisvagunites sõidu puhul kohustatud ostma täiehinna lised platskaardid vastavalt selle klassile, millises nad tegelikult sõidavad.

**Tasuta platskaartide kasutamine ametnikkude poolt.** Ameti asjus sõitvad isikud, kes ametlikke sõidupileteid omandavad ja magamisvagunis hinnata magamise platsi tarvitada soovivad, peavad varustatud olema peale harilikku sõidupiletite veel eraldi tunnistusega, mis igakord piletikassasse, kui tõendav dokument jäetakse. Need tunnistused antakse välja raudteevalitsuse sellekohase korralduse järgi.

**Platskaartide maksvus.** Platskaart on maksev ainult selle rongile, millise number temas üles tähendatud ja kaotab oma maksvuse reisi katkestamise puhul.

Reisijad on õigustatud magamisvagunis magamise platse tarvitama kella 21-hest (õhtu) kuni kella 9 (hommikuni), kui ühes ja sellesamas vagunis sõitvate reisijate vahel ei ole eraldi kokkulepet teistsuguse aja kohta tehtud.

**Tervete magamisvaguni-jaoskondade (kupeede) tarvitamine.** Üksikule reisijale ehk ühele reisi-seltskonnale võib nende nõudmise peale ühiselt tarvitada anda terve magamisvaguni jaoskonna, kui see raudteel võimalik täita, kusjuures maks kogu selle jaoskonna istekohtade eest arvatakse, olgugi, et tõeline reisijate arv vähem oleks; täispiletiga reisijaid ei või magamisvaguni jaoskonnas rohkem sõita, kui selles magamisplatse on.

**Patjade, vaipade ja magamise pesu tarvitamine.** Magamisvagunites sõitvad reisijad võivad, nende nõudmise peale, tarvitada saada kindlaksmääratud era tasu eest padja, vaiba ja voodi pesu ehk üksinda vaiba ning voodilina. Voodi pesu tarvitamise eest on kohustatud tasu maksta ka need isikud, kes hinnata piletite ja platskaartidega ehk alandatud hinnaliste piletitega sõidavad.

**Kooliõpilaste sõidupiletid.** Kooliõpilastele antakse välja alalisteks sõitudeks kooliskäimise otstarbeks sellekohased alandatud hinnalised kooliõpilaste piletid.

**Kooliõpilase pileti nõudmine** peab tehtama kirjalikult, kus äranäidatud: sõitja nimi ja jaamad, millede vaheliseks sõiduks pilet soovitakse. Pileti nõudmisel peab ettenäidatama koolijuhataja poolt väljaantud tunnistus õpilase kooliskäimise üle.

Kooliõpilase pileti hinna väljaarvamisel võetakse arvesse 25 edasi-tagasi reisi kuus.

Pileti ärakaotamise puhul kaotatud pileti asemele uut piletit välja ei anta.

**Kuupiletid.** Linnade ja nende lähemate jaamade vahel on peale harilikku sõidupiletite

tarvitusel kuupiletid, mis välja antakse ühe ehk kahe kuu peale.

Kuupiletid on nimelised ja maksavad ainult neil jaamavahedel, mis piletile tähendatud.

**Kuupiletite väljaandmise kord.** Kuupileti saamiseks tuleb reisijal jaama kassasse ühes pileti-rahaga ära anda 2 päevapilti, milledest ühe piletile peale kleebitakse, teine kassasse jääb.

Kuupiletid antakse välja aga 1. ja 15. kuupäevast.

**Kuupileti omaniku kohused rongi revideerimisel.** Kuupileti omanik on kohustatud rongi revideerimisel oma pileti revideerijale ette näitama ühtlasi teiste reisijatega. Pileti mitteeetnaitamise korral, ehk niisuguse pileti ettenäitamisel, mille maksustähtaeg möödab, niisama ka seesuguse pileti ettenäitamisel, mis välja antud teisele isikule ehk omavoliliselt alama klassi piletiga kõrgemasse klassi üleminekul võetakse reisija vastusele Üldise Raudtee Seaduse art. 23, 25 ehk 26 põhjal, kusjuures võõra nime peale ettenäidatud, kui ka iganevad tähtajaga pilet reisijalt ühes päevapildiga ära võetakse, enam tagasi ei anta ja juhtumise kohta protokoll tehakse.

Ära kaotatud kuupileti asemele uut piletit välja ei anta.

**Reisijate vedu kaubavagunites 50% hinna alandusega.** Reisijate vedu võib tarvidust mööda sündida sega- ehk kaubarongides mitte-kõetavais kaubavagunites 50% maksu eest III klassi täispileti hinnast, kuid ainult sel juhtumisel, kui väljasõidu jaama kogub vähemalt 20 inimest, kes soovivad sõita tähendatud hinna alandusega ühte ja samasse jaama.

**Veo-dokumendid 50% hinnaalanduse puhul.** Seesuguseks veoks valmistavad jaamad reisijatele sõidupiletina suurkiiruse-saadetuse veo dokumendi.

**Kõikide piletite maksustähtaeg.** Igasuguse piletite maksvuse tähtaeg algab kell 24 pileti väljaandmise päeval ja lõpeb kell 24 viimasel pileti maksvuse tähtpäeval.

Ühekorraliste sõidupiletite maksvuse tähtaeg kestab sõidu kauguste järgi:

1 — 200 klm.	1 ööpäev
201 — 500 "	2 "
501 — 800 "	3 "

Edasi-tagasi sõidu piletid on maksvad ühe ööpäeva jooksul, algades kell 24 pileti väljaandmise päeval.

Kui ühekorralise sõidu pileti tähtaeg lõpeb kell 24 öösel enne reisija sihtjaama jõudmist, võetakse niisugune pilet reisijalt ära ja reisija on kohustatud ostma esimeses jaamas pärast kell 24 uue pileti, ehk vastasel korral rongist maha jääma.

On reisija teel kuupiletiga, — ehk edasi-tagasi sõidu piletiga, — tagasisõidul kell 24 öösel, mil pileti maksvuse tähtaeg lõpeb, loetakse tema pileti maksvaks kuni sihtjaamani.

Kui pileti maksvuse tähtaeg lõpeb enne reisija kohalejõudmist rongi hiljaksjäämise tõttu, siis pikendatakse rongi hiljaksjäämisele vastavalt ka pileti maksvuse tähtaega.

**Piletite maksvuse ulatus.** Ühekorralised niisama ka edasi-tagasi sõidu piletid, sinnaõidul, on maksvad ainult selle rongile, mille peale nad välja antud, väljaarvatud niisugusel juhtumisel, kui rongi väljasõidu alg-jaamas kaks rongi korraga reisijate pealeistumiseks saatevalmis, väljasõiduks ühele ja samale liinile, kus reisijad kergesti võivad rongi ära vahetada, loetakse rongi väljasõidu alg-jaama ja sellele järgneva esimese jaama vahel ühed

ja needsamad piletid maksvaks mõlematele rongidele, kusjuures esimeses jaamas, mis rongi väljasõidu alg-jaamale järgneb, reisijad on kohustatud piletil tähendatud rongi peale ümberistuma.

**Reisu katkestamine.** Pileti maksvuse tähtaja jooksul on iga reisija õigustatud reisu katkestama igas jaamas, kus rongil peatus, kuid reisu katkestus ei pikenda pileti maksvuse tähtaega.

Reisu katkestamise puhul on reisija kohustatud, kohe sellest teatama kohaliku jaama ülemale, kes pileti tagumisele küljele tempel „peatus“ NN jaamas peale paneb.

Reisu jätkamiseks, olgu see sellest samast ehk mõnest järgnevast jaamast, peab reisija enne rongile minekut kohalikus jaama kassas laskma piletile sellekohase märkuse teha (millal ja missuguse rongiga reisu jätkatakse). Ilma selle märkuse loetakse pileti maksvusetaks ja reisijalt nõutakse neljakordne piletihind, arvates sellest jaamast, kus piletile märkus „peatus“ tehtud, kuid mitte vähem kui 50 marka.

Ühe tee pealt teise ülemineku puhul, ehk niisugustes jaamades, kus ühest rongist teisele ümberistuda tuleb, pileti tempeldamist ei nõuta.

**Pileti ümbervahetamine väljasõidujaamas.** Iga reisija on õigustatud väljasõidujaamas mitte hiljem, kui 5 minutit enne rongi ära saatmist oma sõidupiletit ümbervahetada kõrgema klassi pileti vastu ehk pileti hinna-vahele vastavalt täiendavat piletit ostma.

Pileti ümbervahetamine alama klassi pileti vastu on lubatud ainult väljasõidu jaamas ja sel korral, kui ülemas klassis vaba plats puudub.

**Ühest klassist teise ülemineku rongil.** Iga reisija on rongil õigustatud ülemast klassist alama üleminekuks ilma pileti ümbervahetamata. Alama klassist ülemasse üle minna on lubatud ainult siis, kui reisija enne ülemineku sellekohase vaheraha ära maksab, kas jaama kassasse, ehk rongijuhile, kusjuures jaama kassast reisijale täiendav pileti antud, ehk rongijuhilt sellekohane kviitung saadud, vastasel korral talitatakse reisijaga Üld. Raudt. Sead. § 26 põhjal.

**Reisija hiljaksjäämine rongile.** Reisija, kes rongile ilmub pärast pileti kassa kinnipanekut, peab võtma jaama korrapidajalt tunnistuse rongile hiljaksjäämise üle. Sõiduraha hiljaksjäämise tunnistuse järgi maksetakse rongijuhile üldise tariifi järele reisija väljasõidu — ja sellele järgneva esimese jaama vahel, kusjuures rongijuht reisijale sellekohase kviitungi annab, milles äratähendatud, missuguse jaamani see maksev on.

Kviitung antakse välja kas sihtjaamani, — kui see väljasõidu jaamast esimene, — ehk kui kaugemale, siis — kus rongi peatuse ajal võimalik piletit osta.

**Piletita reisijad ehk tariifi määrustele mitte vastavate piletitega sõitjad.** Piletita ehk tariifi määrustega mitte vastavate piletitega reisijatega talitatakse Üld. Raudtee sead. §§ 23 ja 25 põhjal, mis Seadusandliku delegatsiooni poolt 12 märtsil 1920 osalt muudetud („R. T.“ Nr. 43/44—1920 a.), kusjuures ära sõidetud kauguse kindlaks määramise tõendusteks loetakse ainult endist reisija piletit, — kui temal see olnud, — ehk tunnistust, mis jaamakorrapidaja reisijale hiljaksjäämise üle on annud.

Piletita reisija on kohustatud maksma neljakordse pileti hinna ära sõidetud kauguse eest (kui see eeltähendatud tõendusandmetel selgitamata) viimast kontrolljaamast kunni järgmise jaamani, kuid mitte vähem, kui 50 marka.

Kui üle 10 aasta vanune reisija leitakse rongil poolehinnalise lapsepiletiga, nõutakse vaheraha Üld. Raudt. Seaduse § 26 põhjal.

Laste veo trahviraha väljaarvamisel ilma piletit sõidu puhul võetakse neljakordne hind lastepiletite tariifi järele ärasõidetud kauguse eest, ehk kui see selgitamata, siis kontrolljaamast, kuid mitte vähem kui 50 marka. Sama määrus käib ka reisijate kohta, kes piletil tähendatud sihtjaamast mööda sõidavad. Piletita reisu puhul kaubarongides antakse seesugused reisijad kohaliku politsei kätte, kui kahtlased isikud, nende isiku kindlakstegemiseks, ja peale selle nõutakse neilt 4-kordne pileti hind III. klassi täiskasvanud-reisijate tariifi järgi, lugedes rongi väljasõidu algjaamast, ehk kui see kontrolljaamast kaugemal, siis viimastest kontrolljaamast, kuid mitte vähem kui 50 marka.

Ei sooviks piletita reisija vastavalt tariifi reisu- raha ära maksta kas rongijuhile ehk lähema jaama ülemale kätte ja tõrguks oma sihtjaamani piletit ostmast, saadetakse tema raudtee politsei poolt, — viimase äraolekul aga kohaliku jaama ülemale poolt rongist välja ja asja üle tehakse vastav protokoll. Raudteevalitsusel on õigus piletita reisijalt raudteele kuuluvaid reisirahasisse nõuda politsei kaudu vastuvaidlemata korras. Leiaks maksja oma õiguste rikkumist, on tal õigus raudteevalitsuse vastu nõudmist tõsta kohtu teel ühe kuu jooksul peale trahvimaksmist.

**Kontrolljaamad.** Kontrolljaamadeks loetakse riigiraudteedel: 1) Laiaropalisel liinil: Haapsalu, Baltiski, Tallinn, Tapa, Narva, Tartu, Valk ja Irboska; 2) Nõmme kindluse liinil: Tallinn-Sadam, Nõmme ja Humala; 3) Tamsalu—Paide liinil: Tamsalu ja Paide.

Rärnu—Tallinna juurdeveo raudteel loetakse kontrolljaamadeks: Tallinn-Sadam, Tallinn-Peajaam, Paide, Türi-Alliku, Mõisaküla ja Pärnu.

**Omavoliline sõit alama klassi piletiga kõrgemas klassis.** Omavolilise sõidu eest alama klassi piletiga ülemal klassil vagunis maksab reisija kahekordse tariifi vahe, lugedes pileti väljaande jaamast, kui see kontrolljaamast ligemal ja viimastest, kui pileti väljaande jaam kaugemal, kui kontrolljaam.

Juhtumisel, kui reisija temalt kuuluvat vaheraha tõrguks maksma, talitatakse temaga Üld. R. S. § 25 ja 162 põhjal.

**Reisijate kõrvaldamine rongidelt.** Juhtumistest eraldi, mis ettenähtud Üld. Raudtee Sead. §§ 25—26, on jaamaülematel õigus reisijat rongist kõrvaldada politsei abil: 1) kui reisija määrustest üle astub, mis temaga ühes ruumis sõitjate rahulise oleku kaitseks on; 2) kui temaga ühes vagunis ehk rongis olevad reisijad nõuavad tema kõrvaldamist, lärmitsemise või avalikult häbitundmata ehk haavavate tegude pärast ja 3) kui tema üldises vagunis sõites haiglases seisukorras (hullumeelsuses, langetöves, külgehakkavas haiguses j. n. e.), mis ähvardaks hädaohtu teistele reisijatele, ehk kannataks haiguse all, mis üldist vastikuse tunnet ärataks, kui võimalik pole seesugust reisijat eraldi ruumi mahutada.

**Reisuraha tagasimaksimine ärasõitmata teekonna eest.** Reisija, kes Üld. R. S. § 27 ettenähtud juhtumiste tagajärjel rongist kõrvaldatud, on õigustatud tema poolt maksetud sõidurahast osa tagasi saama, maha arvatud seda, mis temal ärasõidetud teekonna eest maksta. Kõrvaldatud reisija bagash antakse välja jaamas, kus reisija kõrvaldakse kui rongi peatusaeg seda lubab, vastasel

korral jäetakse bagash maha ligemas jaamas ja saadetakse tagasi esimese rongiga maksuta.

Sõitmata teekonna sõiduraha, — kui reisijal bagash, — kui ka bagashi veoraha tagasimaksmise korral võetakse reisijalt sõidupilet ja bagashikviitung ära ja nõutakse temalt tagasisaadud raha üle allkiri. Ei taha reisija oma allkirja raha kättesaamise üle anda, tähendatakse see tagasimakstud summa protokollis ülesse, mis juhuse üle kokku-seatakse.

Ei soovi reisija oma sõidupiletit ehk bagashi-kviitungi ära anda, jääb temale ka raha tagasi maksmata, mis üle protokollis vastav märkus tehakse.

Peale eeltähendatud juhtumiste võib pileti väljaandmise jaamas reisijate poolt ostetud piletid tagasi võtta ja nende eest maksetud raha tagasi maksta järgmistel juhtumistel:

- 1) Kui rong mingisugusel põhjusel välja saatmata jääb;
- 2) Kui reisija ruumipuudusel selle klassi vagunis, kuhu pilet ostetud, kohta ei või saada;
- 3) Kui reisija politsei- ehk kohtuvõimude poolt kinnipeetud ja selle tõttu ostetud piletit kasutada ei saa.

Kõigil ülealnimetatud juhtumistel peavad pileti-raha tagasimaksu nõudmised viibimata jaama-ülemale antama enne reisija jaamast äraminekut, kusjuures jaamaülem tagasivõetud piletite eest jaamakassast kohe raha välja maksab.

**Valga sõlme maks.** Valgast ehk Valga kaudu Lätimaale, niisama ka Lätimaalt Valka, ehk Valga kaudu Eestisse sõitvatelt reisijailt võetakse Valga sõlme maksu 16 klm. kauguse eest võetava veo maksu suuruses.

Veo maksu väljaarvamisel on see 16 klm. kauguse maks arvatud üldise tariifi järgi.

**Narva silla maks.** Üle Narva silla sõitvatelt reisijailt võetakse maksu Eesti riigiraudtee kasuks 10 klm. kauguse eest.

Veo maksu väljaarvamisel on see 10 klm. kauguse maks arvatud üldise tariifi järgi.

Et kõik tariifis ettenähtud maksunormid enestes 20% riigimaksu sisaldavad, siis on need eraldi tempelmaksu nõudmistest vabad.

**Sõidu hinnad.** — Sõidu eest maksavad reisijad: laiaroopalistel teedel:

I klassi vagunis 3 marka kilomeetri pealt  
 II " " 2 " " " "  
 III " " 1 " " " "

kitsaroopalistel teedel: (ka Pärnu—Tallinna teel)

II klassi vagunis 3 marka kilomeetri pealt  
 III " " 1 m. 50 p. kilomeetri pealt.

Kaugus alla 7 kilomeetri niihästi laia-, kui kitsaroopalistel teedel,—võetakse arvesse kui 7 klm. Laia- ja kitsaroopaliste teede otseühenduses võetakse arvesse mõlema tee jaamade üldine kaugus.

**Kooliõpilaste piletite hinnad.** Kooliõpilastele väljaantavate piletite eest võetakse maksu iga õpilase ja kilomeetri pealt 12 penni. Õpilase pileti hinna väljaarvamisel võetakse arvesse 25 edasi-tagasi reisi kuu kohta.

**Kuupiletite hinnad.** Kuupiletite eest, mis linnade ja nende lähemate jaamade vahel väljaantavad, võetakse sõitjatelt maksu II klassis 50 mrk. ja III klassis 20 ga kilomeetri pealt kuus.

**Nummerdatud kohtade hinnad.** Nummerdatud kohtade tarvitamise eest magamisvagunites võetakse lisamaksu järgmises suuruses:

Laiaroopalistel teedel — I kl. vagunis.			
Kauguse eest	1 — 100 klm.	— 105 marka	
" "	101 — 150 "	— 165 "	
" "	151 — 200 "	— 210 "	
" "	201 — 250 "	— 260 "	
" "	251 — 300 "	— 310 "	
" "	üle — 300 "	— 350 "	

II kl. vagunis.			
Kauguse eest	1 — 100 klm.	— 75 marka	
" "	101 — 150 "	— 115 "	
" "	151 — 200 "	— 150 "	
" "	201 — 250 "	— 185 "	
" "	251 — 300 "	— 220 "	
" "	üle — 300 "	— 250 "	

III kl. vagunites.			
Kauguse eest	1 — 100 klm.	— 45 marka	
" "	101 — 150 "	— 65 "	
" "	151 — 200 "	— 90 "	
" "	201 — 250 "	— 110 "	
" "	251 — 300 "	— 130 "	
" "	üle — 300 "	— 150 "	

Kitsaroopalistel teedel — II kl. vagunis.			
Kauguse eest	1 — 100 klm.	— 100 marka	
" "	101 — 150 "	— 150 "	
" "	151 — 200 "	— 200 "	
" "	201 — 250 "	— 250 "	
" "	251 — 300 "	— 300 "	
" "	üle — 300 "	— 350 "	

III kl. vagunis.			
Kauguse eest	1 — 100 klm.	— 50 marka	
" "	101 — 150 "	— 75 "	
" "	151 — 200 "	— 100 "	
" "	201 — 250 "	— 125 "	
" "	251 — 300 "	— 150 "	
" "	üle — 300 "	— 200 "	

**Voodi pesu tarvitamise hinnad.** Voodipesu, padja ja vaiba eest võetakse tasu igalt reisijalt 100 marka; eraldi vaiba ja voodilina eest ilma padjata — 50 marka.

**Punase Risti maks.** Ajutise Valitsuse poolt 8. aprillil 1919 a. kinnitatud määruse põhjal („R. T.“ Nr. 24 — 1919 a.) lisatakse sõidupileti hinnale juure kõigil Eesti-Vabariigi piirides olevatel raudteedel Eesti Punase Risti maks:

Sõidupileti pealt kuni 50 klm.	
I klassis	— 2 mk. — p.
II " "	1 " — "
III " "	— " 50 p.

Sõidupileti pealt üle 50 klm.	
I klassis	— 3 mrk.
II " "	2 " "
III " "	1 " "

Punane Risti maksu väljaarvamisel edasi-tagasi sõidupiletil, kui ka kõigi seesuguste piletite pealt, mis välja antud enam kui ühe reisu peale, kus üksikud sõidud piletil äratähendatud, võetakse arvesse iga üksik sõit, s. o. üksikute sõitude eest võetava Punase Risti maksu summa kasvatamisega piletil ettenähtud üksikute sõidu kordadele.

Kooliõpilase pileti pealt Punase Risti maksu ei võeta.

Kuupiletitel, kus sõitude arv tähendamata, võetakse arvesse iga kuu kohta 40 reisu. Reisijate veo puhul kaubavagunites suur-kiiruse saadetusdokumentidega võetakse Punase Risti maksu samal määral kui III klassi vagunites reisijailt.

Pileti hinna lõpusummad alla 50 penni võetakse täiendatult 50 penni, lõpusummad 50 pennist ühe margani võetakse täiendatult terve margani.

(Järgneb.)

# Reisipiletite ja bagashi-veo hinnad Tallinnast (Balti jaamast).

Jaamade nimetus	K L A S S			Jaamade nimetus	K L A S S			Jaamade nimetus	K L A S S		
	1	2	3		1	2	3		1	2	3
<b>L a i a r o o p a l i n e l i i n</b>											
Aegviidu . . . . .	116.—	58.—	11.40	Palivere . . . . .	168.—	84.—	16.60	Harku . . . . .	19.50	3.50	
Antsla . . . . .	610.—	305.—	60.80	Pedia . . . . .	270.—	135.—	26.80	Nõmme . . . . .	10.50	2.—	
Aruküla . . . . .	49.—	24.50	—	Petseri . . . . .	744.—	372.—	74.20	Sõrve . . . . .	30.—	5.25	
Auvere . . . . .	390.—	195.—	38.80	Pritsu . . . . .	458.—	229.—	45.60	Vatsla . . . . .	33.—	5.75	
Baltiski . . . . .	97.—	48.50	9.60	Puka . . . . .	478.—	239.—	47.60	Väina . . . . .	37.50	6.50	
Ellamaa . . . . .	128.—	64.—	12.60	Püssi . . . . .	290.—	145.—	28.80	<b>T a m s a l u — P a i d e l i i n</b>			
Elva . . . . .	434.—	217.—	43.20	Piusa . . . . .	724.—	362.—	—	Esna . . . . .	142.—	26.60	
Haapsalu . . . . .	212.—	106.—	21.—	Pääsküla . . . . .	25.—	12.50	2.40	Järva-Jaani . . . . .	125.50	23.85	
Jõgeva . . . . .	290.—	145.—	28.80	Rakke . . . . .	232.—	116.—	23.—	Paide . . . . .	167.50	30.85	
Jõhvi . . . . .	338.—	169.—	33.60	Rakvere . . . . .	210.—	105.—	20.84	Tamsalu . . . . .	94.—	18.60	
Jämeda . . . . .	128.—	64.—	—	Raasiku . . . . .	61.—	30.50	6.—	Vajangu . . . . .	109.—	21.10	
Irbooska . . . . .	788.—	394.—	78.60	Riisipere . . . . .	106.—	53.—	10.40	<b>K o i k ü l a — M õ n i s t e l i i n</b>			
Kaarepere . . . . .	312.—	156.—	31.—	Risti . . . . .	148.—	74.—	14.60	Koiküla . . . . .	335.—	64.80	
Kabala . . . . .	246.—	123.—	24.40	Sangaste . . . . .	522.—	261.—	52.—	Mõniste . . . . .	369.50	70.55	
Kadrina . . . . .	186.—	93.—	18.40	Saue . . . . .	39.—	19.50	3.80	Taeva . . . . .	350.—	67.30	
Karula . . . . .	582.—	291.—	58.—	Soldino . . . . .	406.—	203.—	40.40	<b>L a t v i j a t e e d e l</b>			
Keeni . . . . .	504.—	252.—	50.20	Sompä . . . . .	322.—	161.—	32.—	Valmiera . . . . .	1108.50	702.50	352.—
Kehra . . . . .	81.—	40.50	8.—	Sonda . . . . .	266.—	133.—	26.40	Cesis . . . . .	1237.50	767.—	383.50
Keila . . . . .	55.—	27.50	5.40	Sõmerpalu (Mustasaar)	642.—	321.—	64.—	Riga . . . . .	1665.—	980.—	490.—
Kiltsi . . . . .	208.—	104.—	20.60	Taebla . . . . .	188.—	94.—	—	Jelgawa . . . . .	1869.—	1082.—	541.—
Klooga . . . . .	73.—	36.50	7.20	Tamsalu . . . . .	188.—	94.—	18.60	Meitene . . . . .	1993.50	1145.—	572.50
Kohtla . . . . .	308.—	154.—	30.60	Tapa . . . . .	158.—	79.—	15.60	Liepāja . . . . .	2734.50	1515.50	758.50
Kärkna . . . . .	362.—	181.—	—	Tartu . . . . .	384.—	192.—	38.20	Veenitspils . . . . .	2628.—	1461.50	731.50
Lagedi . . . . .	31.—	15.0	3.—	Vaeküla . . . . .	230.—	115.—	22.80	Daugavpils . . . . .	2688.50	1490.—	745.—
Lehtse . . . . .	142.—	71.—	14.—	Vaivara . . . . .	372.—	186.—	37.—	Reizekne . . . . .	2703.—	1499.—	794.50
Lepassaare . . . . .	706.—	353.—	70.40	Valk, Eesti . . . . .	550.—	275.—	54.80	Zilupe . . . . .	2958.—	1626.50	814.—
Musta . . . . .	97.—	48.50	—	Valka, Latvija . . . . .	590.—	295.—	58.80	<b>M ä r k u s:</b>			
Mägiste . . . . .	488.—	244.—	—	Vasalemma . . . . .	77.—	38.50	7.60	Piletihinnad on arvatud ühes Punase			
Narva . . . . .	422.—	211.—	42.—	Voldi . . . . .	340.—	170.—	33.80	Risti maksuga. — Eesti teedel on I. klassi			
Nõmme . . . . .	17.—	8.50	1.60	Võgeva . . . . .	250.—	125.—	24.80	vagumiks (Riita—Tallinna vahel) Rahvusva-			
Nõo . . . . .	414.—	207.—	41.20	Võru . . . . .	670.—	335.—	66.80	helise Seltsi m.-vagumid kasutada.			
Oru . . . . .	354.—	177.—	35.20	Ülemiste . . . . .	17.—	8.50	1.60				

# Väljavõte Raudteede Politseiülema päevakäsust nr. 30.

27. märtsil 1922. a. Tallinnas.

§ 1. Mitmetel kordadel ettetulnud küsimuste puhul seletan siin kohal kõigile jaoskonnaülematele, et raudtee politsei valve alla käivad peale üleüldiste teede — veel juurdesõidu teed ja harud, mis avatud üleüldiseks tarvitamiseks. Juurdesõidu teed ehk harud, mis era-tarvitamiseks nende omanikkude käes, politseilises valve suhtes kuuluvad kohtadel linna ja maakonna politseiasutuste alla.

§ 3. Senni kui raudteevalitsuse poolt ei ole veel välja töötatud (mis praegu teoksil) määrused, mis ära keelavad teatavates kohtades raudtee hoonetes ja vagunites suitsetamise, talitada selles asjas R. K. N. S. § 76-2 põhjal, kus ettenähtud selles asjas suitsetamise määruste rikkumine raudtee põhiseaduse § 155 põhjal. Tuleb kõige suurema tähelepanemisega kaebajatele vastu

tulla, sest nagu teadaannetest selgub, vaatamata selie peale, et sarnastele isikutele saab meeletuletatud, et selles ja selles vagunis ehk jaos on suitsetamine keelatud, korrarikkujad lubavad enesele märkuse tegijaid naeru ja pilke alla võtta ja suitsetavad edasi, sealjuures pruukides tooreid sõnu, mis iseäranis piinlik naesterahvastele ja lastele. Jaoskonnaülematel kindel korraldus teha kõigile nende alluvatele ametnikkudele ja selle järele valvata, et sarnased isikud saaks kohe vastutusele võetud ja kaebajatele igatpidi vastutulelik oldud, mille tõttu niisugune väljaastumine ja pahe varsti kaob. Kui peaks selguma, et rongide teenijad selles asjus oma kohuseid ei täida, nagu neile ka raudteevalitsuse poolt ettekirjutatud — minule kohe ettekanda edaspidiseks korralduseks vastavate võimude ees.

## Ärikuulutuste väljapanemise kord raudteejaamades.

Üldine kord. Kuulutused võivad väljapandud saada tellija soovi järgi; kas jagatult üle liini, kõikidesse, — ehk tellija poolt väljavalitud — jaamadesse, kusjuures aga ühte jaama üle 5 eksemplaari ühte ja sama kuulutust väljapanna ei lubata.

Kuulutuste vastuvõtmine. Üle liini (kõigis riigi laia- ja kitsarööplistes teede jaamades) väljapandavaid kuulutusplakaate võetakse vastu Riigiraudteevalitsuse Liikumise osakonna kantseleis (Tallinn, Tehnika t. nr. 16).

Kohaliku tähtsusega kuulutusi (üksikutes jaamades väljapandavaid) võetakse vastu igas jaamas.

Kuulutuste äraandmine. Kuulutuste äraandmisel tuleb tellijal teatada nende arvu, väljapanemise tähtaega, ning jaamasid, kuhu neid soovitakse väljapanna, mille järele ka selle tasu maks arvestatakse.

Kuulutuste ülespanemine. Kuulutuste ülespanemist ja jaamadesse laiali saatmist korraldab Liikumise osakond omalt poolt.

Kuulutuste väljapanemise eest nõutud tasumaks on raudteevalitsuse nõukogu otsuse järgi 8. VII. 1921 a. järgmiselt kindlaks määratud.

Iga 100 eksemplaari eest:

1) Kahe trükilehe suuruse kuulutuse pla-

kaati väljapanemise eest (kunni 9600—10.000 ruutcentimeetri suuruseni)

aastas	15.000 marka
6 kuud	9.000 „
3 „	5.000 „
1 „	2.500 „
2 nädalat	1.500 „
1 „	1.000 „

2) Ühe trükilehe suuruse kuulutuse plakaati väljapanemise eest (kunni 4800 ruutcentimeetri suuruseni)

aastas	9.000 marka
6 kuud	5.400 „
3 „	3.000 „
1 „	1.500 „
2 nädalat	900 „
1 „	600 „

3) Poole trükilehe suuruse kuulutuse plakaati väljapanemise eest (kunni 2400 ruutcentimeetri suuruseni)

aastas	5.400 marka
6 kuud	3.250 „
3 „	1.800 „
1 „	900 „
2 nädalat	540 „
1 „	320 „

4) Veerand trükilehe suuruse kuulutuse plakaati väljapanemise eest (kunni 1200 ruutcentimeetri suuruseni)

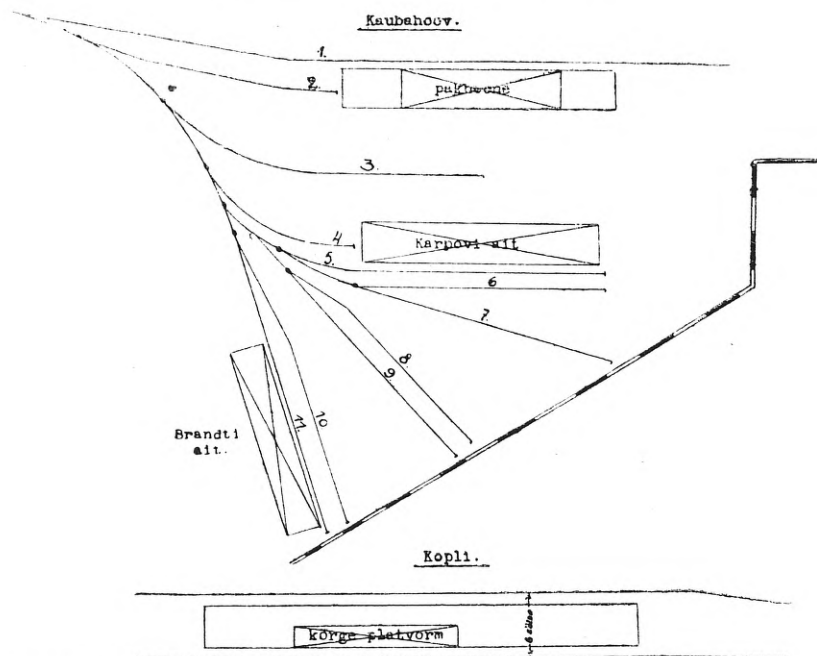
aastas	3.500 marka
--------	-------------

6 kuud	2.100	marka
3 "	1.200	"
1 "	600	"
2 nädalat	350	"
1 "	225	"

Kohaliste kuulutuste eest, mis üksikutes

jaamades vastuvõtakse, arvatakse väljapänemise tasumaksu  $\frac{1}{4}$  osa üldise maksu normist, näit.: ühe kuulutuse eksemplaari eest kunni 1200 ruutcentimeetri suuruseni, mis ühe kuu aja peale väljapannakse, nõutakse (600 : 4) 150 marka.

## Tallinna kaubajaama kaupade sisse- ja väljaveo pakkhooned ja platsid.



1. Ärasaadetavate kaupade vastuvõtmiseks ja sisselaadimiseks on määratud:

a) väikesaadetuste kaupade vastuvõtmiseks 1-se tee juures pakkhoone ja platvormid;

b) vagunsaadetuste vastuvõtmiseks 2-ne ja 3-mas tee.

2. Sissetulnud kaupade väljalaadimiseks ja hoiuks on Karpovi ja Brandti aidad 4-da, 5-da ja 11-da teedega.

3. Vaguniviisi saadetuste välja laadimiseks on plats 6-da ja 7-da teedega.

4. Kuhja veetavate kaupade välja laadimiseks on plats 8-da teega.

5. Metsamaterjalide väljalaadimiseks otsekohe väljaveoga on plats 9-da ja 10-da teedega (vaata määrused).

6. Metsamaterjalide väljalaadimiseks ja hoiuks on plats Koplis kõrge platvormi ümbruses.

## Määrused

### metsamaterjali väljalaadimise kohta Tallinna kaubajaamas.

1) Metsamaterjalide väljalaadimiseks on määratud kaubahoovis plats 9-da ja 10-da teedega ja Koplis plats kõrge platvormi ümbruses.

2) Vaguniviisi metsamaterjalide saadetuste väljalaadimine kaubahoovis peab sündima otsekohe väljavedamisega. Nende

kaupade väljalaadimine platsi peale hoiule on keelatud.

Neil juhtumistel, kui kaubaomanik omavoliliselt metsamaterjali vagunist platsile välja laadib hoiule, kannab ta kõik need-samad maksud, mis kauba vagunis olekul tal maksma oleks tulnud, sest et sellega

on takistatud järgmiste vagunite etteandmine ja nende väljalaadimine.

3) Kõik sissetulnud metsamaterjalid peavad kahe päeva jooksul etteandmise ajast kaubahoovi väljalaaditud ja välja veetud saama, vastasel korral paigutatakse vagunid Kopli jaama selle jaoks määratud metsamaterjalide väljalaadimise platsile. Ümberpaigutamise eest võetakse kaubaveo tariifi 1 j. § 16 p. 8 põhjal maks 600 marka vaguni pealt. Vaguni seisuraha ja kauba hoiuraha võetakse kaubahoovi etteandmise ajast arvates harilikus korras kaubaveo tariifi 1. j. § 16 p. 8 järele.

4) Metsamaterjalidega Kopli jaama aadresseeritud vagunid ehk millede üle

enne vaguni sihile jõudmist sellekohane kirjalik nõudmine Tallinna kaubajaama ülemale on sisse antud, antakse otsekohe ilma mingi lisamaksuta Kopli jaama metsamaterjalide teede peale väljalaadimiseks.

5) Juhtumistel, kui öö-päevane puude sissetulek suurem on, kui kaubahoovis 9. ja 10. teel välja laadida saab, annab jaam vagunid väljalaadimiseks nimetatud teedele esimeses järjekorras riigi ja omavalitsuse asutustele ja teises järjekorras — eraisikutele. Ülejäänud eraisikute puudega vagunid antakse väljalaadimiseks, sissetuleku järjekorras, otsekohe Koplisse metsamaterjalide väljalaadimise teedele.

## Kroonika.

— Kirjastusühisuse „Eesti Raudtee“ esimene üldkoosolek sai ära peetud Tallinnas, Riigiraudteevalitsuse Statistika jaoskonnas 20. märtsil.

Juhatusse valiti: hrad K. Saar, K. Steinmann ja E. Tupits. Nõukogusse: Koppel, Seeberg, Murri, Reimann, Sakkeus ja Orle. Revisjoni komisjoni: E. Niilus ja Grünberg. Muuseas oli läbivaatamisel ja arutamisel eelarve käesoleva aasta 10. kuu peale, mis asutajate liigete poolt ettepanud kujul väikeste täiendustega vastu võeti.

— Vene vedurid meile parandusele. Märtsi kuu esimestel päevadel (kunni 31-ni) on Tallinna parandusele jõudnud 31 Vene vedurid. Kõik vedurid on õige lagunenud, mõned koguni saviga ja telliskividega lapitud ja nõuavad põhjalikku parandust.

— Balti vaksaliesise laiendamine. Liikumine suure vaksali kaudu on sedavõrd kasvanud, et praegune kitsas vaksaliesine kõiki sõiduriistu äramahutada ei suuda, mille tõttu ka juba raudteevalitsus mineval aastal otsustas vaksaliesist platsi laiendada.

Nüüd on selle tööle algus tehtud. Esimesena koristati sealt neil päevil Vene kaubelike ära, mis pühakujusid sisaldas.

— Hinnaalandus Belgia raudteel. Belgia teedeminister on teinud korralduse, mille järele antakse kaunis tuntavat hinnaalandust teise ja kolmanda klassi sõidupiletite pealt kolmele või rohkemale perekonna liikmele, kes reisivad üheskoos, kui perekonna liigete hulgas on vähemalt neli last alla 18 aastat vanad.

— Otsekohene piletite müük ja bagashi vastuvõtmine üle Paide ja Valga. Sellekohase kokkuleppe põhjal riigiraudtee ja Pärnu-Tallinna kitsarööpalise vahel algab 1. aprillist otsekohene piletite müük ja bagashi vastuvõtmine üle Valga ja Paide.

— Muudatused bagashi veo tariifis, mis hiljuti tariifi-nõukogu poolt tehti, on teedeministri kinnitust leidnud ja pannakse maksma 1. aprillist. Selle järele võetakse maksu bagashiveo eest 10 penni iga 5 klgr. klm. pealt.

— Alandatud sõidutariif väljamaalastele-ekskursantidele on teedeministri poolt kinnitatud ja hakkab maksma 1. aprillist. Meie kooliõpilaste ja ekskursantide esikujul saavad ka väljamaalased, kes Eestisse huvi- ehk õpereisile sõidavad, raudteel 50 prots. hinnaalandust.

## Küsimised ja vastused.

Küsimine 3. A. R. Kas on omavalitsuste asutustel õigus raudtee einelaudade pealt trahteri maksu võtta ja mil alal?

Vastus 3. A. R-le. Trahteri maksu võtmine (määramine) sünnib Trahterite seaduses (r. XIII. часть 2. Пол. о тракт. пром.) ja määrustes omavalitsuste asutuste kohta. Näib ühele ehk teisele elnelauapidajale omavalitsuse poolt määratud maks liig kõrge olevat, võib ta seda protesteerida üldises korras, kohalikus omavalitsuses.

## Kirjavastused.

A. O. — Nimeta kirjad lähevad paberikorvi.  
A. J. — Palume jätkata. Lööksõnad jätke ära.  
M. L. — Liig pikalt. Lühendatult võib ilmuda.