

№ 9.

ESTI RAUDTEE



GRIG.

Ea/E42

OSCAR STUDE, Tallinn

Ekspeditsiooni äri

Korrastus — Inkasso — Kinnitamine — Laevaagendid

Oma puksiirid, praamid ja ladud raudtee ühendusega

Kõnetraat: Juhatus nr. 705.

Eksport osakond nr. 2071.

Laevaosakond nr. 118, 22-17.

Import osakond nr. 1521.

Tolli 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, 22-17. 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.

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

**Järvakandi klaasivabriku ja Tallinna liimivabriku O.-ü.
ladud**

Väike Pärnu maantee nr. 31

Telefon 8-47

J. ARNOVER

SOOVITAB

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



Kõik suitsetavad ainult

„FRU-FRU“

Grund

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

SCHENKER & Ko.

Rahvusvahelised transpordid

Tallinn

Viru tänav 3

Kõnetraat: 19-95

15-63

21-08

Berlin

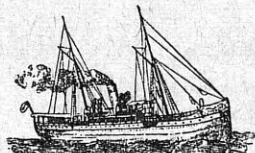
Unter den Linden 39

**Speditsioon, tollimine,
laeva laadimine, ladud,
:: inkasso ja kinnitus ::**

Osakonnad ja esitused tähtsamatel maailma kohtadel

E. V. LAEVASÕIDU AMETI

Haapsalu - Rohuküla - Heltermaa - Kärkla - Taaliku - Triigi - Sõru liin
1923. aasta
SÕIDUKAVA



Ühendust peab I kl. reisijate

a.-l. „ENDLA”

kapten A. EINMANN.

„Endlal“ on kaks avarat klassiruumi, võtab 300 reisijat peale. I klassis 4 kajutit, 4 magamiskohaga ja salongiga; II klassis kaunis avar salong. Laeval on elektrivalgustus ja puhvet.

Haapsalust — Heltermaale.

Ärasõit Haapsalust — Heltermaale iga esmaspäev k. 1 p. lõunat
„ Heltermaalt — Haapsalu iga teisipäev k. 8 hom.

Haapsalu—Rohuküla—Heltermaa—Taaliku—Triigi ja Sõrule.

Ärasõit Haapsalust iga teisip. k. 6.00 peale lõunat Rohukülla.
„ Rohukülalt „ „ 8.45 õhtul Heltermaale.
„ Heltermaalt „ „ 12.00 ö. üle Taaliku—Triigile.
„ Triigilt „ keskn. „ 5.00 hommikul Sõrule.
„ Sõrult „ „ 2.00 päeval Triigile.
„ Triigilt „ „ 3.30 p. üle Taaliku—Heltermaale.
„ Heltermaalt „ „ 10.00 õhtul Rohukülla.
„ Rohukülalt „ neljap. „ 3.00 öösel Haapsalu.

Haapsalu — Heltermaa — Kärkla.

Ärasõit Haapsalust iga reede kell 1.00 päeval Heltermaale.
„ Heltermaalt „ „ 4.30 päeval Kärkla.
„ Kärklalt „ laupäev „ 6.00 hommikul Heltermaale.
„ Heltermaalt „ „ 9.00 hommikul Haapsalu.

Märkus I: Sõjaväelased ja lapsed 5—10 aastari, ekskursandid ja koolid kui grüpedes sõidavad, maksavad pool hinda.

Märkus II: Reisipiletid tuleb enne laeva väljasõitu sadamas lunastada. Reisi-jatelt keda merel ilma piletita leitakse, nõutakse kahekordne pileti-hind sisse. Niisama nõutakse reisijatelt, keda II klassi piletiga I klassis leitakse, vastava klassi pileti hind sisse

Lähemaid teateid saab:

Tallinnas: Laevasõidu Amet. Telefon nr. 2-96.

Haapsalus: Telefon nr. 15.

Rohukülas: Telefon nr. 24.

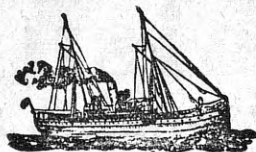
Heltermaal: Agent kapten Pöial.

Taalikul: Agent kapten Ammermann.

Laevasõidu amet.

E. V. LAEVASÕIDU AMETI
Rannasõidu liinide sõidukava

**1923 aasta
navigatsioonihooajal**



Ühendust peab I kl. reisijate aurik
„KUNGLA“

VIRU LIINIL peab ühendust kaks korda nädalas

Ärasõit Tallinnast — üle Tsitre, Loksa, Käsmu — Võsule igal teisipäeval ja reedel
kell 9 hommikul.

Esimene reis teisipäeval 8 mail

Ärasõit Võsult — üle Käsmu, Loksa, Tsitre — Tallinna igal kesknädalal ja laupäeval kell 7 hommikul.

Esmaspäeva, kesknädala, neljapäeva ja laupäeva õhtutel ja pühapäevadel võib a.-l. „Kungla“ väljaürida seltsidele ja eraettevõtetele — lõbu ja Soome sõitudeks

MÄRKUS: Kõigil Laevasõidu Ameti alla kuuluvatel laevadel ja liinidel maksavad sõjaväelased, lapsed 5—10 aastani, ekskursandid ja koolid kui grupeades sõidavad, pool hinda. Kaubaveo juures loetakse iga algatud puud — puudaks. Bagaashi on luba kaasa võtta iga inimese kohta 1 puud.

LÄHEMAID TEATEID SAAB:

Laevasõidu Ametist Tallinnas, kõnetraat nr. 2-96.
Telegrafi adr. „Laevnik“ Tallinn.

LAEVASÕIDU AMET.

E. V. LAEVASÕIDU AMET.



ROHUKÜLA — KUIVASTE — KURESAARE — RIIA LIIN
1923 AASTA SÕIDUKAVA.

ÜHENDUST PEAB I-KLASSI REISIJATE AURIK

„RISTNA“ kapten
R. Oder.

„Ristna“ on kiirsõitja, teeb 12 sõlme. Kolm avarat klassiruumi, võtab 600 reisijat peale. I kl. — 7 kajutit, 26 magamiskohaga ja salongiga; II kl. — 8 kajutit, 32 magamiskohaga ja salongiga. Laeval on vannitoad, elektrivalgustus, sädetelegraaf ja puhvet.

Ärasõit Rohukülalt üle Kuivaste Kuresaare — igal teisipäeval ja reedel k. 8.45 õht.

„ Kuresaarest „ Kuivaste Rohukülasse — igal esmasp. ja neljap. „ 8. — „

„ Kuresaarest Riiga — igal laupäeval kell 8 õhtul.

„ Riist Kuresaare — igal pühapäeval kell 8 õhtul.

MÄRKUS: Sõjaväelased ja lapsed 5—10 aastani, ekskursandid ja koolid, kui grupeades sõidavad, maksavad pool hinda.

LÄHEMAID TEATEID SAAB:

Tallinnas: Laevasõidu Ametis, kõnetr. 2-96, telegram. adr. „Laevnik“.

Haapsalus: kõnetr. 15. || Kuivastes: kõnetr. 2,

Kuresaares: kõnetr. 14. || kapten Kolk.

LAEVASÕIDU AMET.

Sindi Kalevivabriku ühisus

Endine Vöhrmann & Poeg.

Vabrik: Sindis, Pärnu lähedal. **Ladud:** Tallinnas S. Karja t. 13;
Riias, Grehzineeku eela 12 ja Kovnos.

Villatööstus: Kalevid sõjaväelastele ja eraisikutele: meeste-
ja naisterahvastele — ülikonna ja palitu riided.
Voodi tekid. Suured rätikud.

Puuvilla tööstus: Pleekimine, värvimine, trükkimine ja merserisatsioon.

Kalevivabrik asutud 1832 a. Puuvillatööstus—1919 a.

AUHINNAD: Kõrgemad auhinnad: Kuld aurahad Tallinnas
1921 ja 1922 a.a.; Riigi kullid ülevenemaalistel väljanäitustel
1841, 1882 ja 1896 a.a.; Aumärgid Londonis, Pariisis ja mit-
— — — metel Venemaa väljanäitustel. — — —

Balti Puuvilla Ketramise ja Kudumise Aktsiaselts

Tallinnas. — Asut. 1898.

Vabrik: Kopli tänav 21. **Valitsus:** V. Karja tänav 8.
Telegr. adr.: „Cotton“. **Ladud:** Tallinnas, Suur
Karja tänav 13; Riias, Grehzineeku eela 12 ja Kovnos.

Tööliste arv üle 2000. Ketruse värtmaid 70.000. Kangru telgesi 2000.

Oma pleekimise, värvimise ja appretuur jaoskonnad.

Valmistakse: Puuvilla riidet igat seltsi, pleekimata, pleegitud ja värvitud;
Lõnga, sukalõnga ja õmblusniiti, pleekimata ja värvitud; Vatti.

Aasta saaduste valmistus:

Riie umbes	100.000 puuda	—	Sukalõng umbes	4.000 puuda
Lõng „	10.000 „	—	Vatt „	1.500 „
Õmblusniit umbes 300.000 grossi.				

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

Eesti Panga teadaanne.

Vabariigi Valitsuse otsusel 15. aug. 1923. a. saab EESTI PANGA ja tema osakondade arvepidamises **algades 1. sept. s. a.** summade ümaraks tegemiseks pennidest tarvitusele jäetud ainult 50 penni, aluseks võttes Ajutise Valitsuse korra § 12-a. põhjal Vabariigi Valitsuse poolt 18. sept. 1921. a. vastuvõetud ja „Riigi Teatajas“ 1921. a. nr. 86 avaldatud arvestamise seaduse § 4:

„Maksukäskude, tshekkide, arveraamatute üksikute lausete, iga eraldi väljamaksu kui ka tehtavate kulude pennide summad võivad olla ainult viiskümmend, kusjuures kunni 25 penni ärajäetakse, 25 kunni 75 penni 50-eks penniks arvatakse ja 75 penni kunni 100 üheks margaks arvatakse.

Märkus: Kui üksik summa alla 25 p., siis arvatakse ta 50 penniks.“

Peale ülemaltähendatud tähtaega tehakse Eesti Panga ja tema osakondade kassades ümaraks kõigil sisse- ja väljamaksetavatel pennidega lõppevatel summal pennid selle määruuse kohaselt 50 p. ehk margani, mispärast arusaamatuste ärahoidmiseks Pank ühtlasi ka oma kliente palub panga peale sisse- ja väljamaksu dokumentide kirjutamisel, kui ka igasuguste teiste toimingute juures, eelolevat teadaannet ja määrust silmaspidades, summasid 50 p. ehk margani ümaratena tarvitusele võtta.

Eesti Pank.

Ühisus „PIONEER“

Tallinn, Harju tän. 45

Kõnetraat 8-26

Telegr. aadr.: „PIONEER“

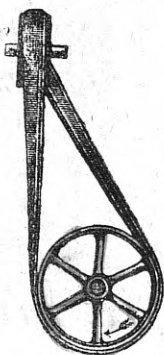
MASINARIHMAD: nahk, balaata, kamelikarvast, puuvillast, elevaatori rihtm, õmblusrihtm, rihtmaühendajad, rihtmavaha, rihtmamääre jne.

TIHENDUSED: auru- ja vee tarvis. Klingerit- ja Postleriit plated, aspest-nöör ja papp.

KUMMIMATERJAAL: plated, voolikud jne. Jalgratta- ja autokummid.

VILLAKRAASIMISE, KETRAMISE JA KUDUMISE SISSESEADED: igasugused villatööstuse tarbendid, selfaktori- ja spindli nöör, kraasid, poolid jne.

Kraasid — vabriku „CASSALETTE“ esitus. Puu- ja rauatööstuse masinad, tööriistad puu- ja rauatööstuse tarvis, armatuurid: vee ja auru tarvis, jalgrattad: kuulsa vabriku „VANDERERI“ esitus, petrooleumi lambid ja nende osad.



Tallinna õli- ja värnitsa- vabrik

„Ekstraktor“

Tallinnas

VABRIK:

Puschkini tän. 10, kõnetraat 245

KONTOR:

S. Kloostri tän. 22/18, kõnetr. 813

Pakub suurel ja väiksel määdul kõrgeväärtuslist ruttukuivavat värnitsat ja linaseemne-õli määdukate hindadega

Riigi raudteevalitsus

kuulutab sellega, et juunikuul 1923 a. kohale tulnud ja omanikkude poolt nõudmata saadetised, leitud asjad ja hoiuleantud käsipakid üldise põhiseaduse §§ 40 ja 90 põhjal tulewad **enampakkumisel** müügile järgmistes jaamades:

Järjekorra nr.	K a u b a n i m e t u s	Kohtade arv	Raskus kg.	Saatekirja nr.	Saatejaam	Sihthjaam	S a a j a
----------------	-------------------------	-------------	------------	----------------	-----------	-----------	-----------

Tallinna reis. jaamas 14. ja 16. jaanuaril 1924 a.

1.	Bagaash	3	47,1	9348	Tartu	Tallinna	
2.	"	1	18,0	8991	"	"	
3.	"	2	78,8	9044	Keila	"	
4.	"	1	4,1	1078	Mägiste	"	
5.	"	1	2,5	1839	Tartu	"	
6.	"	1	18,4	4075	Baltiski	"	
7.	Autogummid	1	17,2	8746	Tartu	"	P. Mats

Tallinna kaubajaamas 15. ja 17. jaanuaril 1924 a.

8.	Wikatid	12	791,6	11654	Petseri	Tallinna	Duplevsky	Ettenäitaja
9.	Raamatud.	1	86,8	12910	Tartu	"	Hendrikson	"
10.	Maja kraam pruug.	8	161,7	13909	"	"	A. Hendrikson	A. Hendrikson
11.	Hobuse jää naelad	16	631,5	15228	"	"	k-m. Metall	Ettenäitaja
12.	Wanad wiilitid	1	17,2	1518	Sonda	"	Traubenberg	Dehn
13.	Pleknõud tühjad.	1	6,1	5618	Kehra	"	Anija mõis	J. Soster
14.	Raudäke	1	181,8	2201	Ellamaa	"	Ellamaa Lj.	Tallinna Ld.
15.	Raud	1	24,0	10064	Tallinna	"	Raasiku	Seesama
16.	Bagaash	2	35,0	65452	"	"	"	"
17.	"	1	8,2	12955	Pärnu	"	Tapa	"
18.	Malm masina osad	3	47,5	9176	Tallinna	"	Rakwere	K. Einberg
19.	Koloniaalkaubad	2	21,7	13831	"	"	"	Ettenäitaja
20.	Malm pajad	14	197,2	17413	"	"	"	"
21.	Kotid tühjad	2	49,1	10343	"	"	Joh. Raig	"
22.	Treipink puust.	1	51,1	3280	"	"	Lohk	A. Lohk
23.	Saapad nahast.	1	18,0	2066	Tartu	"	"	Ettenäitaja
24.	Raud lae talad.	27	2948,5	11625	Kohtla	"	J. Tiido	"
25.	Raud teosed.	2	128,3	16632	Tallinna	"	Haapsalu	"
					"	"	Balti Kauba-üh.	"

Narwa jaamas 14. ja 16. jaanuaril 1924 a.

26.	Bagaash		1	8,6	1526	Petseri	Narwa		A. Lepp
27.	"		1	6,1	12983	Paide	"		Timusk
28.	Raudnaelad		2	36,1	9334	Tallinna	"		J. Lust
29.	Biskwiit		1	13,9	10641	"	"	as. Silwa	Ettenäitaja
30.	"		1	15,6	10694	"	"	Jakobson	
31.	Riide wärw		1	181,5	11215	"	"	H. Brisk	

Tartu jaamas 15. ja 18. jaanuaril 1924 a.

32.	Bagaash		1	23,0	60553	Tallinna	Tamsalu		
33.	"		1	34,0	61201	"	Tartu		
34.	"		1	9,8	299	Paide	"		
35.	"		1	2,2	577	Haapsalu	"		
36.	"		1	10,2	12122	Pärnu	"		
37.	"		1	20,4	67886	Tallinna	"		
38.	"		1	4,1	9914	Walk	"		
39.	Mitranool		1	32,8	11036	Tallinna	"	Bekmann ja Ko.	Ettenäitaja
40.	Anilinwärw		1	27,0	8892	"	"	Raudsep	"
41.	"		1	31,6	8425	Walk	"	Eesti tööst. pank	"
42.	Raud masinaosad		6	890,2	9694	"	"	K-ü. "Põewaleht"	K-ü. Noor Eesti
43.	Wedruäkked		15	1617,5	9695	Tallinna	"	Klaasi wabrik	Ettenäitaja
44.	Raamatud		1	13,9	15699	Eidapere	"	Wakermann	Haawakiwi
45.	Klaas		13	1212,2	4057	Tallinna	"	Malstein	Ettenäitaja
46.	Marja ekstrakt		2	56,1	12585	"	Jõgewa		
47.	Segakraam		6	195,3	10656	Saku	"		

Walga jaamas 17. ja 19. jaanuaril 1924 a.

48.	Malmist rullid		1	22,1	15426	Tartu	Walk	A.-s. Tegur	Ettenäitaja
49.	Weski osad puust		1	29,9	5873	Raasiku	"	Tauwaldt	K. Kätt
50.	Saapamääre		1	50,7	9329	Tallinna	Petseri	Wennad Kant	Ettenäitaja
51.	Klaas		4	360,4	4474	Eidapere	"	Klaweri wabrik	"
52.	"		4	309,5	4441	"	"	"	"
53.	Hülsid		1	30,3	16832	Tallinna	"	A.-s. Weritas	A. Berg
54.	Pakkimise paber		1	115,0	44816	Alliku	Wõru	Paberi wabrik	Ettenäitaja
55.	Liim kuiw		1	17,6	15735	Tartu	Puka	Liimiwabrik	"

Riigi raudteewalitsus.

EESTI PANK

Osakonnad kõigis maakonna-linnades

Arvete seis 30. juunil 1923. a.

A k t i v a :

Kassa	1.233.161,523,15
Väärpaberid	40.815,815,—
Hoiusummad väljamaal	181.703,597,58
Välisvaluuta	105.484,586,22
Laenuid välisvaluutas	267.057,726,11
Korrespondendid välisvaluuta „Loro“	129.485,182,16
Väljamaa korrespondendid „Nostro“	160.889,279,45
Korrespondendid „Loro“	7.232,560,—
„Nostro“	4.494,212,82
Laenuid mitmesugustel arvetel	4.561,371,528,61
Osakonnad	477.041,762,26
Mitmesugused arved	71.716,396,02
	<u>7.240.454.169,38</u>

P a s s i v a :

Põhikapitaal	250.000.000,—
Tagavara kapitaal	72.283.135,74
Pangatähed	2.350.000.000,—
Riigikassa	1.790.477.120,70
Hoiusummad	986.092.284,90
Korrespondendid välisvaluuta „Loro“	74.144.979,62
Väljamaa korrespondendid „Nostro“	312.699.945,96
Korrespondendid „Loro“	12.130.573,82
Garantid	584.922.707,63
Akreditiivid	61.764.729,60
Osakonnad	495.259.601,72
Mitmesugused arved	250.679.089,69
	<u>7.240.454.169,38</u>

Vääritud depood	1.181.019,280,06
Inkasso dokumendid	216.043,617,91

Juhatus: E. Aule, J. Sihver, L. Sepp.
Raamatupidaja: J. Randmer.

Pank võtab raha hoiule jooksvale arvele ja tähtaja peale. Diskonteerib vekslid ja annab laenusid. Ostab kulda ja hõbedat. Ostab ja müüb välisvaluutat ja toimetab kõiki pangaoperatsioone kodu- ja väljamaal, nagu: inkasso, akkreditiivid, garantid j. n. e.

Korrespondendid kõik suuremad pangad väljamaal

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE KUUKIRI

Toimetuse ja talituse:
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. 9 (22)

September 1923

2. aastakäik.

Traadita telefon liikuvates rongides.

Hampke, riiginõunik ja Altona raudteevalitsuse liige.

Tähtsamaid reisijate liikumise abinõusi vaadeldes, raudteel ja aurulaevadel, leiame et nad mõlemis kohas kiirelt on arenenud. Maad mööda reisija ei tarvitse nüüd pikkadel reisudel enam hea voodi ja korraliku söögi järele puudust tunda; merel reisijale pakutakse veel suuremaid mõnususi — ajalehed kõige värskemate uudistega, alaline ühendus kindla maaga, kas telegraafi, ehk nüüd isegi traadita telefoni teel, on ikka võimaldud.

Miks oldi aga veel nüüdki maad mööda reisides välisilmast ja ta uudistest kui ära lõigatud ja miks ei varustata suuremaid kaugesõidurongisi mitte nii nagu üht ookeaniaurikut, kuigi tarvidused selle järele ammugi tõendud? Vastus on kerge: see oli tehniliselt võimata, sest puht traadita märkide ülekanne suuremate kauguste vahel sarnase kõrgusega antennesi nõuab, et selleks vaguni katuse ja silla ehk tunneli seesmise külje vahel olev ruum ei jätaku. Ka on ühe raadiojaama ruumitarvidus mitme 100 klm. ulatusega liig suur rongtelefoni otstarbeks.

Varajasemad ettepanekud, mis rongi-kaugekõneaparaadi peale induktsiooni vooluga soovitasid mõjuda ehk rongi ja era-kontakttraadi vahel libiseva kontakti kaudu ühendust tahtsid, ei olnud teostatavad.

Mõisteti küll, et see ülesanne ainult traadita süsteemi kaudu lahendatav, kuidas aga vähese ruumiga, mis raudteevagunis ja väljaspool vagunit, läbi ajada, seda ei teadnud keegi.

Siis tekkis kavatsus raudteeliiniga kõr-

vuti jooksvaid telegraafitraate rongitelefoni probleemi huvides ära kasutada; see mõtte tõi praktilise lunastuse ja lõi põhja kõigile katsetele, mis Berliin—Hamburgi liinil „Dr. Erich F. Huth'i sädetelegraafi seltsi" poolt Berliinis ette nähtud olid.

Nagu juba nimetud, oli harilikult traadita telefoni printsiip, et liini lõpupunktides kindlad saate- ja vastuvõttelejaamad ehitataks ja need rongis oleva neile sarnase sisseseadega läbikäimisesse viiakse, mitte läbi viidav, sest suuremale ulatusele tarvisminevaks raadiojaamaks vastav ruum puudus. Täiesti võimata oleks aga antennede tarvitamine, mis maapinnast üle 50 meetri kõrged.

Sarnaste asjaolude juures jäi järele veel ainult üks võimalus — teati, et elektrilained juhesid kaudu jõudsalt edasi liiguvad. Kui liini kõrval jooksvaid telegraafi- ja telefonijuhesi lainete ülekandmiseks rongi ja kindla jaama vahel ära kasutada, lühendatakse see läbi traadita ülekantavate lainete õhutee rongi ja juhe läheduse tõttu ja kõik rongtelefoni eeltingimised on saavutatud: väikeste raadiojaamade ja väikeste antennede kaudu on võimalik traadita suure kauguste peale rääkida.

Elektri käik rääkimise ajal on lühidalt järgmine: rongi raadiojaamast väljaminevad ja antennede kaudu vaguni katusel väljavoolavad lained sattuvad raudteejuhedele ja jooksevad mööda neid kuni lõpupunktides olevate kindlate jaamadeni, kus nad vastuvõtja juure juhatakse. Vastupidiselt rändavad kindlatest jaamadest väljaminevad lained üle juhede mõne



E2 1028

rongi juure ja mõjuvad sarnaselt rongi antennede ja vastuvõtjate peale, kui eelmisedki. Sealjuures ei sega see sugugi harilikku ühendust telegraafi ja telefoni juhedel.

Kõnede selgus oli neil teosadel, kus juhed harilikus kauguses raudteest, väga hea. Oli juhe aga üle teatud määra kaugel, ehk kaabeliga vahetud, siis läksid kõnede selgused tuntavalt nõrgemaks, ehk lõpesid täiesti ära. Neil kaabeliteedel oli teiseks see halb omadus, et nad liiga tumestavalt mõjusid, üht osa kõrge pingevoolust ära neelates ja maa sisse juhtides, nii et pikema kaabelitee osa järele hääletugevus kõnelemiseks ei ulatanud.

Sarnastel juhtumistel on vastuabinõuks suuremalt jaolt tarvitusel abijuhed, mis neil kaabeli teosadel üles pandud. Peale selle varustakse need abijuhed veel kaabeli tee algusel ja lõpul kõrgepinge poolidega, et lained mitte kaabelisse ei tungiks.

Vaguni katusel olevate antennede kohta on juure lisada, et look, mis antennesi kannab, mitte katusesse ei ole puuritud, vaid mõne vähema juureehituse läbi laevalguse seinte külgedesse kinnitud.

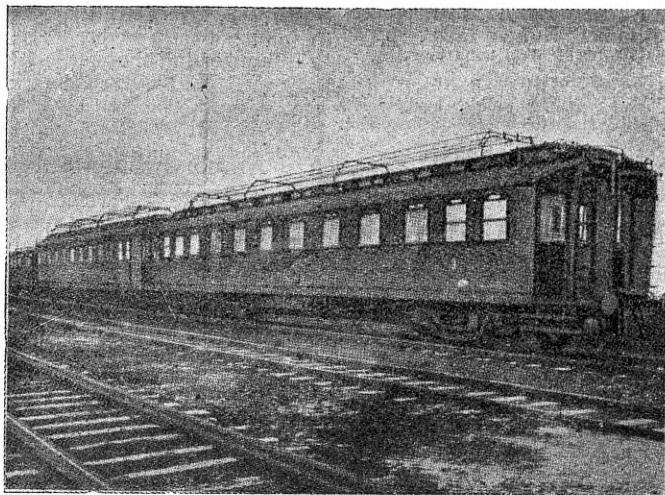
Ühel vaguni katusel oleks antenne võime liig väike olnud; sellepärast võeti abiks teine vaguni katus ja ühendati mõlemad antenned peenikese kaabeliga, mis kahvli kontaktist välja tõmmatakse, vagunite lahtikuppeldamise tarvidusel.

Heameelega oleks antennede kõrgust üle 40 cm. vaguni katusest tõstetud, et paremaid tagajärgi saavutada, aga piiratud gabariidi tõttu ei olnud see teostav.

Lainete tekitamiseks tulid saatjas ainult elektroonide torud tarvitusele, kui ainukesed kõlbulised nii väikestele radiojaamadele. Kõne mõju sündis sama-

suguse toru läbi, mille pinnale transformeeritud mikrofoonvoolud reageerisid.

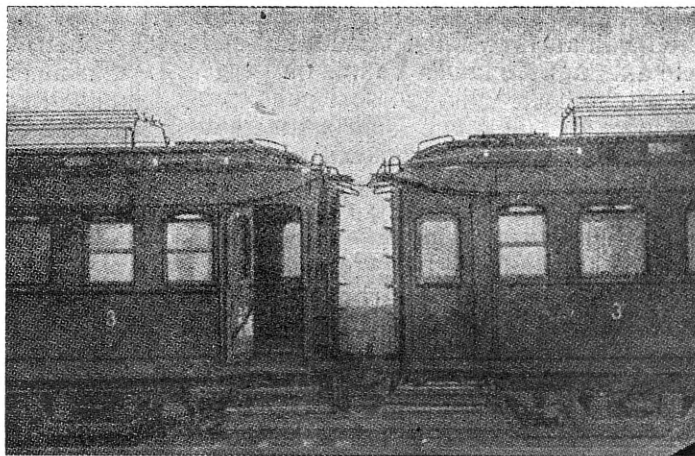
Vastuvõtjas vüdi sissetulevad kõrgepingevoolud vastuvõtte - elektroontoru pinnale üle, kus nad ühe- ehk kahekordse



Pilt nr. 1.

kõvendamisega anoodiliinis ühendud telefoni läbi kuuldavaks tehti.

Saatja ja vastuvõtja olid ühelt poolt libiseva kontakti kaudu vaguni assi külge,



Pilt nr. 2.

sellega ühes raudteeroopa ja maa külge, teiselt poolt antennedega seotud.

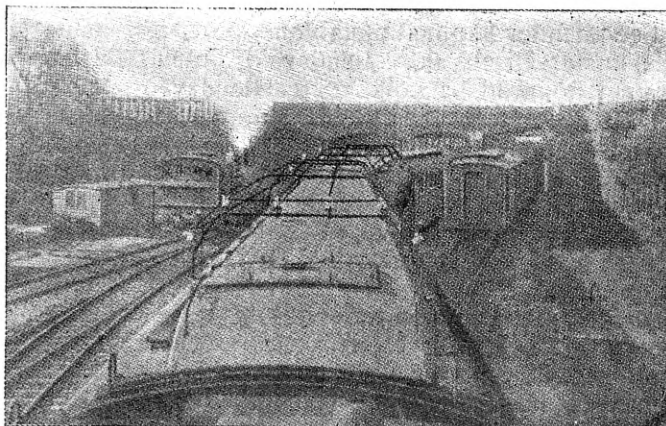
Hõõgkatoode kütmiseks kasutati vool väiksematest akkumulaatoritest. Teised

voolude ringid said oma energia vagunis olevast valgustuse otstarbe battareist, peale voolu vastavalt ümbervormimise. Suurem tarvitus ulatas 250 vatini, tähendab Berliin — Hamburgi sõidul 1 kilovatt-tund.

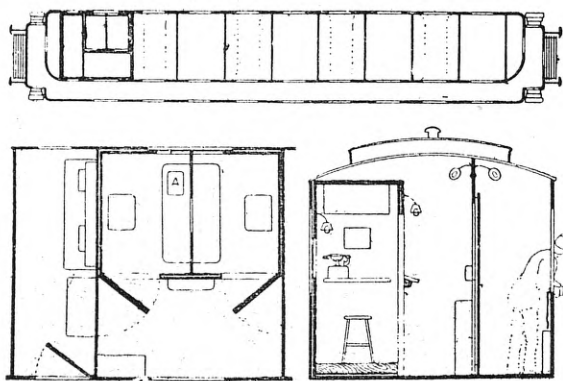
Tarvisminevad ruumid leiti D-rongi 3. klassi vagunis. Uhte osasse paigutati peale pinkide kõrvaldamist mõlemad kõlakindlad kaugekõne-ruumid — üks ametnikkule, teine reisijale — ja saatja ning vastuvõtja; teises osas olid voolu ümbertöötaja ja akkumulaatorid tarvisminevate ühendajate ja mõõduaparaatidega.

Rongjaama vastandiks on kindlad jaamad liini lõpupunktidel. Nad ehitakse

metab Spandau ehk Bergedorfi ametnikule soovitava numbriga ja kutsub reisija kõnelema, kui kindel jaam rongi



Pilt nr. 3.



Joon. nr. 4.

sinna, kus post-telegraafiliin suurlinna kaabeli peale üle läheb, nii Spandaus (Berliini jaoks) ja Bergedorfis (Hamburgi jaoks). Need kindlad jaamad sarnanevad täiesti rongijaamadele, ainult on nad ühelt poolt otseühenduses maaga, roobaste asemel, ja teiselt poolt telegraafiliiniga, mis ühel ajal ka antennena mõjub. Ka on sarnasel jaamal postiasutuse kõrval veel lisasiseseade, et rongi kõnesi suurlinnavõrguga ehk ümberpöörduvalt ühendada.

Ühe kõne kõik rongi ja Berliini ehk Hamburgi vahel on järgmine: rongi telefonist ni-

soovitava numbriga ühendatud. Ümberpöörduvalt palub kindel jaam rongiga ühendust. Kui reisija mitte kohe kohal ei ole, siis teadustakse temale sellest ja kõne loetakse ette tellituks.

Et kõik sarnased katsed hästi õnnestasid, on ka tuleviku lootused õigustatud. Kõnede selgus linna ja sõitva rongi vahel oli sama hea, kui hariliku kaugekõne juures.



Pilt nr. 5.

Raudteede eksploatatsioon.

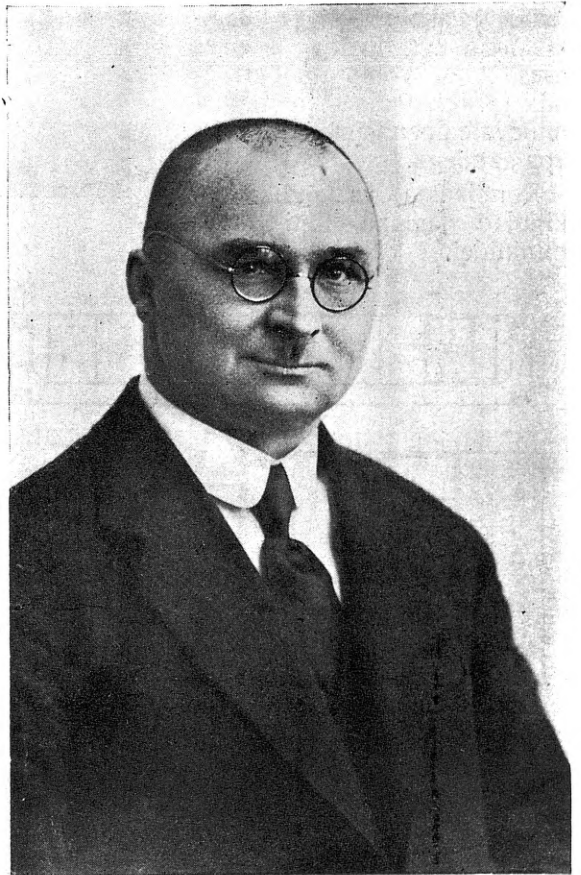
A. R—nn.

(Järg).

See täiendav kapitaal nõuab oma protsentide kustutamiseks ka täiendavaid kulusi. Pealegi nõuavad ka kõik need täiendavad ehitused ja sisseseaded-täiendavaid eksploateerimise, remondi ja teenimise väljaminekuid, kuna me aga enamalt nägime, et need viimased kulud liikumisest ei olene. Nii siis leiame, et paljud väljaminekud, mis tee püsiva võimsuse piirides alalistena ja muutumatutena esinesid ja liikumisest ei olenenud, et need kulud tee võimsuse kasvamisel juba liikumisest olenevad. See tariif, mis 10-da rongpaari puhul kahju-toomatu ja koguni kasulik oli (veo täieliku omahinna 35%), on kahjulik 11-da rongpaari puhul. Aga ei saa ju kümne rongpaari jaoks ühte ja 11-da rongpaari jaoks teist tariifi määrata. Ei saa liikumise suurenemisel tariifi ka tõsta. Selles seisabki kolossaalne vahe raudteelise ning mõne muu kaubanduslike ettevõtte vahel. Viimane võib tarvitajate ringkonna suurendamiseks oma saaduste müügihinde alandada, võttes arvesse, et need otsekohe tasa teenitakse niipea, kui nõudmine kasvab. Sarnane mäng tariifidega on raudteel lubamatu, mispärast ei lohi tariifide väljatöötamisel toetuda tee võimsuse juhuslikele tagavarale. Kõik meie raudteed (väljarvatud üksikud erandid) nõuavad alalist laiendamist, mille tõttu äärmiselt madal tariif peab üldiselt välja kannatada suutma kulude täielist juurdekasvu, mis tingitud liikumise loomulisest kasvust. Erakorralistena esinevad juhused, kuna veohindade määramine ka tee võimsuse tagavara põhjal võib sündida. Arvesse võttes, et ametvedusi peaaesjalikult neil perioodidel tuleb toimetada, kuna kaubandusline tegevus väheneb, võib öelda, et ametveod üldse tee võimsuse tagavara arvel teostuvad. Samale vaatekohale võib asuda ka erakorraliste viljavedude suhtes ikaldusaastail, sest ka nende vedude järelalusena pole vajadust teed laiendada.

Ülalpool toodud harutuse põhjal tuleme niisugusele järeldusele, et vedude omahinna määramisel peab nende vedude puhul, mis teostatavad tee läbiveo võime suurendamise tingimisel, kõik väljaminekud jaotama

kahte liiki, mis pisut teistsugused, kui nende vedude juures, millised teostakse tee võimsuse suurendamiseta. Need liigid oleks: 1) kulud, mis täielikult liikumisega seotud (näit. vedurite küte) ning 2) ainult osaliselt liikumisest rippuvad väljaminekud.



Teedeministri abi teedainsener K. Kark.

Raudtee eelarve väljaminekute punkte lähemalt silmitsedes leiame, et liikumisest täielikult olenevaid kulusi õieti vähe on, kuna suurem osa väljaminekuid liikumisest ainult kaudselt ära ripuvad, kus juures nende olenevust liikumisest ainult ligilähedalt ära määratakse. Mõned selles mõttes ettevõetud uurimised näitavad, et liikumisest mitteolenev eksploatatsiooni kulu eelarve väljaminekute summast vaevalt 12% välja teeb — 50% asemel, milline

suurus sanktsioneeritud vedude hulga suurenemise puhuks, tee antud võimsuse piires mitte üleastes.

Käesolevas ülevaatlikus kirjutuses esitatud raskused, millistega seotud raudteeliste vedude omahinna äramääramise protseduur,

selgitavad küllalt arusaadavalt seda, miks konkureerivad teed, püüdes teine-teiselt vedusi võtta, miks sageli üle selle piiri sattuvad, millise taga võistlus mõlemate teede suhtes kahjulisena esineb.

(Järgneb).

Belgia raudteed.

Belgia raudteevõrk ulatab 4.415 klm. peale; seejuures tuleb tähele panna, et Belgia maaala ainult 29.450 klm. suur on. Tema raudteevõrk on selle tõttu Saksa omast tuntavalt tihedam ja esimesel kohal teiste riikide seas. Ka eraldub see raudteevõrk



E. V. Teedem. Mereasjanduse peavalitsuse ülem kapten O. Tiidemann.

veel teiste hulgast selle läbi, et ta juba õige ammu praeguses ulatuses valmis oli ehitatud, nii et viimased aastakümned talle ainult väikest juurekasvu on toonud. Riigiraudteed on suuremalt osalt kahe paari roobastega, — ka üks Belgia raudtee kõrge arenemise ja hea liikumisevõimaluse tunde-

märk. Kus puuduvad riigiraudteed, seal täidavad nende aset kitsarööplised, mis-suguste võrk peaaegu sama tihe kui pearaudteede oma (4.350 klm.). Neist juhitakse 360 klm. elektri jõuga.

Belgia riigi raudteedel oli 1. juunil 1922 a. 5.346 vedurit, 9.604 reisijate- ja 118 877 kaubavagunit, milledest liikumiseks tarvitati ainult 2.208 vedurit, 6.514 reisijate- ja 59.873 kaubavagunit. Sarnane vahe olemas-olevate ja tarvitusel olevate liikumisabinõude vahel ripub osalt ka sellest ära, et Belgial parandussaaduste tõttu liikumisabinõusi üli rohkesti on. Nii on tal ka võimalik Zeebrügge—Harwich kaubavagunite parki, mis varsti avatakse, ainuüksi üleliigsetest kaubavagunitest kokku seada. Teisest küljest on sarnase suure üleliigsete vagunite arvu juures osalt süüdi ka töökodade väike tööviljakus, sest peale 1.204 veduri ja 6.712 kaubavaguni, mis 1. juunil 1922 a. parandusel olid, jäid parandamata 906 vedurit ja 31.782 kaubavagunit. Et aga Belgia liikumisabinõude poolest rikas, näitab see asjaolu, et samal ajal 1.028 vedurit, 571 reisijate- ja 20.510 kaubavagunit, mis kõik sõidukõlblikud, tarvitusel ei olnud. Selle tõttu müüdi 1922 a. 12 000 vagunit, 666 vedurit ja 924 tendrit ära.

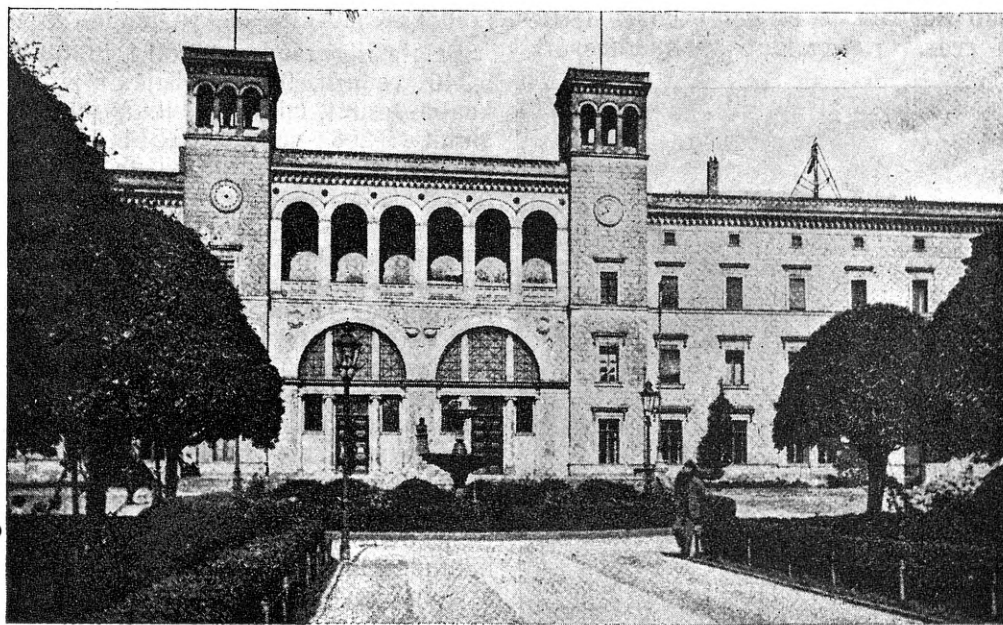
Ehk küll Belgia võitjate riikide hulka kuulub, oli tal peale sõda ja tuleb praegugi veel oma riigi majapidamise eest tublisti sõdida. Sest tööst võtavad ka raudteed tegelikult osa. 1921 ja 1922 a. raudteelolud olid teedeministri sõnade järele sarnased, mis loota andsid, et 1923 a. paraja ülejäägiga lõppeb ja 16 milj. fr. riigikulud täiesti katab. Belgia osavõtmine röövkäigust prantslastega Ruhrimaadesse ja sest ära olenev rahutus Saksamaa ja teiste Euroopa riikide majapidamises tahab aga seda lootust küll teostamatuks teha.

Ühe Briti saatkonna teadaande järele Brüsselis oli sissetulek raudteedest 1922 a. jaanuarist kuni septembrini 814,6 milj. franki eelmise aasta 737,3 milj. fr. asemel, 1920 a.

vastu tõusid reisijate veo sissetulekud 34% ja kaubaveo omad 5%. Belgia raudteede majanduslike olukorra paranemine põhjeneb aga selle peal, et väljaminekute juures õige kokkuhoidlikud ollakse. Nii olid 1922 a. väljaminekud ainult 40,5% sissetulekust, asjaolu, mis teistes riikides sarnase põhimõtte järele arvatult, imestamiseväärt kohane oleks. Sõidukulude alandamiseks aitab kaasa veduriteenistus: küttematerjaali tarvitamine on vähendatud, määreabinõudes ollakse kokkuhoidlikud ja veduri päevane liikumine on kõrgendud, näit. reisijate-

Ka töökodades on uuendusi ettevõetud, nimelt on üksikud teatud raudteetöökojad iseäranis täielikult ja hästi korraldud, igaüks teatud masina osade parandamiseks.

Ka reisijate rongide liikumine on suurenenud. 1922 a. oktoobris liikusid igapäev 2.404 reisijate rongi, s. t. 159 rongi enam, kui eelmisel aastal. Sellegipoolest tõuseb see arv veel, sest enne sõda 1913 a. ulatas ta 3.728 rongini. Kui eelpool öeldud oli, et Belgia raudteevõrk hästi ehitatud olla, siis ei tule selle all veel mõista, et ühedki raudteehitused täielikumad ei ole. Ainult



Saksa raudteede museum Berliinis.

rongide juures 156,3 klm. pealt 168,5 klm. peale. Oösiste rongide arvu on suurendud ja see läbi on ka isiklised väljaminekud vähenenud. Palkade madaldumisele aitab kaasa hea teenistuse jaotus, mis näit. ainuüksi Antwerpeni jaamades poole miljonilise ja Brüsseli põhjap. jaamas 125 tuh. fr. kasu tõi. Kaubarongid ei sõida Inglise ja Ameerika eeskujuga järgi mitte kindla sõiduplaani järele, aga nende liikumist peetakse korralikult teatud juhtivast kohast. Brüssel—Namur liinil olla seeläbi 26.000 fr./kl. kokkuhoitud. Sarnane tulutoov tagajärg on põhjustanud seda kaubarongide liikumise kava ka Brüssel—Lüttich—Herbestal ja Brüssel—Ostende liinil laiendada.

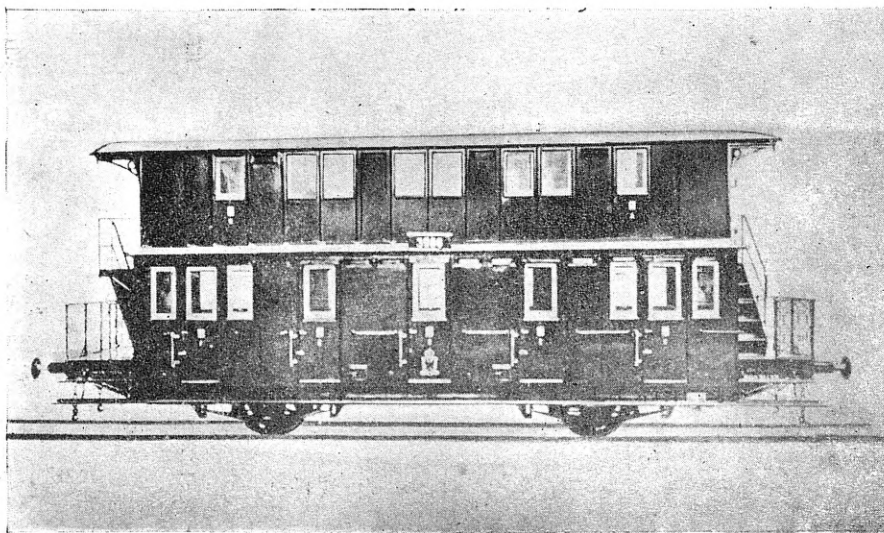
ei ole nüüdsetel Belgia raudteehitustel enam liikumisele põhjapanevat tähtsust, nad on nüüd teatud kunsttööd, ehk niiteldad nõuetele vastavad parandused. Riigimajapidamine näeb 1923 a. uutele raudteehitustele ja jaamade laiendusele ette 100,5 milj. franki. Lüttichi ja Chenée vahel on käsil 4 kordsete rööbastega raudteehitus. Campine raudteevõrgu täiendamine uute ehitustega näitab, et Belgia oma sõeladeid tarvitusele hakkab võtma, mis tal Shelde läheduses kaunis rikkalikult ette tulevad, kuid senini hooletusse on jäetud. Ka Heppen—Houthaelen'i vahel on uus liin ehitusel. Vinterslag—Hasselt'i vahel on kahed rööpad juba maas, ainult vähe-

mad tööd on veel lõpetusel. Munsterbilsen — Bilseni liin on niikaugele valmis, et 1. oktoobrist liikumisele avatakse.

Ka mõned teised vähemad liinid avatakse veel käesoleval aastal liikumisele ja Hasselt — Diest liinil on 1924 a. ehitustööde lõppu oodata.

Lanaeken'i piirijaamas, mis sõjas palju kannatada sai, on korraldustööd käimas, et Hollandisse häd sissesõidu jaama saada. Samuti pannakse Demeri jõe sildadele uued rööpad, mis veel käesoleval aastal oodetakse valmis saama. Maas'i jõe pahe-

brügge vahel veel teine ühendus Knocke ja Blankenberghega. Need ehitused peavad peajasjalikult supelusasutuste tegevust tõstma ja tekitavad seetõttu Inglismaal suurt huvi, kus Belgia mereäärsed kurordid väga armastud väljasõitudeks. Nii seatakse ka sel suvel Harvich'i ja Zeebrügge vahel laevaühendus sisse, kuna ta end mineval suvel hästi ära tasus. Aurulaevad sõidavad igale poole kolm korda nädalas; need sõidud on nädala päevade seas nii ära jaotatud, et inglane reedel pääle teenistusaja lõppu ära võib sõita, laupäeva ja püha-



Kahekordne reisirijatevagun Berliini linna raudteel.

mal kaldal on kavatsatud raudteeehitus, mis seoks Belgia Maestricht'iga ja selle läbi Hollandi raudteedega.

Brüssel — Antverpeni vaheline elektri raudteeliini kavatsus on abinõude puudusel teostamata jäänud; selle asemel kavatakse mõnele rannäärsele liinile elektriga juhtimine sisse seada; esimeseks tuleks see teostamisele Brügge—Zeebrügge ja Dudzele vahel. Osalt tuleb seal tarvitusele nüüdne raudtee, osalt ehitakse täiesti uus liin. Sealjuures seatakse korda ka Ostende — Blankenberghe — Le Zoute vaheline raudteeliin. Nii saadakse siis Brügge ja Zee-

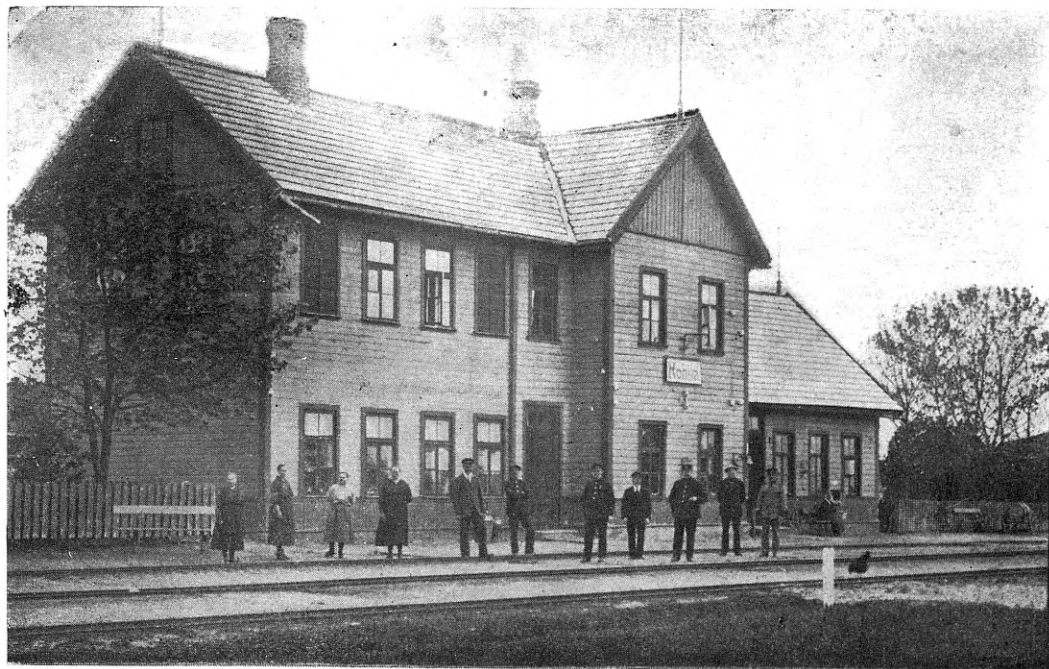
päeva Belgias mööda saadab ja esmaspäeval enne teenistusaja algust jällegi Londonis on. Et ülesõit ikka õõseti sünnib, siis kaovad seeläbi võõrastemajades öö möödasaatmise maksud. Kesk- ja Põhja-Inglismaa linnad on jällegi teatud rongide läbi Harvichi sõitvate laevadega ühenduses. Selle laevateenistuse läbi suureneb ka Belgia raudteel reisijate vedu.

Nimetamise väärt on veel, et Brüsseli, Antverpeni ja rannäärsetel kitsarööpalistel raudteedel ka elektri sisseseaded kavatsusel on. Paiguti ehitatakse aga kitsarööpalisi teid laiarööpalisteks ümber.

Lelle-Eidapere kitsaropaline harutee.

Lelle—Eidapere harutee ehitati sõja esimestel aastatel kütteenite keskkomitee poolt. Kava järgi ehitati raudtee metsamaterjalide ja põletispuude väljaveotstarbeks Lelle ja Eidapere metsadest. Sihiajamise ja ehitusplaani kokkuseadmise

Läinud aastal 19. novembril anti raudtee teedeministeeriumi poolt Pärnu—Tallinna kitsaropalisele raudteele kasutamiseks. Viimase poolt seati Lelle ja Eidapere vahel plaanikindel reisijate vedu sisse. Esialgu käivad rongid 3 korda nädalas.



Kohila raudteejaam.

juures võeti aluseks juba enne sõda kavatsatud raudteesiht. Ehitustööd algasid 1919 aasta teisel poolel ja tehti osade kaupa; veel praegu ei ole mõned ehitused lõpule viidud.

Lelle—Eidapere harutee pikkus on 15 versta 300,30 sülga ilma kõrvaliste ja tagavara teedeta. Tee laius on 750 mm., sama mis Pärnu—Tallinna kitsaropalisel raudteel. Harutee algab Pärnu—Tallinna raudteelt, Lelle ja Kärü jaamade vahelt, 114 versta peal, n. n. Kastna pöörangu juurest. Tee algul pandi ehituse juures maha vanad liiprid ja tarvitud 7 naelalised (=1 jooksva jala peale) roopad, muu tee osas on 8,32 ja 11,00 naelalised roopad. Praegusel ajal on tee parandud ja ballasteeritud ning sõidukõlbuline.

Veerev koosseis on Pärnu—Tallinna kitsaropalise raudtee oma; raudteevalitsuse poolt osteti eraldi veel üks vedur kütteenite keskkomiteelt, mis praegu sel haruteel liikumas on. Reisijate vedu sünnib ainult III. klassi vagunites ehk jälle köetud kaubavagunites III. klassi tariifi järgi.

Jaamasi ja peatuskohtasi on kolm.

1. Kastna. Sõlmepunkt asub pöörangu juures, mis ühendab haruteed Pärnu—Tallinna raudteega. Peale mitme tagavaratee on siin veel kasarm raudteeteenijate jaoks.

2. Koogiste platform. Asub 7,3 versta peal Kastnast. Jaamas on kasarm, kus sünnib piletimüük ja elavad raudtee paranduse osakonna töölised.

3. Eidapere. Asub 15,3 versta peal arvates Kastnast ja on tee praegune lõpupunkt. Siin asub depoo, kaks kasarmut jaamaruumide ja elukorteritega.

Jaama ligi konnas asub Eidapere klaasivabrik, mis haruteega ühendud.

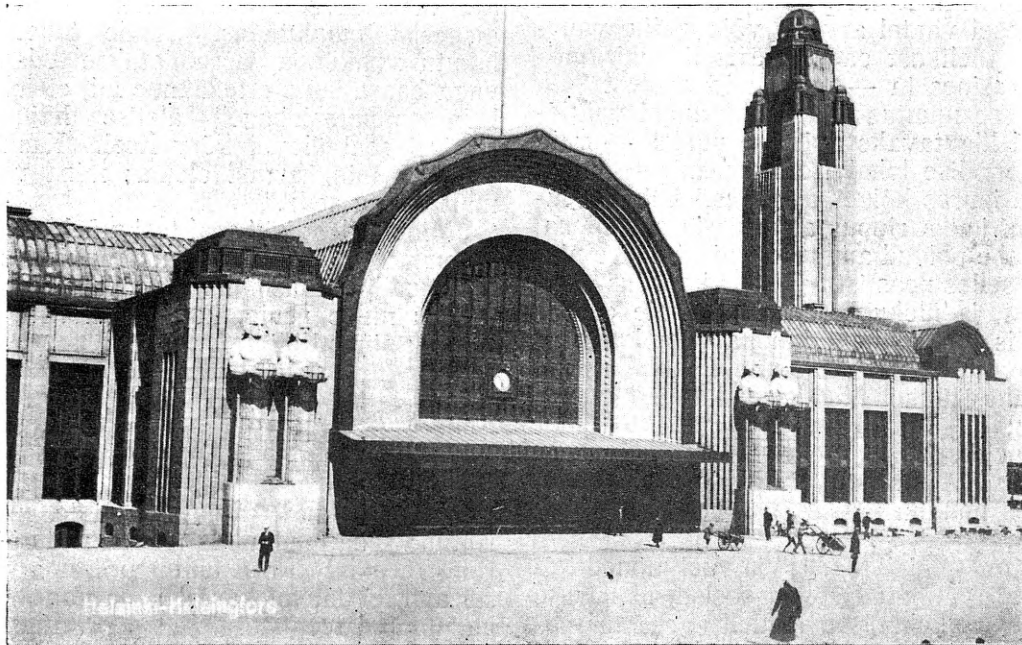
Kavatsus on nimetud raudteed Vändra ja Sindi kaudu Pärnuga ühendada, milleks loodetavasti veel käes o'eval aastal sihijamine ette võetakse.

Valge tule ees.

Joseph Siklõsy.

Esimene kellasignaali oli just praegu antud. Heledalt oli see helisenud läbi H. maakonnalinna jaamahoone avarate ruumide. Ootesaalide ukseid avati, ja reisijad ruttasid üle elektriga valgustatud perrooni lahtiste vaguniuste juure, et endale võimalikult head kohta kindlustada. Oli

murdsid läbi endale teed suure vaevaga ning hoolimatult pakk-kärud oma numereeritud tõukajate hoiatushüüete saatel. Siin karjuti ühe reserveeritud vaguni ees, muidugi asjata, konduktori järele; seal kisati ühe niisuguse jooksulaua kangelase järgi riuka reisija poolt, keda taheti viia



Helsingi raudteejaam eestpoolt küljest.

liht sõidurong, mis sihtjaama päralejõudmiseks tervet ööd tarvitas, mille tõttu igaüks, kes seda teed täielikult või suuremalt osalt kaasa teha tahtis, juba varakult vastava magamisvõimaluse eest muretsema pidi.

Kohaotsijate ja jumalagajätjate reisijate ja teiste jaamaesisel olijate ridadest

jaoskonda, kus juba neli sõitjat asusid — see oli karjumine, hüüdmine, sahin ja kahin, mis kordub igas suures jaamas enne rongi väljumist, — askeldus, mis vähe aega intensiivselt kasvab ja siis järsku, teisel helistamisel, lõpeb. Mahajääda ei soovi ometi keegi, ja selle kindla helikomando järele istub ka kõige kirkli-

sem tülitseja kohale, mida ta veel leiab ja mis harilikult palju halvem on sellest, mille ta enne seda suure ja õigustamata pahameelega tagasi lükanud.

Ka H. jaama suures saalis jäi kõik kurnis vaikseks teise kellasignaali järele. Konduktorid hakkasid uksi sulema, ning vaguni katustel kuuldus veokõis lohise-ma. Vana valgejuukseline uksehoidja komberdas läbi peaaegu tühjade oote- ja söömasaali, helistades oma kella, nohise-des arusaamatalt, läbi nina, eelolevate jaamade nimetusi ja manitsedes aeglasi reisijaid kiirustusele.

Söömasaali äärmise, nõndanimetatud „ametnikkude laua” juurest tõusis ühes mõne teise veel viibiva harjunud reisijaga kõrge helejuukseline mees, heade vesis-niste silmadega, ja viskas omale pruugi-tud reisumantli üle õla.

„On aeg, seltsiline,” hüüdis ta vastasi-stujale, kelle välimus esimesel pilgul pea-aegu hirmu äratas. See oli mees, keda esimesel vaatel arvata võis palju vane-maks tõelikust east. Pärilinnuhirmuti-sena esines ta — mitte näo poolest küll, sest see muutus tähepanelikumal vaatle-misel liigutavaks Kristuse peaks, — vaid erakorralise lohakuse tõttu, mis selle ini-mese juures kõiges avaldus. Ülipikk pu-nakas juuks rippus alla sassis salkadena, ka habe polnud ammusest ajast kääre näi-nud, selles peas istuv kübar koordus mus-tusest, ja ülekuub, mida see hale olevus kandis, oli rohkem kui karvale kulunud. Mõtteta põrnitses ta enese ees oleva puu-tumata jäänud õlleklaasi lahtund vede-likku.

„Meie peame rongi minema, sõber Kühne,” manitses saatja tungivamalt, vaese linnuhirmutise õlga kergelt puudu-tates.

„Hm — mis? — Ja!” ja veel mõned tei-sed arusaamatud sõnad sosistasid näruse mehe melankoolsed huuled, — ja ta tõu-sis üles mehaanilise kiirusega. Kõrval-lamavat ajakirjade kimpu haarates, tahtis ta siis ruttu ja poolkinniste silmadega välja tänavale viivale uksele läheneda.

„Mitte sinna, sõber Kühne!” hüüdis tei-ne talle, järel rutates ja nähtava vastu-meelsusega ta mustast kuuehõlmast kinni võttes: „teiselt poolt läheb uks rongi juure. Olete Te aga tore, seltsiline! — On näha, et Teie ju kaua ametisõitu tei-nud pole. Kas Teie siis ei tea, et Teie mi-nuga seal üleval teel segarongide hilju-mise põhjust uurima peate?”

„Tean juba, tean juba,” pomises kinni-wõetu, nüüd päris sulutud silmil.

„Noh, siis tulge minuga!” hüüdis saatja, ja tõukas tahtejõuetu kaaslaste jaamaesile.

„Ametikupee!” hüüdis ta väljas lähe-male konduktorile.

„Kohe, herra Anders! Alandlik teener! Tere õhtust!”

Selle tervitusega avas rongisaatja ühe veel vaba teise klassi kupee.

„Toon kohe tahvlikese,” ütles ta siis veel ja kaugenes, heites kartliku kõrval-pilgu Kühne poole, kes pikema jututa vastavatud vaguni osakonda ronis ja end ühte nurka surus.

Ühes konduktoriga tuli kaasa ka jaa-maülem, — mõnusa olemisega isand, ja surus välja jäänud kontrolööri kätt.

„On see tõesti Kühne seal sees?” kü-sis ta sosistades. „Mis on vaese poi-siga?”

„Viimane jaam,” vastas Anders, niisa-ma tasa, selgelt mõistetava liigutusega otsaesist puudutades. „Talle tahetakse lahutust pakkuda, ja saadetakse teda mi-nuga kaasa selle ettekäände all, et juurd-leda „pummelronge” alalise hiljumise põhjusi seal üleval kõrvalteel. Kasu ei saa aga mingisugust olema; mina vähe-malt ei usu seda.”

„Mida sellest küll seal teel mõeldakse?” tähendas jaamaülem pead raputades ja kaastundlik-uudishimulikku pilku heites õnnetu mehe peale, kes, nähtavasti, ku-pees ju uinund oli.

„Ametiteel asuvad jaamad on juba vas-tava seletuse saanud,” vastas kontrolöör Anders, ja, et ärasõidu signaal kõlas, — ulatas ta jaamaülemale jumalagajätmiseks kätt.

Vaene Kühne! Kui tihti oli ta ennem sõitnud seda teed, mida mööda nüüd öösel rong tormas! Kord juhtus, niisama öösi-sel ajal, et ta, tol korral kena noormehe-na, liikumisteenistuse alal sooritatud ek-samilt oma kodujaama Erlenausse tagasi sõitis. Esimene vahimaja polnud veel möödunud, kui Kühne, kahe katsumispäe-va raske töö väsimuse järelduusel juba sü-gavas unes lamas ühes juhtumisi tühjas kupees. Äkki äratas teda hele vile. Noor ametikandidaat kargas järsku üles ja pis-tis pea lahtisest aknast välja. Vile kor-dus — üks teine vedur vilistas kaasa, ja — oh ehmatuse! — teine rong kihutas sel-lele, milles Kühne viibis, vastu. Kiljatus, metsik hoovõtt — ja Kühne lendas omast kupeest teevalli kallakust alla, kuna mõ-

lemad rongid üksteisest mööda vuhasid, sest kohtamine oli juhtunud kaheeroopalisel teel Föhrenbergi ja Eichdorfi vahel.

Mil viisil aspirant Heinrich Kühne omal öösisel hüppel rongist maapinnaga kokku puutunud, pole teada. Kühne ise pole kunagi jutustanud, kuidas ta sel hädaohtlikul hüppel langes, kas ta minestas või meele-märkusele jäänud. Küll aga teatakse, et noormees, järgmisel hommikul peale juhtumist, olles korratus ülikonnas, ilma kübarata ja kokkunud näoga, muidu aga päris tervelt, — lähema jaama Eichdorfi vastuvõtmisehoonesse ilmus ja imestanud ülemale oma saladuse avaldas.

„Ah minge! Rongid sõidavad ju sel teel valge tulega,” tähendas jaamaülem pead raputades ja iseäralist õhuhüppajat pool kaastundlikult, pool põlgavalt vaadeldes. „Juba sellest asjaolust oleksite pidanud esimesel pilgul aru saama, et mingisugune hädaoht ei ähvardanud.”

Noore aspirandi pea langes kurvalt rinna-

nale. „See on tõsi,” vastas ta tumeda alandlikkusega, „aga ma ärkasin ehmunult sügavast unest ja — siis — mina —”

„Na, ärge tehke sellest midagi välja, noormees,” trööstis jaamaülem, Kühne sügavast kimbatusest liigutud. „Võib ka teistel juhtuda! Mitte igapähe pole tarvilikku külmaverd, jumalikku sõiduflegmat. — Minge minu kantseleisse ja puhake ennast veidi välja. Saadan Teile ka väikest supistet ja pärast lõunat võite siis postrongiga koju sõita. On Teil Teie priikaart kaasas?”

Kühne otsis oma taskudes — sõidukaart oli ta ülekuube, kupeesse, jäänud.

„Hm, see on halb,” arvas jaamaülem kahjatsevalt. „Siis peaksin Teid tunnipassi sisse kandma, mis selle loo varjamist võimatuks teeb. Peale selle — mäletan — on Teie rongis üks konduktor minu abilisele öösel teatanud, et ta üht priisõitjat ei leia, keda ta ennem Föhrenberg'ist ärasõidul kupees magama näinud. — Kuid mis siis! Seda väikest pilget kannatage rahulikult, ja paari nädala järgi ei mõtle ükski hing liinil enam selle peale.”

Kühne nikutas nõusolles kurvalt pead ja hiilis siis heasüdamliku jaamaülema büroosse, kes teda peale lõunat ärasõiduks veel oma ühe kübaraga varustas.

Suure Erlenau jaama ametkond heitis oma kõige noorema liikme, tagasitulnud aspirant Kühne üle — juhtumine oli kohe kui kuulutuli tervel teel tuttavaks saanud

— laiemal moodsul nalja. Kühne ülemus, jaamaülem Berger, oli väga pahane, et niisugune juhus just ühe tema hoolealusega sündima pidi.

„Teid ei peaks mitte Kühne'ks*) vaid Feige'ks**) nimetama,” ütles ta tigidalt

tema ees alandlikus kurvastuses seisvale noormehel. „Tulete otsekohe sealt liikumiskatsumiselt ja teete niisuguse tüki, kus Teie nagu ime läbi oma kaela pole murdnud. Ja mis väga järelmõtlemisele sunnib, on see, kas Teil üldse iseseisvat liikumisteenistust usaldada võib. Ja just Teist oleksin ma paljugi lootnud.”

Kühne ei vastanud sõnagi, kuid ta silmis hiilgasid sügava häbi pisarad. Selle läbi pehmenud, lasi ülem Kühnet mõne troostisõnaga minna, kutsus siis terve ametkonna oma büroosse ja palus — Kühne ees juhtumisest vaikida.

Pool aastat hiljem sai Kühne, kes väga edasi püüdis, siiski iseseisvale dispoosioonkohale Erlenausse kutsutud. Pais-tis, nagu oleks ta ise oma juhtumist ka täielikult unustanud. Teenistuses äratas tähelepanu üksnes ta ülipiinlik hoolsus, mida talle siiski veaks ei võinud arvata. Seltsimeestega läbikäimist ei otsinud ta mitte, kuid ei hoidnud ennast ka kõrvale, vahel oli ta nendega isegi õige lõbus, ja hariliste jaamapidustuste korraldusel aitas ta alati tublisti kaasa. Üldiselt peeti teda kohustruuks, mõistlikuks ja heasüdamlikuks kaaslaseks.

Üks ainus kord kõigest nägi üks sõber, kuidas Kühne hirmsasti kohkus ja vähe aega nagu tardunud enda ette vahtis. See juhtus ühe veorongi ärasõidul: veorong pidi vastasihis liikuvat tarberongi optiliselt signaliseerima. Tuli pahemal lõpulangil ei olnud vahetud. Seda märgates, hüüdis Kühne kõrval seisev korrapidaja juba veereva rongi pidurkonduktorile: „Valge tuli! Valge tuli!”

Need sõnad avaldasid Kühne peale vapustavat mõju. Teisel hommikul aga oli noore ametniku nägu teenistuskäigul harilikult rahulik.

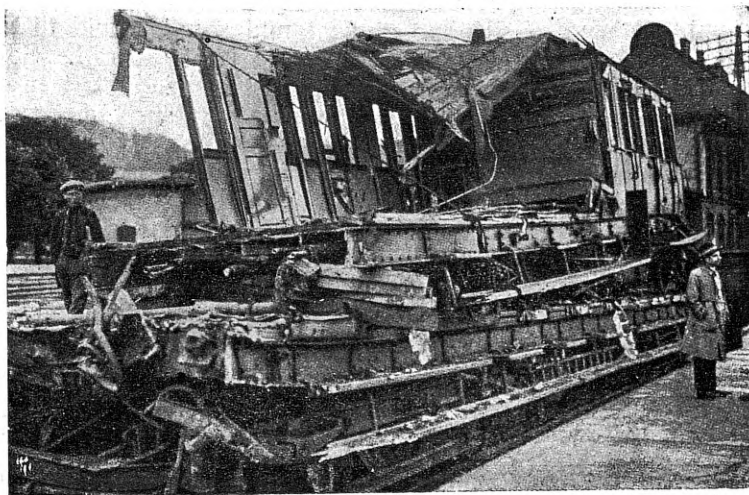
Küll nähti teda terve nädal rikutud tujus, isegi kurvana, kuid varsti muutus ta jälle võrdlemisi lõbusaks.

Jaamaülem Berger, kes hoolsalt jälgis kõike, mis ta jaamas sündis, arvas kindlasti teadvat, et Kühne mitte rongist hüp-

*) Täh : „julge”.

**) Täh.: „arg”.

pamisel vaid nüüd oma südame kaotanud oli Roosile, ta enda õetütrelle, kes hiljuti mõneks kuus võõrsile tulnud. Tubli ülem uuris ka seda juhtumist oma ametkirjade sarnaselt põhjalikult läbi ja jõudis nii kaugele, et teada sai, et Roos, kes harilikult heameelega jaamaaias viibinud, neil päevil, kus Kühne teenistuses, aina jaamaesi-sele viivate akende lähidust otsis. Nii palju oli jaamaülem Berger tähele pannud, Kühnest endast ei suutnud ta aga kuidagi



Raudteeõnnetus Saksamaal, Kreienseni jaamas, 31. juulil s. a.

aru saada. Vähemalt ühte arvas ta, et peale vahejuhtumist öise rongiga, nooremehga ometigi kõik lood sootuks korras olla ei võinud.

Seal saabus Erlenau jaamale pidupäev: keeglimängu avamispäev. Kutsed olid juba ammu laiali saadetud — mõnele raudteevalitsuse ülemametnikule ja jaamast eemalseisvasse Erlenau linna auliikmele.

Neid viimaseid oli Kühne pidupäeval nõndanimetud „mustas“ separaatrongis lähema vahimaja juurest ära toonud. Vana isemoodi tahmane masinajuht Schaller, kes Kühne vastu peaaegu isalikku armastust tundis, oli, seda erarongi oma raamatusse kandes, aukartlikult noorelt ametnikult vähekesse üleliigset „määrematerjaali“ — nii nimetas vanamees head tilka — palunud, töötates, et ta juures mingit „auruülekoormatust“ ei saabu ja et ta lõbusa vilega uhkesti äraehitud veduri välja toob.

Jaamas seisid vastuvõtmiseks peaaegu kõik ametnikud valmis; kõige ees jaamaülem Berger, ta järel abikaasa Roosikese ja viimase kõrval kõrge kõhn isand suurlinna riides.

Tervituskõne peale vastasid tugev jame kohalik õpetaja ja auväärilik kõrgest-austud Erlenau linnapea.

Selle huvitava sündmuse ajal seisis Kühne, üliuues univormis, sirges seisakus, veduri juures. Teda vaatasid kaks paari

silmi — Roosikese ja juba nimetud kõrge kõhna isanda omad. Iseäranis viimane uuris põhjalikult kena noortmeest ja niisugusel viisil, nagu meeldiks talle see harukordselt.

Kui võõrad aia poole hakkasid liikuma, ütles isand mõned sõnad jaamaülemale, mille järele see Kühnet lähemale kutsus. Paari sammuga oli noor ametnik võõra ees, kelle taga Roosike — nagu meelega tagasi jäänud — õrnalt punastades seisis.

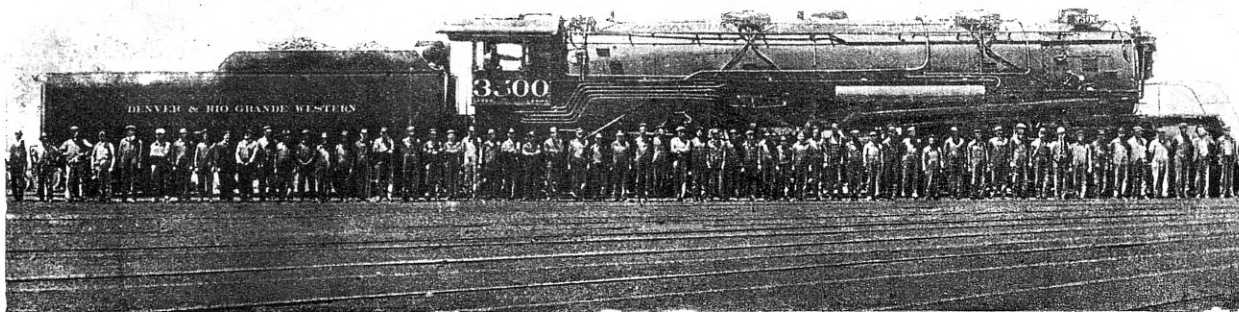
Isand inspektor Hildebrand soovib, et ma Teid talle esitaks,“ üt-

les jaamaülem Berger nooremehle. „Siin, kõrgema ülemuse poole pöörates, „mu ustavamatest ja parematest abilistest, isand Heinrich Kühne.“

Inspektor nagu kohkus imestuses, ta heatahtlik nägu muutus järsku järelmõtlevaks, siis aga hakkas ta kangesti naerma.

„Ah-ah-ah!“ hüüdis ta alatasa naerdes, „see on siis Kühne, see kuulus Kühne, doppelroobaste ülelendaja, lootusrikas raudteeametnik, kes kohe peale liikumiseksami valge tule ees kupeest välja kargas — ja Teie olete nüüd tubliks raudteelaseks saanud? Na, rõõmustab mind, rõõmustab erakordselt! Aga — ha, ha, ha, ha — see on Teie tuntud külmaverelikuse ja haruldase signaalitundmise juures tõesti üks ime — ülisuur ime!“

Kühne nägu oli kiire punaga nagu üle valatud. Mitte sõna ei olnud ta vastanud, jäi seisma, liikumata, nagu kuju. Alles väike suurtükipauk, mis keeglimängu ava-



Kõige suurem vedur Ameerika raudteedel. Kaalub 744 000 tonni.

miseks anti, hirmutas teda ta lollakast omaette põrnitsemisest üles; mehaaniliselt astus ta läbi jaama, vahimajast mööda, üle suure nurme, välja tihedasse kuusemetsa. Alles õhtul, kui noored inimesed pidulikult kaunistud kolmandama klassi ootesaalis tantsu algasid, märgati Kühne ja Roosikese puudumist. Viimane oli oma tuppa hiilinud; seal kükitas ta sohvaurkas ja nuttis, nuttis kibedalt...

Järgmisel päeval leiti Kühnet, keda asjata teenistusse oodati, hirmsas palavikus voodis lamavat. Neli nädalat hõljus ta elu ja surma vahel, ja siis saadeti paranejat määramata ajaks puhkusele. Mõned kuud hiljem teatas ta direktoriumile põrnitseva pilguga ja murtud häälega oma uuesti teenistusse astumisest. Alguses tahteti ta puhkeaega pikendada, kuid et Kühne rahutu-ägedalt selle vastu protesteeris ja alatasa oma töövõimest kõneles, juhatati teda liikumisbüroosse, kus ta neli aastat läbi tunnipassa ülerevideeris ja kõige selle aja jooksul liigutava täpipealsusega bürootundidele ilmus. Sealjuures kandis ta aga omi riideid, mida tal ennem suur arv oli — mitte puuduse tõttu, sest teda avanseeriti järjekindlalt — kuni nad tal peaaegu kehalt langesid, juukseid ja habet lasi ta kasvada, kuis looja tahtis, ja oma ümbruskonnaga ei vahetanud ta ainustki sõna. Teda peeti paranemata vaimuhaigeks ja hoiti temast eemale, peaaegjalikult ta hirmsa hooletuse tõttu välimuses.

Kui lugu Kühnega viimasel ajal ikka hullemaks hakkas muutuma, otsustati, et ta ise kunagi puhkust ega ka pensioneeri-

mist vastu ei võtnud, õnnetule lahutust pakkuda niisugusel viisil, et ka tema haiglane töötung rahuldud saaks. Teda saadeti segarongide hiljaksjäämise põhjust uurima, ja kontrolloör Anders, mees, kes Kühnele sügavalt kaasa tundis, avaldas nõusolekut, tema juures hullumeelsetalitaja osa mängida. Meie nägime Kühnet ja ta saatjat teenistuskuppesse istuma ja öösel väljasõitma. — — —

Ühetooniliselt kordusid kaunis kiirelt liikuva rongi rataste tõuked.

Kühne magas või näis vähemalt magama. Kontrolloör Anders, kes mõni aeg oma kahetsusväärst vastast kaastundlikult vaatlenud, tõusis üles, tõmbas rohelise kaitsesirmi üle kupeelambi ja surus end siis vastas istenurka. Seal hakkas ta järelmõtlemale, alguses enda iseäralise misjoni, siis büroo veel läbitöötamata aktide üle; siis jälle mõtles ta oma hea naise peale, kes hoolimata rohketest teenistureisudest alatasa tema pärast hirmu tundis; oma väikese poja peale, kes juba lugeda oskas ja lõpuks — jäi ta magama.

Korraga äratas teda vilu ööõhk, mis end raskelt ta peale laskus. Anders kargas üles, ja esimene, mis ta nägi, oli Kühne, kes vaimusarnaselt lahtisel kupee uksele seisis. Hirm näis silmapilguks Andersi halvanud olema, aga ta nägi selgelt, et Kühne teel, kus rong suure kiirusega edasi tormas, kohast kohta otsis, kas põgene mis- või surmahüpeks — kes võis seda teada?

Järgmisel momendil tõmbas Anders rohelise kaitsesirmi kupeelambilt —

„Valge tuli! Valge — — — tuli — — —”

Õnnetu, kelle järsku tema poole pöördud nägu Anders veel silmapilguks näha sai, oli need sõnad heledalt väljahüüdnud ja siis, enne kui kohkunud kontrolöör kinni haarata suutis — kadunud.

Halvatud kokkumisest sai Anders alles minut hiljem, kriidivalge näost, kiire tõmbega hädasignaali anda.

Heledad, järsud viled kõlasid läbi vaigse öö, põruvalt mõjusid pidurid — rong peatas.

„Mis on?“ kuuldusid kontrolööride ja masinistide hääled.

„Mees kupeest välja! Laternad siia!“ karjus Anders.

„Tagant rongi katta!“ käskis juurerutanud ülemkonduktor. „Kus see juhtus?“ pööras ta siis Andersi poole, teda äratundes ja teretades.

„Kohe siin, vallil. Otsime libavuse läbi.”

Kaks konduktori läksid oma taskulaternatega. Anders järgnes neile mõnes kauguses, ja ülemkonduktor rahustas ehmunult aknast väljavaatavaid reisijaid. Lühikese aja pärast tulid mõlemad konduktorid, tumedat kogu kandes. Anders valgustas neile.

„Mis on?“ — „Leiti teda?“ küsiti vaguniakendest.

„Leitud!“ hüüdis Anders reisijatele. „Midagi pole temaga juhtunud. Ainult minestuses. Kohe jätkatakse sõitu.”

Konduktorid kandsid oma koormat vagunisse. Masinajuht tuli ka juure, et abiks kätt ulatada. Laterna tule valgusel silmas ta õnnetu pead, kellel otsaesisel lai haav punas.

„Kühne!“ hüüdis tugev mees ja ta rind lainetas valusas liigutuses.

„Jah, Kühne,” tõendas Anders tasasel häälel, „ja nagu näha surnud. Kas arsti pole rongis, ülemkonduktor?”

„Asjata!” hüüdis vedurijuht Schaller, ja tema see oli, kes Kühne otsaesise hirmsa haava peale näitas. „Manomeeter ära, mitte poolt atmosfääri enam, auru ringvool lõppenud, igaveseks — parandust võimata!”

Ja vana masinist pühkis pisaraid silmist.

„Mees on surnud!” ütles ülemkonduktor lühikese läbikatsumise järel. „Ma mõistan seda. Sõidame edasi!”

Veel värisevate liikmetega istus Anders jälle oma kupeesse, ja ettekirjutud ärasõidusignaalid kostsid.

Kui rong järgmise jaamale, Erlenaule, Kühne endisele asukohale, lähenes, kõlas vedurijuhi Schalleri vile nii kurvameelselt, et jaamas olev korrapidaja naljatades kõrvalseisvale vagunimeistrile tähendas:

„See pole kellegi reisijaterong, paistab surnurong olema.”

Ja tõsi: oli ka surnurong.

Väljavõte Poola kaubaveo tariifist.

(Järg).

b) Otsekoheses ühenduses mitmesuguse roopavahelaiuste teede vahel ülemal tähenmaksud võetakse iga tee kasuks eraldi.

c) Maksu presentide tarvitamise eest nõutakse ka sel juhtumisel, kui kaubasaatja ei nõudnud presentidega katmist, kuid veomääruste ja tolli eeskirjade põhjal raudtee oli kohustatud seda tegema.

d) Kui saatja ei tarvitanud tema poolt nõutud presentisid, ehk kui saaja ei andnud need tagasi saatetuse väljalaadimiseks määratud tähtaja jooksul, siis võetakse iga presendi ja iga päeva pealt 40 mk.

9. Vaguni tellimise kautsion ja ümberpaigutuse maks.

a) Vagunite tellimise juures võetakse saatjalt iga vaguni pealt kautsjoni vaguniseisuraha suuruses esimese ööpäeva 24 tunni pealt

b) Vaguni ümberpaigutuse eest saatja ehk saaja nõudmisel mõnele teisele teele, kui see, mis on määratud sisse- ja väljalaadimiseks, jaama piirides, iga vaguni pealt 200 mk.

10. Maksud saatja täiendavate teadaannete pealt.

a) Saatja poolt sisseantud täiendavate teadaannete täitmise eest võetakse maksu, peale sellega ühenduses oleva veoraha ja lisamaksude, — iga teadaande pealt 40 mk.

b) Saatja teadaande edasisaatmise eest posti ehk telegraafi teel, kui ka teadustuse eest takistuste üle saatetise väljaandmiseks, võetakse maksu posti- ja telegraafi taksi järgi.

11. Maks kinnitamise pealt.

Saadetise mittetähtjalise kohale jõudmise, rikkumise ehk kadumise läbi tekki-

vate kahjude vastu kinnituse eest võetakse maksu kinnitusesumma iga 10 marga ja iga 10 klm. kauguse pealt 2 pn.

Vähemalt ühe saadetise pealt 10 mk.

12. Järelmaksu vahetasu.

a) Järelmaksu summade pealt võtab raudtee vahetaksu 2%, kuid ühe saatekirja pealt vähemalt 20 mk.

b) Raudtee poolt puhtas rahas väljamaksetud kulude summade pealt 5%, kuid ühe saatekirja järgi vähemalt 10 mk.

c) Saatja teadustamise järelmaksu summa siss nõudmise üle — tõelikk. kulude suuruses.

13. Maks teadaande eest kauba kohale jõudmise üle.

Saadetise kohale jõudmise üle teatamise eest posti- ehk telegraafiteel ehk käsjalaga, võtab raudtee maksu tõelikkude kulude suuruses Telefoni teatamise eest võetakse 10 mk.

14. Maks nõudmata saadetiste oksjoni teel müügi toimetamise eest.

Müügil saadud summast võetakse maksu 10%, kuid ühe saadetise pealt mitte vähem kui 20 mk.

ja mitte rohkem kui 2000 mk.

15. Maksu tolli vahetalituste pealt võetakse ajutise tollivahetalituste taksi järgi.

16. Desinfektsiooni maks.

a) Desinfektsiooni maksu harilikku vaguni pealt 100 mk.

b) Desinfektsiooni maksu 2 ja rohkem kihilise (põrandaga) vaguni pealt 200 mk.

c) Vaguni puhastamise eest, saaja asemel, väljaadimise juures vagunisse mahajäänud prahist 100 mk.

d) Vaguni puhastamise eest sõnikust peale elusate loomade vedu 50 mk.

e) Vaguni pesemise eest 300 mk.

17. Maks elusate loomade hoiu eest jaamades.

a) Saaja poolt sihtjaamast äraviimata elusate loomade pealt võetakse maksu hoiu eest jaama platsidel iga algatud tunni eest peale maksuta hoiuaja möödaminekut:

Hobuste, eeslite, suurte sarvloomade pealt — tüki eest 10 mk.

Väikeste loomade pealt 6 mk.

Kodulindude pealt 2 mk.

b) Väljalaadimata loomade hoiu eest vagunites võetakse maksu käesoleva nimestiku pkt. 7 järgi.

d) Hoiuabinõudes võetavate loomade pealt hoiuraha võetakse käesoleva nimestiku pkt. 6 järgi.

18. Maksu loomade jootmise abinõude tarvitamise eest võetakse:

Hobuste, eeslite ja suurte sarvloomade pealt, tüki p. 1 mk.

Teiste loomade pealt — ühe põrandaga vaguni pealt 10 mk.

Kaks ja rohkem põrand. vag. p. 20 mk.

Kui jootmine toimetakse raudtee tööliste poolt, siis võetakse peale selle maksu tõelikkude kulude suuruses tööjõu tarvitamise eest.

19. Saadetiste ümberpaigutuse eest Varsavi raudteesõlmes saaja nõudmisel ühest jaamast (punktist) teise võetakse peale hariliku veoraha veel maksu iga algatud 100 klg. pealt 20 mk.

Kuid ühe saadetise pealt mitte vähem kui 100 mk.

Loomade vedu:

	Tükisaadetistes veoraha 1 looma ja 1 klm. pealt, kuid mitte vähem, kui 20 mk. ühe klm. pealt.	Vaguni saadetistes		
		Loomade arv vagunis	Veoraha vaguni ja 1 klm. pealt	Veoraha ühe ülenormi laaditud looma pealt
1) Hobused, varsad, eeslid:	10	8 10 12	40 50 60	6
2) Sarvloomad:	8	12 14 16	40 50 60	5
3) Vasikad:	6	30 40 50	40 50 60	3
4) Sead ja porsad:	4	40 80 120	40 50 60	2
5) Lambad, talled, kitsed:	4	40 80 120	40 50 60	2

Jaamakulud:

a) Tükisaadetistes: hobuste, varsade, eeslite, suurte sarvloomade pealt, — tüki eest 50 marka.

Muude loomade pealt, — tüki eest 20 mk.

b) vagunisaadetistes — vaguni eest 500 mk.

Suurte sarvloomade ja vasikate veo korral ühes saadetises arvatakse 2 vasikat ühe suure looma eest. Hobuste, suurte ja väikeloomade veo korral ühes saadetises arvatakse veoraha järgmiselt: vagunisaadetiste normi järgi nende loomade pealt, millede vagunisaadetiste norm kõige odavam on ja tüki viisi ülejäänud loomade pealt ülenormi laaditud loomade kohta maksvate tariifinormide järgi.

Mõndasugust.

Auruturbiiniga vedur.

Helveetsia raudteevalitsus tellis Winter-turi vedurivabrikult ja Escher-Wiss'i turbiinitehaselt veduri, mis töötab auruturbiiniga ja mis varustud pinna-jahutajaga. Veduril on harilik katel. Suitsukambri ees, risti raamil, asetub turbiin, mis hammasrataste ja vântade mehhanismi abil veduri tiisliid töötama paneb. Katla all, mis nüüd vaba kolbi-masina puudumisel, asetub kondensaator. Jahutav vesi tendrist aetakse temast läbi erilise turbo-pumbaga, kust ta lõpuks jälle tendrisse tagasi voolab, saades

seal pulverisaatoriga õhku puhutud, mis läbi ta ruttu jahtub külma õhuvoolu tõttu ringi sõitmisel. Veekaotus sellejuures on poole vähem sellest, kui palju kulutab harilik vedur auruks.

See vedur on juba 400 tuhat tonn-kilomeetrit sõitnud ja selle aja jooksul omi mitmeid paremusi näidanud, eriti temaga kerges ümberkäimises. Aurukulu on, nagu nüüd selgunud, vähe vähem kui harilikku vedurite juures kuumendud auruga. („Engineering“ 19, 1921.).

M

Kroonika.

Pärnu-Tallinna kitsarööpline raudtee riigi kätte.

Pärnu-Tallinna kitsarööplise saatus oli Riigikogu 4. augusti 1923. a. koosolekul arutusel, kus otsustati raudteed täielikult riigile omandada. Seadus käib järgmiselt (w. „Riigi Teataja“ nr. 106, 17. aug. 1923. aastal):

Riigikogu poolt 4. augustil 1923. a. vastuvõetud

„Esimeselt juurdeweo raudteede seltsilt Venemaal“ (Первое общество подъездных желѣзныхъ путей въ Россіи) Eesti Vabariigi piirides olevate raudteede riigile väljaostmise seadus.

§ 1. „Esimese juurdeweo raudteede seltsi Venemaal“ (Первое общество подъездныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи) kontsessiooni § 19 alusel ostetakse välja 1. oktoobril 1923. a. riigi omanduseks kõik Eesti Vabariigi piirides olevad eelnimetatud seltsi raudteed ühes sinna juurde kuuluvate ettevõtetega.

§ 2. Selle teostamiseks volitakse teedeministrit: 1) üle võtma riigile § 1-ses tähendatud raudteid kõigi nende varandustega peale käesoleva seaduse avaldamist, mitte aga varem kui 1. oktoobriks 1923. a. ja 2) toimetama 1923. a. jooksul raudteede üldisest sissetulekust eksploatatsiooni juures ettetulevaid tarvilikke väljamaksmisi.

§ 3. Nimetatud raudteede väljaostmiseks määratakse eelkrediiti 140.000.000 marga suuruses.

Algkirjale allakirjutanud

Riigikogu esimees J. Tõnisson.

Abisekretäär J. Vain.

Selle seaduse põhjal on Vabariigi valituse poolt ülevõtmise komisjoni määratud kes raudtee seltsilt 1. oktoobriks s. a. üle võtab. Komisjoni on nimetud: teedeministeeriumi esitaja — ins. E. S u l g, rahaministeeriumi esitaja — Timbermann ja riigikontrolli esitaja — A. Anderson.

— III. kl. ssi rahvusvahelised magamisvagonid. Juuli kuust saadik liiguvad Tallinna—Riia vahel rahvusvahelise magamisvagonite seltsi III. klassi magamisvagonid. Tähendud vagunid on varustud kõigi tarviliste mõnususatega.

Platskaardi hind ühes pesuga on:

Tallinnast — Tartu . .	Fr. 11.—
„ — Valka . .	„ 11.—
„ — Riiga . .	„ 17.05
Tartust — Riiga . .	„ 17.05
Valgast — Riiga . .	„ 7.90

Peale platskaardi tuleb lunastada veel raudtee III. klassi sõidupilet, mis maksab:

Tallinnast — Tartu .	Mrk. 192 —
„ — Valka .	„ 275.—
„ — Riiga .	„ 490.—

— Sõidupiletite hinnad nõukogude Venemaal. Sellekohase erikokkuleppe põhjal müüakse Tallinnast Peterburi ja Moskva sõidupiletisi. Sõidupilet Tallinnast maksab:

	II kl.	III kl.
Peterburi Mrk.	1.765.—	Mrk. 902.50
Moskva „	4.252.—	„ 2.147.—

Pileti hinnale on platskaardi hind ilma voodi pesuta juure arvatud. Voodi pesu neis otsevagunites ei anta.

— Tee- ja ehituste I jaoskonna ülema k. t. määrati insener R. Mitt, senine Valga tee- ja ehituste jaoskonna ülema abi.

Riigi Turbatöösus

(Juhatus Tallinnas, Kohtu tän nr. 8)

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

Toidab Ellama ja Lavassaare kaugemaa elektrijaamadest **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.

Riigi põlevkivitööstuse juhatus

Tallinn, Lai tän 54

Säde-aadress: „Peapõlevkiwi — Tallinn.“

Kõnetraadid: 10-85 ja 11-62

m ü ü b

põlevkivi,

põlevkivi tooresõli,

mootornaftat,

pigi,

gudrooni ja

põlevkivi asfalti

(mastiksi).

Hindade ja muude lähemate teadete saamise asjus palutakse pöörduda Riigi põlevkivi tööstuse juhatusse poole.

rbii
dteer
ult
ri,
ru
ik

R. Dolf A/S Magdeburg-Buckau

Tallinnas, Viruvärava puistee nr. 19

Lokomobiilid seisvad, veetavad ja
isesõitjad 3—800 PS.

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

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 puistee nr. 19

Kõnetraat 401 ja 18-42

Metallitööstus **A.-S. „ILMARINE“**

(end. FR. VIEGAND)

Tallinn, Rannavärava puiestee nr. 21

Võtab tellimisi vastu

Uued tööd: 1. Kütteseaded põlevkivi, turba, puu ja süte tarvis.
ja kuulilaagrite peal. — 2. Transmissioonid ja nende osad, rõngasmäärijad
4. Naftamootorid „RUSS“. — 5. Igasugused vabrikute sisseseaded.
6. Igasugune malmi-, terase- ja vase valu.

Parandustööd: 1. Igasugused aurumasinade ja mootorite
parandused ja kordaseadmine. — 2. Loko-
mobiilide, aurukatelde ja nende kütteseadete parandused ja ümberehitused.
3. Vabrikute ja töökodade sisseseadete kokkuseadmine ja käimapanemine.
4. Transmissioonide ümberehitused ja parandused. — Igasugused osad
saadaval tehase ladust.

Soovitame ladust ja muretseme tellimiste peale kohale
isesõitjaid ja veetavaid

rehepeksugarnituure

Saksamaa ja Inglise vabrikutest; Ameerika, Saksamaa ja Rootsi rohu-
ja viljaniitjaid ning hobuserahasid ja nende osasid; atru, äkkeid, külvi-
masinaid; kunstväetisaineid, masinarihmu, masinaõli; vesikivi valamise
materjaali, rauda j. n. e.

ALFA koorelahutajad ja ASTRA piimatalitusmasinad on kõige paremad,
mida nüüdse aja tehnika pakkuda suudab. Kes piimast kõigeparemaid
produkte valmistada tahab, millest täit hinda maksetakse, see muretsegu
omale ainult ALFA koorelahutaja ja ASTRA piimatalituse-masina.

Piimatalituse sisseseadete eelarveid ja plaane valmistame aastakümnete
jooksul saadud kogemuste põhjal ja müüme üksikuid masinaid ladust.

Tallinna Eesti Majandusühisus
Tallinnas, Viruvärava puiestee 21, kõnetr. 85

Telegr. aadr.: „Estokommerts, Tallinn“

Raudteelased,

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

kapitaali

Kinnitusi kuni 100.000 mk. võib
ilma arstlise järelevaatuseeta teha

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

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

Valter Fritz Rode

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

TALLINN, Pikk tän. 33, kõnetraat 3-23

— —
SOOVITAB TALLINNA LADUST:

Ameerika

masina-
tsilindri-
mootori-
koorelahutaja-
autobiili-

} õli

tavotti

I-a hollandi värnitsat

I-a põiksaagisid 3 1/2" ja 4"

saeviilisid

freeserite terast, puufreesimise masina tarvis

ree-talla terast

raud-plekki 12 n.

petrooleumi ahjusid

liivapaberit

shmirgel-riiet

valgeid rohuklaase

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.

VAGUNITEHAS A.-S. „DVIGATEL“

Tallinn — Kõnetraat 1-52 — Postkast 131
Tel. aadr.: „Vagundvigatel“

Raudteevagunid igat liiki: laia ja kitsa tee jaoks, reisijate ja kaubaveoks; platvormid, tsisternid kütte ja määreainete veoks; vagunid külmetussiseseadega; trammitree vagunid, vagonetid jne.

Raudteetarbed — puhvrid, ühendused, vedrud, pöörsillad, roopanaelad, poldid jne.

Lennuriistad — auruhaamid, sepatööd, valu.

Põllutööriistad ja masinad — tuulutamismasinad, viljapuhastajad, rehepeksugarnituurid, sahad, äkked jne.

Kerged ja rasked töövankrid. Mööblid büroo ja elutubade sisseseadeks kõige paremast Ukraina tammest ja teistest puumaterjaalidest. Kuivatushooned puumaterjaalidele. Tammepuust parkett-tahvlid. Parandustöökojad veduritele, raudteevagunitele ja põllutööriistadele.

Materjaali proovikoda.

Masinaehitusvabrik Franz Krull

Aktsiaselts — — Tallinnas

Ehitab erialana:

Turbamasinaid ja lokomobiile, aurumasinaid, pumpe, katlaid, reservuaare ja kõiki katelsepatöid.

Põllutöö- ja majatarbeid nii kui atru, pliite, siibreid, reste, vankripusse, ahjuuksi, sahateri, adrahõlmi ja kõiksugu valamise- ja sepatöid.

Täielikke viinavabrikute sisseseadeid, rektifikatsioone, tarklusevabrikuid, puudestillereimise-, linaseemneõli-, põlevkiviõli-sisseseadeid, nahavabrikuid jne.

Kunstjää- ja külmetussiseseadeid igasuguseks otstarbeks: liha, kala, puuvilja alalhoidmiseks; õllevabrikutele, meiereidele, keemiavabrikutele, haigemajadele, vagunitele, laevadele jne.

EESTI MEHAANILISE PUUTÖÖSTUSE
AKTSIASELTS

A. M. LUTHER, TALLINNAS

VALMISTAB:

mööblit, vineer-kartonge, vineer-kohvrid, vineer-kooliranitsaid, vineer-aktimappe, vineer-käsitrumlid, vineer-toolipõhju, vineer-platesid, vineer-labidaid 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

A.-S. „SILVA“

Tallinn, Merepuiestee nr. 17

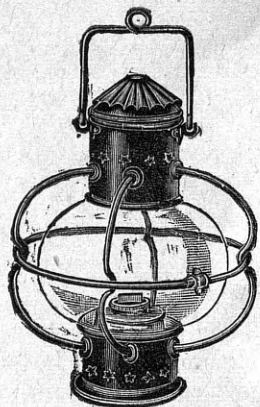
Kõnetr.: kontoris 9-29, 31-27 ja 13-80; kaupluses 18-09

Telegrammide aadress: „SILVA — TALLINN“

Igasuguste põllutööriistade ja masinate, kunstpõllurammu, soola j. n. e. ladu ja müük.

Igasuguste ehitusmaterjalide nagu palkide, laudade, lubja, tsemendi, gipsi, katusepapi, katusepleki, igat sorti raua, raudtalade, naelte, j. n. e. ladu ja müük.

Igasuguste metsamaterjalide ostmine, ümbertöötamine, müük ja eksport.



Kõigeparemas headuses
kõiksuguseid

raudtee- laternaid



valmistab mõõdukate hindadega töökoda

J. HAARMANN

Tallinnas, S. Balesna tänav nr. 8. Kõnetr. 19-04

Tööde eest näitusel I auhinnad

Keemia tehas

Dr. chem. P. Stange o. ü.

Tallinn, Rataskaevu tän. 6, kõnetraat 10-97

DEKSTRIIN, valge ja kollane

Taimeliim „Robur“

Alisariin õli

Kirjalakk

Nahaapretuur

Naha määred

Hobusekabja määre

Asfaltlakk

Tubaka ekstrakt

Kristallseebid

Puuvilja, marja ja

likööri essentsid

Linnase ekstrakt

Eetri õlid ja värvid

Mitmesugused

farmatsöitilised

preparaadid

jne.

jne.

Nõudke hinnakirja

Raudteelased,

Teie amet on õnnetusjuhus-
tega seotud, sellepärast kinnitage
ennast

Õnnetusjuhus- te vastu

Kirjutage kaardi meie kõige
suurema kinnitusseltsi „EKA’le“,
Tallinn, Pikk tänav 6 (amet tuleb
ülesanda) ja Teie saate täitsa
mittekohustava offerdi

E. T. K.

Eesti Tarvitajate Keskühisus

Asutatud 1917 aastal

Peakontor: Tallinnas, Viruvärava puistee 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.**

Ehitus- ja Tehnika kontor

„ESTORUSS“

Tallinnas, Väike Karja tänav nr. 1

Telegrammide aadress: „Estoruss“

Igasuguste ehituste, keskkütte, veevärgi j. n. e. projekteerimine ja nende teostamine, ehitusmaterjaalide valmistamine ja nende kauplemine

Eriala raudbetoon

EESTI EKSPEDITSIOONI AKTSIASELTS end. KNIEP & VERNER

TALLINN, Lai tän. 9,

- Kõnetraat 11-05 -

Telegr. aadr.: KNIVER

Oma suured laduplatsid ja kiviaidad riigi raudteega ühenduses

Riias:

Sped. A.-S. agrak Kniep & Verner, Latvija



PESU
TEEB PUHTAKS
JA VALGEKS
A/S LABORATORI
PESUSEEP

Keskladu: A/s „ATLANTA“, Viru tänav nr. 4.
Kõnetraat 7-93 ja 8-23

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

LAEVA A.-S. HANS DIEDRICH SCHMIDT, 1923 PÄRNUS 1923

Järjekorraline reisijate- ja kaubaühendus

Tallinnast—Stettiini ja tagasi

a.-l. „THORSTEN“

14 pv.

Tallinnast laupäev. kell 12 päeval

Stettiini esmaspäev. e. l.

Stettiinist reedel kell 1 p. l.

Tallinna pühapäev. päeval.

Tallinnast—Helsingi ja tagasi

a.-l. „VASA“

iga nädal

Tallinnast reedel kell 12 päeval

Helsingist esmaspäev. k. 12 päeval

Tallinnast-Stokholmi ja tagasi

a.-l. „KALEVIPOEG“

iga nädal

Tallinnast kesknädal. kell 1 p. l.

Stokholmi neljapäev. e. l.

Stokholmist pühapäev. kell 11 e. l.

Tallinna esmaspäev. e. l.

Raudtee- ja laeva-ühendus
Stokholmist Göteborgi.

Võimalikud muudatused ettenähtud

Mõnus sissesead reisijatele.

Esimese klassi köök.

Traadita telegraaf igal laeval. Mõõdukad reisuhinnad gruppidele üle 10 inim.

Sõidukaartide väljaandm., kaupade ülesandm. ja muud teated agentide läbi:

STETTIN: Mundt & Schütt, Tel.-aadr.: „Skandia.“ Bollwerk I., telef. 5-35 & 5-76.

STOKHOLM: A/B. Förenade Spedition- & Rederiagenturen, Tel.-aadr.: „Kustkanal“,
telef.: 23-994, Skeppshorn 30.

HELSINGI: Finland Spedition-Central A/B., Tel.-aadr.: „Speditcentral.“ Telef.: 12-003.

TALLINN: Thomas Clayhills & Son, Tel.-aadr.: „Clayhills.“ S. Brokusmägi 14. Tel.: 1-18 ja 22-17