

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

Toimetuse ja talituse: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32, Kontor avatud kella 9—3. Sealsamas ka tellimiste ja kuulutuste vastuvõtmine. Telefon: nr. 192 raudtee keskjaamast Toimetaja kõnetunnid: kella 9—10 p. Ärijuhi kõnetunnid: kella 9—10 ja 2—3.	Ilmub 2 korda kuus.	Kuulutuste hinnad:
	Tellimise hind 1000 mk. aastas. " " 550 " 1/2 " " " 300 " 1/4 " Üksiku numbri hind 50 mk.	1 lehekülj — M. 4000. — 1/2 " — M. 2000. — 1/4 " — M. 1000. — Kaantel 50% ja tekstis 100% kallim.
Nr. 12/13	November/Detsember	1922.

Riisselja — Orajõe kitsarööpline haruraudtee.

1919. a. lõpul tekkis Pärnu-Tallinna raudteevalitsusel mõte Surjust haruteed Laiksaarde ja edasi ehitada, sest raudteel olid Kilingi, Surju, Lodja, Laiksaare ja Orajõe metsades suured metsatagavarad kokku ostetud, mille väljavedamisega oleks pidanud varsti algust tehtama. Hobustega vedu aga oleks määratud summasid nõudnud ja ei oleks mitte nii kiiresti korda läinud. Peale raudtee enese, oli ka eraettevõtjatel metsa selles raioonis mitme aasta jaoks valmis muretsetud, mis samuti väljavedamist ootasid.

Selles mõttes algasid raudtee ehituse eeltööd peale ja juba 26. mail 1920. a. sõlmiti leping teede- ja põllutööstusriiumide ja Pärnu-Tallinna juurdeveo raudteevalitsuse vahel Surju—Laiksaare—Orajõe harutee ehitamiseks.

Peale lepingu kinnitamist algas kohe uue raudtee sihiajamine, mida insener Max Genz toimetas ja mis sama aasta juunikuul lõpul täide viidi. Ja juba 17. juulil 1920. a. sõitis esimene töörong kohale — sellega algas tee ehitus peale. Tee ehituse tehniliseks juhatajaks määrati ins. M. Genz ja tee sai esialgu majanduslikel teel ehitatud, s. o., raudtee oma tööliste ja materjaliga.

Kõigepealt oli kavatsus raudteed Surju jaama juurest peale hakata, et aga Surju ja Siigaste jaamade vahel (5 klm. Surjust Siigaste poole) Riisselja nimelise pöörangu juures 1919. a. juba samas sihis ajutine metsa väljaveo raudtee oli ehitatud, siis sai tööd Riisseljast peale alatud.

Ajutine Riisselja metsatee, mis 2 versta pikk oli, sai kõigepealt sõidukõlbulikuks

ümber tehtud, sinna rohkesti ballasti peale vedades, ja juba 2 versta pealt algas tegelik raudtee ehitus peale.

Tähendatud raudtee pikkus on 41,5 versta (414 p. + 48 s.) ja lõpeb umbes 4 versta Ikla (Heinaste) sadamast põhja pool. Suuremalt jaolt läheb raudtee läbi Kilingi, Surju, Lodja, Laiksaare ja Orajõe riigi päralt olevate metsade ja üks väike osa Reiu jõest ülemineku kohal, 5. versta peal, läheb läbi eratalude maa. Raudtee, metsateena mõeldud, on ehitatud kergendatud tehniliste tingimiste järele, kuid tasase maapinna tõttu on raudtee pikkusprofiil väga kerge ja liini plaan sirge ning väheste kõverustega, nii et edaspidi praegust teed ilma suurema vaevata jäädavaks juurdeveo raudteeks ümber muuta saab. Kõige suurem tõus on 0,006 — 35. ja 36. versta peal ja kõige vähem kõveriku raadius 200° — viienda versta peal, Reiu jõest ülemineku ees, kui arvesse võtmata jätta kõveriku raadiust 65°, mis ajutiselt pealiiniga ühenduse kohal Riisselja pöörangu juures on. Raudteeliin on aetud kohalike metsaülemate nõusolekul neid metsasihte ja lanke mööda, kus ta metsa kasutamiseks kõige sündsam ja kohalikele elanikkudele kättesaadav on.

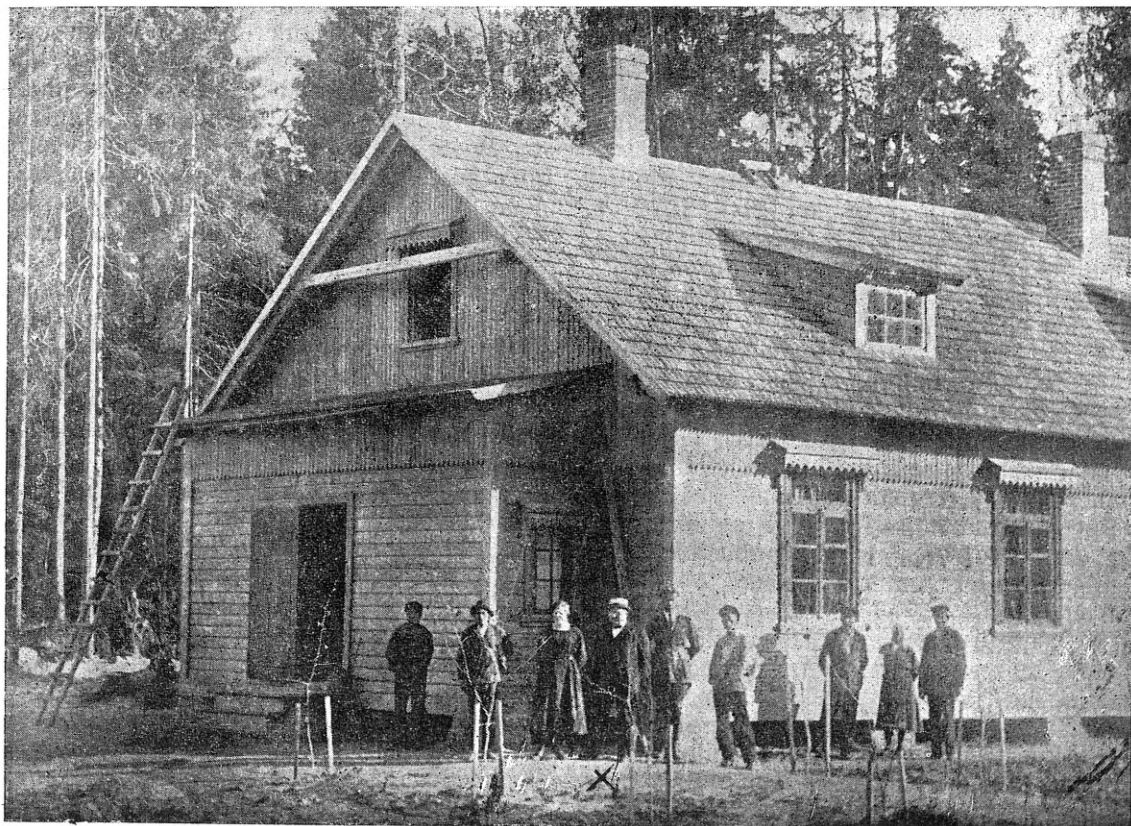
Kõikide tõusude ja languste pikkus on 9332,13 sülda, ehk 45% tervest tee pikkusest ja nimelt tõusude arv Riisseljast Orajõe on 4512,70 sülda ehk 22% kogupikkusest ja ümberpöörduvalt Orajöest Riisseljale 4819,43 s. ehk 23,5% kogupikkusest. Mullakeha on enamasti kõik madal tamm ja üks Reiu, Oru ja Uldre jõgedest ülemineku kohtadel 45, 332 ja 343 pikettide peal on kõrgemad tammid täidetud; kaevikuid



Inseneer J. Simpmann-Vambola.
Riisselja—Laiksaare raudtee tegelik ehitaja.



Inseneer Max Genz.
Riisselja—Laiksaare raudtee ehituse juhataja.



Laiksaare jaam. × Sama jaama ülem Kangur.

on võrdlemisi vähe. Maapind on suuremalt osalt liivamaa, kividega ja kändudega, ja osalt savine maa ning väike osa kerge turbaraba, mis iseenesest ehitamiseks vähe raskust sünnitas, kuid suurel arvul ette-tulnud kändud ja kivid on sünnitanud mullatöödele omajagu raskusi, samuti oli tasase ja märja maa tõttu rohkesti raskusi vee ärajuhtimisega.

Raske oli veel raudtee ehitamine 9. versta peal, n. n. Kolgi rabas, kus umbes $\frac{3}{4}$ versta ulatuses ligi $\frac{1}{2}$ sülla paksuses

raudtee pealiinil ettenähtud tingimiste järele mäna ehk kuuse liiprite peal; liiprite arv versta peal on 1750.

Sillad on ehitatud kõik puust, kas pak-kudest kokkuseatud rakete peal, ehk jälle raamide peal, nagu see Pärnu-Tallinna raudtee pealiinil vähemate sildade juures tehtud.

Sildasid on ehitatud:
 vähemaid — avausega: 1,0 süld — 26 tükki
 " " 1,5 " — 4 "
 " " 2,0 " — 4 "



Raudtee ehituse juhataja kontor Laiksaares.

tuli raba maha võtta ja ballastiga täis täita. Kõik kändud said liini alt dünamiidiga välja võetud, samuti ka suuremad kivid.

Mullakeha ristprofiil on võetud Pärnu-Tallinna juurdeveo raudtee ristprofiili järele: raudteetammi pealne laius on 1,35^o ja kallakud madala kõrguse tõttu 1:1, suurematel tammidel 1:1 $\frac{1}{2}$; kaevikute ristprofiil on kallakutega 1:1.

Roopad on maha pandud raskusega 8,32 naela, järeljäänud vanadest roobas-
 test, mis pealiinilt välja võetud ja mille otsad tasaseks saetud. Roobaste maha-
 panemine on sündinud Pärnu-Tallinna kits.

vähemaid — avausega: 3,0 " — 4 tükki
 ja kogu " 8,0 " — 1 "

Puutorud on tehtud avausega 0,20 —
 — 0,50 s. — 8 tükki. Avauste kogupik-
 kus on 56,2^c ehk 1,35^c versta peale. Suuremaid sildasid on 2, üks üle Reiu-
 Teitoja ja teine üle Lemme jõe.

Veevarustust on praegu ajutiselt sisse
 seatud 9 versta, Laiksaare ja 35 versta
 sildade juures. Sisseadmisele tulevad vee-
 varustused Laiksaare, Massiaru ja Orajõe
 jaamade juure, ilma iseäraliste veemajadeta
 ja tõrteta, otsekohe pumpamisega pulso-
 meetrite abil veeallikast veduri tendrisse.

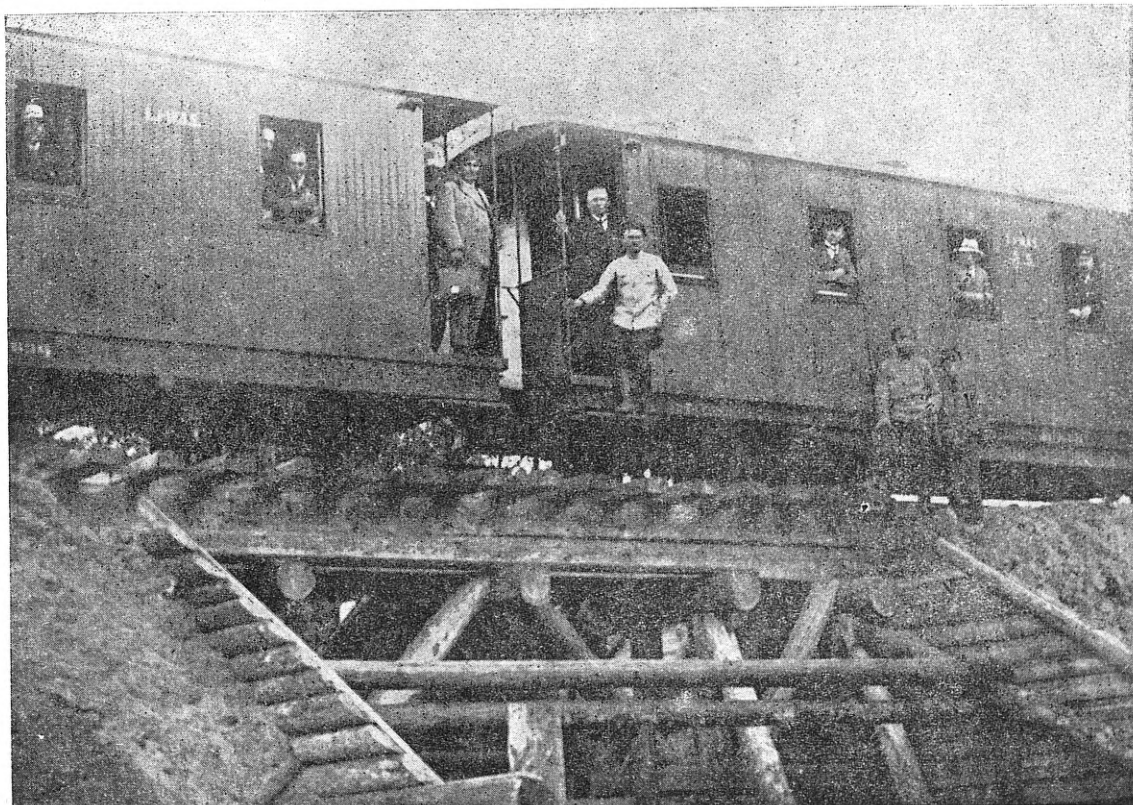
Kolmnurgad saavad ehitatud Riisselja ja ja Massiaru jaamades — vedurite ja lumeree ümberpööramiseks.

Jaamasid on ettenähtud:

1. Riisselja, ajut. telefoni punkti nime all, 91. versta pealiinil, harutee ühenduskohal pealiiniga. Jaamahoone on juba valmis ja temas on asetatud kontoriruum ja telefonipunkti ülema ja -abi korterid. Hoone on ehitatud püst vahverkist esialgu sindli katusega. Telefonipunkti ülemaks on Letner, abiks — Saarts.

Jaamal on 1 tagavaratee.

3. Laiksaare, täisjaam 18. versta peal, metsa sees ja 3 versta Laiksaare-Mõisa-küla alevikust eemal. Jaam on ühendatud maanteega. Siin on ehitatud ja valmis jaamahoone ja 2 kasarmut. Nendes leiavad aset jaama kontor, ooteruum, jaamaülema, tema abi ja teemeistri korterid. Ühes kasarmus asub praegu ajutiselt teede tehnilise ehituse juhat. ja M. Genz'i kontor. Jaamaülemaks on Laiksaares Kangur. Jaamal on 2 teed ühes umbteedega.



Ehitustööde järelvaatuse komisjon Laiksaare haruteel.

Jaamal on kavatsatud tagavaratee, ehitamise alla tuleb veel kolmnurka sünnitades teine, mis Pärnu pool pealiiniga ühineb.

2. Ristiküla, pooljaam ehk platvorm, asub 6. versta peal, mõnikümmeend silda Pärnu-Kilingi-Nõmme postmaanteest eemal. Ümberkaudu rohkesti külasid ja talusid. Pooljaam on ühendatud maanteega selleks ehitatud tee läbi. Jaamahoone (kasarm) on ehitatud puust, püst vahverkist, sindli katusega ja kivi vundamendi peal. Hoones leiavad aset ooteruum ja vanema töölise korter. Jaamaülemat ei ole, piletid hakkab müüma jaama valvur—vanema töölise naine.

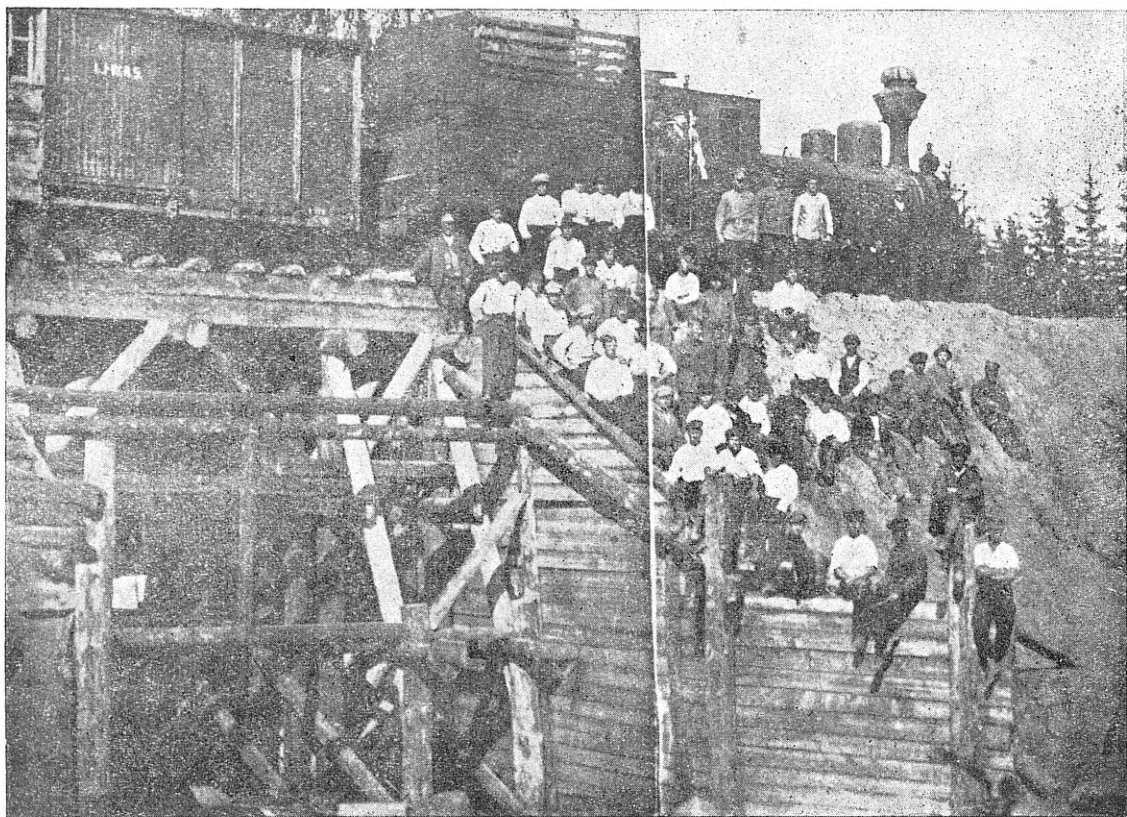
4. Massiaru, täisjaam 29. versta peal, metsa sees ja 2 versta Urissaare alevikust eemal. Jaam saab ühendatud maanteega raudtee puuladuni, praegu oleva ajutise raudteeharu kaudu; nimetatud raudteeharult saavad roopad üles võetud peale puude väljavedu ja tee maanteeks ümber korraldatud. Massiarus on valmistaamisel jaamahoone ja kasarm, kus asuma saab jaamakontor, ooteruum, jaamaülema ja teemeistri korterid. Jaamaülemaks on ette nähtud Kuningas, praegune Pärnu jaamaülema abi.

Jaamal on 2 tagavarateed ühes umbteega.

5. Orajõe, tee lõpu pooljaam 42. versta

peal, metsa sees ja ligi 3 versta eemal Dreimanni nimelisest külast ja sadamast ning ligi 100 sülda Läti piirist. Olgu juure tähendada, et uue Eesti-Latvija piirijoone järele läheb raudtee oma lõpul ligi 5 versta, läbisegi 100 sülla kauguses paralleel Läti piiriga. Ühendustee maanteega on tegetamata. Ehitamisel on siin jaamahoone (kasarm), kus saavad asuma platvormi kontor, ooteruum ja vanema töölise korter. Jaamaülemat siin ettenähtud ei ole, tema aset täidaks piletimüüja jaamavalvur —

on sinna raudteed õige hõlbus pikendada. Ikla iseenesest on Heinaste alevik, kuulub Eesti territooriumi alla, on varustatud sadamaga ja jääb umbes $\frac{1}{4}$ versta eemale Heinaste jaamast (Volmari juurdeveo raudtee). Meie poolt on raudtee siht Orajõest — Iklani juba 1920. a. aetud. Kui edaspidi metsaharutee peaks jäädavaks juurdeveoraudteeks ümber muudetud saama, siis tuleks ja võiks tarbekorral raudteed kunni Iklani välja ehitada ja ühendus Pärnu-Tallinna raudtee pealiiniga teha Surju jaamas,



Sild üle Lemme jõe Laiksaare raudteel.

vanema töölise naine. Kavatsusel on ka ajutise laudadest vedurikuuri (depoo) ehitamine.

Jaamas on 1 tagavaratee.

Jaamahooned ning kasarmud Laiksaare haruteel on ehitatud kõik puust, püst vahverkist, sindli katusega, osalt kivi vundamenti peal, väljastpoolt laudadega vooderdatud ja seestpoolt krohvitud. Iga jaamahoone juure ehitatakse keller, kuurid, väljakäigukohad, aidad, kaevud jne.

Tee lõpeb järjekult 42. versta peal Orajõe jaama juures. Massiarust Iklani on kõigest 4 versta, nõnda et tulevikus

ära keerates Reiu jõe silla ees. Tehnilisi takistusi harutee Surju jaama väljaviimiseks ei ole.

Liikumise korraldamiseks on ehitatud kergematüübiline ühejuheline telefoniliin Riiselta pöörangu juurest kunni Orajõe jaamani 16—18 postiga versta peale. Teemärgid ja kõverikkude näitajad on puust kavatsatud; iseäralisi verstatulpasid ei ole ette nähtud, vaid versta numbrid saavad paigutatud lähemate telefonipostide külge ja õige versta koht ära märgitud värviga roopa külje peal. Kruusa toomiseks on avatud Massiaru liiva karjeer.

Tee ehitus on eelarve järele hinnatud 26.000.000 marga peale ehk versta peale 26.000.000: $41,5 = 626.506$ marka, siia juure ei ole arvatud roobaste hind, mis lepingu põhjal hinnata antud said: Sidematerjalide kordaseadmiseks on eelarve järele 100 marka puuda pealt arvatud, kuna harutee ehitamiseks ainult tarvitusel olnud sidematerjaali antud sai. Peale selle sai raudtee alla maa riigi poolt maksuta tarvitada antud. Riigi maast läbimineva raudtee laius on 25 sülda, eramaast — aga kuni

materjalide puudust, majanduslisi raskusi ja erakorralisi ehituse olusid, kus muuseas tuli töölisi Pärnust igapäev ehituse kohale sõidutada, on tee praegu (novembri lõpp 1922. a.) nii kaugel, et detsembrikuul ta avamine võib sündida. Selle juures ei või mitte arvestamata jätta kõigiti hoolsat, ennastsalgavat ja rasket tööd, mis tee ehituse peajuhataja inseneer E. Genz ja kohaline ehituse juhataja ins. M. Genz ning ettevõtjad insenerid J. Simpmann-Vambola ja V. Vidjakin on tee ehituse juures ülesnäidanud.



Roobaste mahapanemine Lalksaare haruteel.

10 sülda. Erasisikute maast läheb raudtee umbes 4 versta ulatuses läbi.

Eraldi veerevat koosseisu harutee jaoks ei ole ettenähtud, vaid eksploateerimine sünnib Pärnu-Tallinna veereva koosseisuga.

Tee ehitamine oli juulikuust 1920. a. kuni augustikuuni 1921. a. raudtee oma käes, millise aja jooksul 14 versta raudteed valmis ehitati, peale selle anti tööd V. Vidjakinile teha, kes üksinda üle 2 kuu töötas, selle järele läksid ehitustööd tuntud ettevõtja inseneer J. Simpmann-Vambola kätte; tema ja V. Widjakini käes on praegu tee ehitus lõpetamisel. Arvesse võttes roopa-

Lõpuks tuleme veel raudtee äratasuvuse küsimuse juure. Teatavasti sai kontsessioon raudtee peale 6 aasta peale kindlaks tehtud, millise aja jooksul raudtee ehituse kulud tasa peavad tehtud olema. Kuid asjatundjate ringkondade poolt kuulub, et raudtee oma ehituskulud juba paari aasta jooksul ära tasub.

On ju raudtee ääres määratunud arvul ettevõtjatel, (Diks & Co., Vambola, Põhja paberi & puupapi vabriku, Mets. Peavalitsuse ja Linde) vabrikutel ja asutustel põletis- ja tarbepuid valmistatud, mis mitme aasta peale raudteele rikkaliku veo garanteerib.

Pealegi on raudteel enesel ligi 10 000 kubiksülda puid väljavedu ootamas; õigusega võib ütelda, et Laiksaare raudtee varustab pea kogu Pärnu-Tallinna raudteed küttematerjaliga.

Käesolevat kirjeldust lõpetades, kuuleme, et täieline liikumine Riiselja — Orajõe raudteel algab jaanuarikuu algul; esialgu pannakse segarongid reisijate veoks 2—3 korda nädalas liikuma, kuna aga puurongid igapäev liikuma hakkavad. Väljatöötamisel on kauba- ja reisijateveo mää-

rused ja tariifid, mis üldjoontes Pärnu-Tallinna teega ühed ja samad saavad olema. Raudtee sisemisest korrast olgu veel tähendada, et teel saab määratud 2 teemeistri piirkonda (à 21 versta ja 3 artelliga) asukohtadega Laiksaares ja Massiarus, kuna tee ise I tee ja ehituse jaoskonna alla (Mõisaküla) alluma saab.

Kirjelduse selgituseks toome mõned ülevõtted nimetatud haruteest.

XI. 22.

Ernst T-a.

Raudteede eksploatatsioon.

A. R—nn.

(Järg).

Liikumise kasv.

Läbilaske ja läbiveo võime suuruste väljaarvamist toimetatakse, nagu eelpool tähendatud, tee loodetava töö (laadungite ringlus, reisiliikumine) põhjal. See suurus maksustatakse teatava momendi, harilikult — kolmanda eksploateerimise aasta kohta, millise aja jooksul raioon enam-vähem kokkukõlastub uue teega.

Kuid, nagu tähelepanekud näitavad, ei jää raudteede töö tarded ühte ja samasse olekusse, vaid kasvab alatasa, kusjuures uute teede tööhulk kiiremini, vanade — aeglasemalt suureneb. Keskmiselt võib teede töö kasvu arvata 4 kuni 5 protsendini aastas. Siit järeldus, et kui raudtee mehhanismi põhisuurus täpipealt välja arvata kolmanda eksploateerimise aasta töö järele, siis järgnevail aastail ta enam nõuetele ei vasta, sest tad tuleb suurendada. Iga suurendamine aga nõuab aega. Veereva koosseisu soetamiseks kulub mitte alla aasta, mitmesugusteks ehitustöödeks (jaamade laiendamise ja veega varustamise alal, arvates siia ka projektide kokkuseadmise aega, roobaste, kinnitusvahendite, veevarustuse sisseseadete valmistamiseks ning tööde eneste tegemiseks) vajaneb tihtigi kaks ehitushooaega; kui aga raudteele esitatakse veod niisuguses ulatuses, mis üle ta jõu käib, siis teostab ta nad, tuues kahju mitte üksnes kliendile (lamestikule), vaid ka enesele, sest et ülikoormatud mehhanismi tegevus talle kallimaks maksma läheb kaubanduskiiruse langemise ja veereva koosseisu ringluse halvenemise tõttu. Viimaks, on läbilaske võime suurendamine seotud olemasoleva sisseseade

lõhkumisega (teeosade ja pöörangute ümberpaigutamine, läbisõidukohtade ümberviimine j. n. e.). Siit saabub tarvidus teatava tagavara järele raudtee mehhanismi põhisuuruses; see tagavara kaugendab mehhanismi ülikoormatuse ja laiendustööde tarviduse momendi kätte jõudmist. Kui aga niisugune tarvidus ometigi tekib, siis peab laiendust teostama mitte üksnes hädapärast nõuetavas ulatuses, vaid jällegi teatavat tagavara tehes. Ometigi ei tohi selle tagavara suurus olla ülemäärane, sest et iga-sugune tagavara esineb surnud kapitaalina, mis tulu ei too. Selleks, et tee laiendamisel võimalikult lõhkumistöödeta läbi saada, peab juba tee ehitamisel ette nägema kõik ta järgnevad arenemise staadiumid. Maa võõrandamist tuleb toimetada niisuguses ulatuses, et tulevikus ära hoida täiendavat võõrandamist: kõnelemata suurest ajakaotusest, millega seotud võõrandamise vormaalsused, tuleb silmas pidada, et raudteelähedaste maatükkide hinnad peatamatult kerkivad, nii et maad tagavaraks võõrandades ja sellega kapitaali protsente kaotades, ikkagi rohkem võitnud ollakse kui pärast sama maa eest mitmekordset hinda makstes. Jaama suurendamisel võimalikude lõhkumistööde ärahoidmiseks tuleb asendada hooned nii, et neid pärast maha kiskuda ei tuleks. Vaksalid, depood, kaubaplattformid ja muud ruumid tuleb projekteerida nõnda, et alati võimalik nende laiendamine, kuid ka ses mõttes tuleb loobuda äärmusist, sest hoone, kuigi kohtlik ümberehituseks, võib selle eest tarvitamisel mitte küllalt otstarbele vastata. Tarvis kaaluda järele kõik need head ja pahed ning siis

otsustada küsimus passilikult juhuse nõuetele.

Nii siis elab üle iga tee järgmised alata vahelduvad ajajärgud: kord käivad talle esitatud nõuded üle ta jõu, siduvuses millega kallineb eksploatatsioon, kord jälle vastupidi, tõuseb tee võimsus üle selle normi, milline nõuetav oleks antud tegevuse intensiivsuse juures, järjeldades kapitaali kasuta seismist.

Peremehe ülesandeks jääb — alatine terane valve vedude arengu järele, et parajal ajal teed laiendada osata, seda laiendust ettevõttele kõige kasulikumalt teostades.

Kokkuvõtte.

Kõik ülalpool toodud harutused lubavad meil öelda üldises kokkuvõttes, et raudtee (kui iseliikuva terviku, nii ka kui rahvamajanduse osa) huvid ühtlaselt ja painumalt nõuavad, et ehitamine ei saaks eraldatud tulevast eksploatatsioonist, et otsused kunagi tehtud ei saaks üksikute ehitus- või üksikute eksploatatsiooni huvide vaatekohalt, vaid nende huvide komponendi põhjal. Raudtee mehhanismi põhisuurused — läbilaske- ja läbiveo võime ehk, lühemalt, raudtee võimsus — peavad vastama eelolevale tegevusele. Kuid see ülesanne, nagu ju enamalt öeldud, võimaldab mitmesuguseid lahendusi. Võib jätta järsud kallakud ja kõverikud ning sellega ehituskulusid piirata, milline võit teostub eksploatatsiooni kallinemise arvel. Saab toimetada ka vastupidi: ehitada tee lamedate kallakute ja kõverikkudega ning sellega saavutada ökonoomiat eksploatatsioonis. Kuid see ökonoomia järjeldab ehituse kallinemist. Samasuguse ehitus- ja eksploatatsiooni huvide kokkupõrkega on tegemist ka vedurite võimsuse valikul. Kõikidel selletaolistel juhustel pole raske leida huvide komponenti tingimusel, et raha peale ümberarvatud eksploatatsiooni kasu, mis paremate ehitusviiside tõttu saavutatud, kinni katab nende paremate ehitusviiside kaasas käivate kulude protsendid. Sellega siis esineb kantud kulude kasuprotsent lihtsama mõõduabinõuna, kui üksikute tee tähtsamate detailide, nii ka kogu raudtee ettevõtte hindamisel. Kui raudtee ettevõttesse pandud kapitaal niisuguseid protsente kannab, mis vähemad pole harilikudest kasuprotsentidest muis antud maa ettevõtetes, siis peab seda raudteed kahtlemata elujõuliseks ja tululikuks nimetama, sest ta ei

ela mitte ainult valitsuse kassa arvel. Muidugi sunnivad poliitilised ja sõjalised väljavaated vahel ehitama täieliku puudujäägiga töötavaid raudteid. Samuti ei või ökonoomilistel põhjustel rajatud raudteilt nõuda majanduslist kasu juba esimestel eksploatatsiooni aastatel. On olemas terve rida n. n. pionäärraudteid, millelt kasu loota pole rida aastaid, millede vältel need teed majanduslist tegevust võivad välja kutsuda omas raioonis, milles tee ehitamiseni see tegevus sootuks puudus, sest et ei olnud temas seda, mis esineb igasuguse majandustegevuse ainsa algatajana, — ei olnud rahvas-konda.

Kuid iseenesest mõista, ei ole raudteesse asendud kapitaali tuluprotsendi määr veel kaugeltki täielik ja lõpulik tee tegevust karakteriseeriv faktor. Raudtee rajatakse mitte „protsendi“ saamiseks, vaid riigi teenimiseks. Sellepärast peab ta vastama kõigile julgeoleku, kiiruse, regulaarsuse, odavuse ja mõnusususe nõuetele, millistega esineb publikum selle ajakohasema liikumisabinõu suhtes. Aga ka sellest küljest ei pea kalduma liialdusse, ning mainitud nõuete ulatus olgu kokkukõlas tee tegevuse suurusega üksikosades ja tervikus. Need tehnika viimase sõna järele korraldatud tsentralisatsiooni ja signalisatsiooni siseseaded, mis mõõdapäsematud elava liikumisega teedel, on küll sootuks ülearused ühe rongpaariga teeharul. Võttes tingimata tarvilisena monumentaalset vaksalihoonet, mille läbi igapäev käivad tuhanded reisijad, ei tohiks kedagi imestada, kui peatuspunktis, kus tegemist ainult paari kolme juhulise sõitjaga päevas, reisijate pelgupaigaks halva ilma eest üksnes lihtne barakk leidub.

Kõrvalehoid liialdusist on eriti tarvilik just tee ehitamisel. Siin kulutatakse töö käsitajate poolt harilikult kümned ja sajad miljonid. Inimesed harjuvad raha suuremõõdulise kulutamisega, mille puhul hõlbus koguni pillamisse sattuda. Et viimastest pahest hoiduda, tuleb ehitamisel kindlamini kui kunagi muidu meeles pidada vanasõna „kopik kogub rubla“. Iga liigne sissetaad, tegelikust vajadusest mitte tingitu, mitteharilik kallis ehituste konstruktsioon jm. — on tuulde külvatud raha, on kapitaal, mis igavesti nõudma saab protsentide katmist, aga ise midagi sisse ei too, kuna aga teise paika pruugitult ta oma jagu kasu oleks võinud anda.

(Järgneb).

Pärnu—Tallinna kitsaroopalise raudtee sügisene ülevaatus.

Sügisese ülevaatused raudteedel korraldakse harilikult möödaläinud ehitushooajal tehtud tööde järelvaatamiseks, kuid selle kõrval saab ka tutvunud raudtee üleüldise tehnilise, kui ka majanduslise seisukorraga.

Pärnu-Tallinna kitsaroopalisel raudteel on veel sügisel ülevaatusel saanud kindlaks määratud tähtsamad ehitused ja tehnilised täiendused, mis järgneval aastal teostamiseks saavad määratud ja eelarvesse ülesse võetakse. Käesoleva aasta sügisene ülevaatus algas 24. oktoobril Tallinnas Sadama-jaamas ja lõppes 29. okt. Surju jaamas.

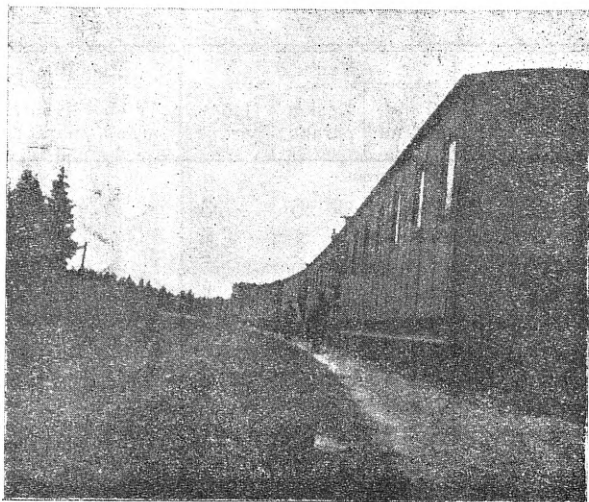
Kõigepealt leian tarvilikuks peatada tehtud tööde juures. Neid töid, iseäranis uusi, ei ole küll palju, sest seda takistavad olemasolevad piiratud krediidid, kuid siiski on suudetud mõndagi korda saata. Uutest ehitustest võiks nimetada Mõisakülas veosakonna kontori, õli tagavarade keldri ja uue ladu ruumide ehitamist. Viljandis, kus korterite muretsemine raudteelaste suureks raskuseks on olnud, on jaamahoonele teine kord peale ehitatud, teenijatele korteriteks. Sinna saab ka ametiruumid antud politsei-jaoskonnale. Nõndasama on teine kord peale ehitatud Allikul puhkeruumidele. Kärevere jaamas, kus jaamaülem oma perekonnaga ja abi vagunites elasid, on olemasolevat jaamahoonet laiendatud ja kaks korterit juure ehitatud. Hoonete ehitusalal võiks veel nimetada Mõisaküla depoo katuse uuendamist, mis juba täiesti hädaohlikuks oli muutunud. Ehitusel oleval Laiksaare liinil on ka juba teenijate- ja tarviliste ametiruumide ehitus lõpetamisel.

See oleks lühidalt tähtsamatest töedest hoonete ehitusalal. Peale selle on teostud ja osalt teoksil jooksev remont ja terve rida vähemaid töid. Mis silma torkab, on see, et pea kõik suuremad jaamad on täiesti korda seatud ja ka uuesti üle värvitud. Ainult sisemise puhtuse peale jaama hoonetes võiks rohkem rõhku panna. Hoopis teise välimuse on omandanud peale värvimist ja parandamist Mõisaküla jaam. Soovitavaks jääks aga, et jaamade sisemised värvimistööd mitte tumedate värvidega ei saaks tehtud. Ka võiks ehk välimine hoonete värv endisest veneaegsest värvist lahku minna. Praktiliseks hoonete katmisel P.-T. raudteel tuleb pidada katuste katmist

tsement-katusekividega, mis tihti vanale pilpakatusele peale pannakse. Et raudteel omal Mõisakülas kaks sellekohast katusekivi pressi on olemas, mis läbi aasta töötavad ja juba mõned aastad töötanud on, siis on suur osa katustest juba tsement-kividega kaetud.

Hoonete ehituste alal on tuleva aasta programmi ülesse võetud Tallinn-Peajaamas ehitada teenijatele kahekordne telliskivist elumaja 8—10 korteriga. Raplas tuleb elumajale teine kord peale ehitada, Ollepäes ja Kilingi-Nõmmes — juure ehitada ooteruumid, Olustveres — ehitada elumaja kahe korteriga, ja muud vähemad juure ehitused.

Mis puutub raudtee pealisehitusse üle-



Tee ülevaatusel rong.

ülde, siis on selle puudustest ajakirjanduses varem mitu korda juttu olnud. Peapuuduseks tuleb lugeda ära kulunud ja ära vananenud roobastikku. Selle kõrvaldamiseks oli kaks kavatsust, millest esimese järgi oleks tulnud muretseda uued raskematüübilised roopad, ja ühes nende mahapanemisega oli kavatsus ka tee profiili reguleerida. Teine kava oli, iseäraliste küljelaappidega kõvendada roobaste ühenduskohtasid. Viimasel ajal on teine võimalus, kui mitte praktiline, ära jäetud. Esimese võimaluse teostamine läheks maksma vähemalt 250.000.000 marka. Et aga raudtee praegu hoolekande all ja tee lõpuliku saatuse küsimus lahendamata, siis on ka uue roobastiku küsimus selle tõttu ootele jäänud.

Vaatamata roobastiku seisukorra peale, tuleb siiski konstateerida, et tee seisukord viimastel aastatel paranenud on, sest aastastalt on ikka rohkem rõhku pandud liiprite vahetuse ja raudtee ballasteerimise peale. Näit. on sellel aastal liipreid vahetatud 104.500 tükki ja ballasti välja veetud 1245,5 kant silda. Need arvud vastavad normaalnõudmistele ja on ligikaudu ühe suuruse mõõdaläinud aasta arvudega. Siiski on üksikuid kohti, kus ballasti puudust võib märgata. Ka on nii kaugele jõutud, et tees ei leidu enam poltide asemel roopanaelu, mis varem tihti ette tuli.

Et liikumine P.-T. raudteel järjekindlalt kasvanud, siis on ka suuremates jaamades tarvilisi teid pikendud ja ka umbteid juure

ehitatud. Samuti on mitmes jaamas tuleval aastal jaamateede laiendamisi ette nähtud.

Sildade seisukorda tuleb rahuloldavaks lugeda. Peapuudused, mis kevadel said komisjoni poolt kindlaks tehtud, on raudteevalitsuse poolt kõrvaldud. Iseäranis on rõhku pandud puust sildade põhjaliku paranduse peale. Ainult Halliste silla parandustöödega ei oldud veel algust tehtud, mis rutuliseks tunnistati ja arvatavasti praegu juba lõpul on. Tee ja ehituste alal jääks soovida, et tuleval aastal saaks töödega varem peale hakatud.

Veo-osakonna alal tuleks tähendada, et seisukord on ka siin paranenud. Tehaste tööde kohta (1./I.-22. — 1/XI.-22.) lisan siia juure alljärgneva tabeli:

Andmed veereva koosseisu paranduste kohta

(1./I.-22. — 1/XI.-22.)

Kuu	Vedurid			Reisijate vagunid			Kauba vagunid			Märkused
	Täiel. parand.	Keskm. parand.	Jooks. parand.	Täiel. parand.	Keskm. parand.	Tähtaj. parand.	Täiel. parand.	Keskm. parand.	Tähtaj. parand.	
Jaanuvar .	—	6	3	7	—	56	—	—	51	
Veebruar.	1	1	5	—	—	59	—	—	30	
Märts . .	—	6	5	—	1	60	1	—	117	
Aprill . .	—	7	4	—	—	59	2	—	72	
Mai . . .	1	2	—	—	—	35	1	3	137	
Juuni . .	1	4	—	1	1	34	2	—	150	
Juuli . . .	4	3	—	2	—	40	5	—	135	
August . .	1	6	—	—	—	35	1	1	139	
Septemb.	1	7	—	—	—	29	3	—	129	
Oktoober	—	4	—	2	2	34	3	6	68	
Kokku .	9	46	17	12	4	441	18	9	1028	

Nagu näha, on käesoleval aastal kunni 1. novembrini vedureid täielisest parandusest 9 tükki läbi käinud, kuna minevase aasta jooksul 4 vedurit täielisest parandusest läbi on käinud. Veerevkoosseisu parandustöödega on igatahes nõnda kaugele jõutud, et enam pole vedurite ja vagunite sabasid tehaste värvate taga, mis parandust ootaks. See on tõenduseks, et tehaste administratsioonil kui ka töolistel ei puudu huvi oma ülesannete vastu, milleks ehk osalt ka tükitöö sisseseadmine kaasa on aidanud. Tehaste ruumide ja sisseseadete kohta on märgata, et viimased mitte täieliselt ei vasta töönooetele. Selle kõrvaldamiseks saab tuleval aastal arvatavasti juure ehitatud vagunikuur ja osalt tehaste tehnilisi abinõusid täiendud.

See oleks lühidalt kokkuvõte P.-T. raud-

tee tehnilise seisukorra kohta. Võiks ehk veel tähendada, et ülevaatusel sai sisse sõidetud Lelle-Eidapere teele, mis nüüd lepingu põhjal P.-T. raudteele kasutamiseks üle antud, ning Sindi ja Laiksaare haruteede.

Puudutades mõne sõnaga teenijate seisukorda, võrreldes riigiraudtee teenijatega näeme, et siin tingimised ligikaudu ühesugused on, kuid P.-T. raudteel ei saa teenijad perekonnaabiraha. Selle asemele on kavatsus raudteevalitsusel kõikidele alalistele teenijatele anda pühadeks toetuseks 14. kuu palga.

Lõpetades tuleb sügisest ülevaatuskordaläinuks lugeda, kuid raudtee edaspidise seisukorra arendamiseks jääks soovida, et tema saatuse küsimus pea lõpulikult lahendatud saaks.

E. S.

Läti kaubaveo tariifi põhijooned.

Veoraha väikese kiiruse saadetiste pealt arvatakse iga 10 klg. ja iga 1 klm. pealt järgmiselt:

I. klassi järgi	10 kop.
II. " "	7 "
III. " "	4,5 kop.
IV. " "	3,3 "
V. " "	2,4 "
VI. " "	1,8 kop.
Scheema nr. 1 järgi	2,5 "

V. ja VI. klassi kuuluvate kaubasaadetiste pealt võetakse veoraha V. ja VI. klassi tariifi järgi sel korral, kui saadeti kaalub vähemalt 10000 klg. Vähem kui 10000 klg. kaaluvate V. ja VI. klassi kaubasaadetiste pealt takseeritakse veoraha IV. klassi järgi.

Veoraha pikemate kauguste pealt saab alandatud järgmiselt:

a) esimese nelja klassi järgi kauguse pealt:

üle 50 klm. kuni 100 klm.	10%
" 100 " " 150 "	20%
" 150 " " — "	30%

b) V. klassi järgi kauguse pealt:

üle 20 klm. kuni 30 klm.	10%
" 30 " " 40 "	20%
" 40 " " 50 "	30%
" 50 " " 60 "	40%
" 60 " " — "	50%

d) VI. klassi järgi kauguse pealt:

üle 20 klm. kuni 30 klm.	20%
" 30 " " 40 "	30%
" 40 " " 50 "	40%
" 50 " " 60 "	50%
" 60 " " — "	60%

e) Scheema nr. 1 järgi kauguse pealt:

üle 20 klm. kuni 30 klm.	20%
" 30 " " 40 "	30%
" 40 " " 50 "	40%
" 50 " " 60 "	50%
" 60 " " 70 "	60%
" 70 " " 80 "	70%
" 80 " " — "	80%

Kaubasaadetised, väljaarvatud ilma koh-tade arvuta, lahtiselt veetavad, jagatakse nende kaalu järgi kolme järku. Esimesse järku kuuluvad saadetised, millede kaal on alla 4000 klg., teise järku — saadetised, missugused kaaluvad 4000 kuni 10.000 klg., ja kolmandasse järku — saadetised, mil- lede kaal on 10.000 klg. ehk rohkem. Eelpool näidatud tariifikava järgi väljaarvatud veo- raha saab saadetiste pealt, mis kaaluvad 4000 klg. kuni 10.000 klg. alandatud 10%, ja saadetiste pealt, millede kaal on 10.000 klg. ehk rohkem — alandatud 25%.

Kaubad, missugused veetakse lahtiselt,

ilma pakkimiseta, võetakse saatmiseks vastu ainult partiis, mitte vähem kui 4000 klg. raskuses, kus juures veoraha ar- vatakse saadetise tõeliku kaalu pealt, kuid mitte vähem, kui vastava kauba vaguni laadimise normi arvesse võttes.

Pikkadeks asjadeks loetakse asjad, millede pikkus ulatab üle 90,14 mtr. Pikkade asjade veoraha takseeritakse nende tõeliku kaalu pealt ja sel juhtumisel, kui saadeti kaalub 4000 klg. ehk rohkem, ka ettenähtud 0% mahaarvates, kuid veoraha tuleb võtta vähemalt 32 rubla saadetise ja kilomeetri pealt.

Veoraha võetakse loomade pealt järg- miselt:

Suurte loomade pealt: (lehmad, härjad) tüki ja klm. pealt 4 rubl. 80 kop.; vaguni- saadetistes, vaguni ja klm. pealt 19 rub. 20 kop.

Väikeloomade pealt: (vasikad, lambad, kitsed sead jne.) tüki ja klm. pealt — 80 kop.; vagunisaadetistes, vaguni ja klm. pealt 24 rubla — kop.

Hobuste, eeslite, varsade (kõrgusega 1,42 mtr.) pealt, tüki ja klm. pealt 4 rubla 80 kop.; vagunisaadetistes, vaguni ja klm. pealt 28 rubla 80 kop.

Varsade pealt kõrgusega kuni 1,42 mtr., tüki ja klm. pealt 1 rubla 60 kop.

Ühes vagunis ja ühe saatekirja järgi suurte ja väikeste loomade veo korral võe- takse veoraha suurte ja väikeste loomade pealt 3 rubl. 20 kop. iga suure looma ja kilomeetri pealt, kuid mitte rohkem, kui vagunisaadetise tariifinormi järgi; peale selle võetakse väikeloomade pealt veoraha 48 kop. iga looma ja kilomeetri pealt, kuid üldine veoraha suurte ja väikeste loomade pealt ei või olla vähem kui 28 mk. 80 pen. vaguni ja kilomeetri eest. Kui aga tükiviisi takseeridaes, veoraha tuleb oda- vam, siis tarvitatakse viimast takseerimise viisi.

Segarongides ja kiirendatud kaubarong- gides (suure kiirusega) veetavate saadetiste pealt võetakse veoraha väikese kiiruse saa- detiste tariifide normide järgi, kõrgenda- tult 75%.

Peale veoraha, võetakse lisamaksusid:

- 1) Kauba saatekirja planketi eest 1 rubl. — kop.;
- 2) kauba kaalumise eest, iga 10 klg. pealt 8 kop.;
- 3) lahtiselt veetava kauba kaalumise eest, vaguni pealt 60 rubl. — kop.;

4) kauba sisselaadimise eest, iga 10 klg. 40 kop.;

5) kauba väljalaadimise eest, iga 10 klg. pealt 25 kop.;

6) ümberlaadimise eest ühe roopavahe laiuselt teelt teisele, iga 10 klg. pealt 65 kop.

Märkus: Põletispuude ja klassifikatsioon II kategooriasse kuuluvate metsamaterjalide ümberlaadimise eest võetakse iga 10 klg. pealt 40 kop..

7) Kauba mahalaadimise eest, liigkaalu puhul, iga 10 klg. pealt 65 kop.;

8) jaama maatüki tarvitamise eest kauba all, missugune omaniku poolt õigel ajal peale ei laaditud, ehk jaamast ära ei veetud, iga 1 ruutmeetri ja 1 päeva eest 6 rbl.;

9) vaguni seisuraha Vene, normaal ja 750 mm. laiuse tee pealt:

Esimese päeva eest 300 rubla; teise päeva eest 400 rubla; kolmandama ja iga järgmise päeva eest 500 rubla.

600 mm. laiuse tee vagunite pealt: esimese päeva eest 150 rubla; teise päeva eest 200 rubla; kolmandama ja iga järgmise päeva eest 250 rubla;

10) kauba saatekirja ära kirja kokkuseadmise eest 6 rbl.;

11) teate kokkuseadmise eest kauba kohalejõudmise üle 6 rbl.;

12) Kauba hoiuraha enne ärasaatmist ehk peale kohalejõudmist võetakse järgmisel määral:

1, 2, 3, 4 ja 5-da päeva eest, iga 10 klg. ja päeva pealt 8 kop.; 6, 7 ja 8-da päeva eest iga 10 klg. ja päeva pealt 16 kop.; 9, 10 ja 11-da päeva eest iga 10 klg. ja päeva pealt 24 kop.; 12, 13 ja 14-da päeva eest, iga 10 klg. ja päeva pealt 32 kop.; kauema aja eest kunni ühe kuuni 10 klg. ja päeva pealt 40 kop.; üle 1 kuu — iga 10 klg. ja iga poole kuu pealt 60 kop.; hoiuraha alammäär ühe saadetise pealt—3 rbl.;

13) tükiviisil veetavate saadetiste hoiuraha võetakse: a) raudtee veereva koosseisu pealt — iga tüki ja päeva pealt 90 rbl.; b) muude asjade pealt 15 rbl.;

14) viljaluukide tarvitamise eest, vaguni pealt 60 rbl.

15) tükiviisil veetavate asjade pealt (väljaarvatud loomad, millede sisse-, välja- ja ümberlaadimine toimetatakse kaubaomaniku poolt), millede veoraha arvatakse mitte kaalu järgi, vaid iga tüki pealt ja missugused kaaluvad vähem kui 500 klg. üksikult, võetakse: a) sisselaadimise eest 22 rbl. 50 kop.; b) väljalaadimise eest 13 r. 50 kop.; d) ümberlaadimise eest 36 rubla;

16) nõudmata saadetiste, leitud asjade üle ajalehtedes kuulutuste eest, peale seda, kui nõudmata saadetiste nimekirja on jaamast ära saadetud raudtee valitsusesse, iga saadetise pealt 100 rbl.;

17) ruttu rikkiminevate nõudmata, leitud ja dokumentideta saadetiste üle, millede kohta on ettenähtud lühendatud hoiuaeg, võetakse kuulutuste kulud nende tõelikus suuruses;

18) vahetasu järelmaksu talituste eest;

a) summade pealt kunni 5000 rbl. 1 prots.;

b) " " " " 5000 rbl. kunni 25.000 rubla $\frac{1}{2}$ prots. s. o. 50 kop. iga 100 rbl. pealt, arvates poolikud sajad rublad täiteks, kuid mitte vähem kui 50 rbl. ühe saadetise pealt;

d) summade pealt üle 25000 rbl. $\frac{1}{4}$ prots.;

19) Teatamise eest järelmaksu summa kohalejõudmise üle, ühe saadetise pealt 10 r.;

§ 79. Vormitaitmise eest Lätist välja-veetavate kaupade pealt võetakse:

a) kaupade pealt, millede pealt ei võeta tollimaksu, kuid millede juures tulevad täita aktsiisi-, veterinaar- ja muud kohustused, 20 kop. iga 10 klg. pealt, aga mitte vähem, kui 25 rbl. saadetise pealt;

b) muude tollimaksust vabade kaupade pealt 10 kop. iga 10 klg. pealt, kuid mitte vähem, kui 25 rbl. saadetise pealt;

d) kaupade pealt, mis kuuluvad tollimaksu alla — kui saadetise pealt tollimaks ei ulata üle 500 rbl. — saadetise pealt 25 rbl. — kop.; kui tollimaks ulatab 501 rbl. kunni 1000 rbl. — saadetise pealt 45 rbl. — kui tollimaks ulatab 1001 rubla. kunni 1500 rbl. — saadetise pealt 70 rbl. — kui tollimaks ulatab 1501 rbl. kunni 2000 rbl. — saadetise pealt 90 rbl. — kui tollimaks ulatab 2001 rbl. kunni 3000 rbl. — saadetise pealt 110 rbl. — kui tollimaks ulatab 4001 rbl. kunni 5000 rubla. — saadetise pealt 145 rbl. — kui tollimaks ulatab 5001 rbl. kunni 10.000 rbl. siis võetakse esimese 5000 rbl. pealt 145 rubla ja iga järgmise saja rbl. pealt 1%⁰, kui tollimaks ulatab üle 10.000 rbl., siis võetakse esimese 10.000 rbl. pealt 195 rbl. ja iga järgmise saja rbl. pealt $\frac{1}{2}$ %⁰;

e) elavate loomade pealt — 50 rbl. iga saadetise pealt.

Vormitaitmiste eest läbi Läti transiidina veetavate kaupade pealt võetakse: Saadetiste pealt, millede kaal ei ulata üle 1000 klg. — 50 rbl. Saadetiste pealt, millede kaal ulatab üle 1000 klg. — esimese 1000 klg. pealt 50 rbl. ja iga järgneva 10 klg. pealt 10 kop.

Poola kaubaveo tariifi põhjooned.

I. Kaubavedu. (Määrused maksavad 1. juunist 1921. a.)

Saadetised jagatakse nende kaalu järgi: 1) väikesaadetisteks, millede kaal on alla 5000 kg., 2) poolvagunisaadetisteks, millede kaal on 5000 kg. ja rohkem ja 3) täisvagunisaadetisteks, missugused kaaluvad 10.000 kg. ja rohkem. Veoraha arvatakse saadetise tõeliku kaalu pealt, kuid mitte vähem, kui 30 kg. suuruses saadetise pealt ja 50 kg. väikekiiruse saadetise pealt arvesse võttes. Kaal saab ümmarguseks

tehtud sel kombel, et väikesaadetiste pealt saab iga algatud 10 kg. arvatud täie 10 kg. eest, kuna vagunisaadetiste pealt iga algatud 100 kg. saab arvatud täie 100 kg. eest. Veoraha takseeritakse vähemalt 10 klm. kauguse pealt.

Teatud kaubad, näituseks sõiduriistad; tühjad kastid, korvid, vaadid; elavad puud; vill ja puuvill; heinad, õled j. m., missugused palju ruumi vagunis ära tarvitavad, loetakse kergeks kaubaks ja nende veo korral väikesaadetistes saab veoraha 50% kõrgendatud.

Tariifinormide scheema: (Maksev 1. novembrist 1921. a.)

K l a s s :	Veoraha iga 100 kg. ja 10 klm. pealt	Jaamakulud iga 100 kg. pealt
Suur-kiiruse saadetiste klass	50 mk.	40 mk.
Väike-kiiruse saadetiste I klass	40 "	30 "
" " II "	30 "	20 "
" " III "	18 "	10 "
" " IV "	10 "	10 "

Väike-kiiruse saadetiste V klass.

Kauguse pealt:

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

Jaamakulud iga 100 kg. pealt 10 marka

Väike-kiiruse saadetiste spetsiaal-klass.

Kauguse pealt:

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

Jaamakulusid iga 100 kg. 10 marka.

Väikesaadetised kuuluvad harilikult ainult I—III klassi, poolvaguni-saadetised I—IV klassi ja täisvaguni-saadetised II—VI ja spetsiaal-klassi (Näitus: vili ja jahu kuulub väikesaadetisena II klassi, poolvagunisaadetisena III klassi ja täisvagunisaadetisena IV klassi.)

Loomade vedu: (Määrused maksavad 1. oktoobrist 1921. a.)

	Tükisaadetistes	Vagunisaadetistes	
		Loomade arv vagunis.	Veoraha iga ülenormi laaditud looma pealt.
1) Hobused, varsad, eeslid	10 mk.	8	6 mk.
		10	40 mk.
		12	50 "
			60 "

2) Sarvloomad	8 mk.	12	40 mk.	5 mk.
		14	50 "	
		16	60 "	
3) Vasikad	6 mk.	30	40 "	3 mk.
		40	50 "	
		50	60 "	
4) Sead ja pörsad	4 mk.	40	40 "	2 mk.
		80	50 "	
		120	60 "	
5) Lambad, talled, kitsed	4 mk.	40	40 "	2 mk.
		80	50 "	
		120	60 "	

Jaamakulud: a) tükisaadetistes: hobuste, varsade, eeslite ja suurte sarvloomade pealt — tüki eest 100 marka; muude loomade pealt, tüki eest 40 marka, b) vagunisaadetistes — vaguni pealt 1000 marka.

Lisamaksud: (Maksev 1921. a.).

Saatekirja planketi hind, tüki eest siseühenduses tarvitav 10 marka; rahvusvahelises ühenduses tarvitav 16 marka.

Saatekirja planketi täitmise eest, saatja ülesandel 10 marka.

Kaaluraha: kaalumistel väikestel kaaludel iga 100 kg. pealt 4 marka; koorma kaaludel, iga koorma pealt 20 marka; vagunikaaludel—iga vaguni pealt 60 marka.

Kaaluraha, kaalumisel vagunikaaludel, ühendatud platvormide pealt, iga vaguni pealt 40 marka.

Maks kohtade arvu ülelugemise eest, saatja ehk saaja ülesandel, iga algatud 10 pealt 2 marka.

Maks pealelaadimise eest, iga algatud 100 kg. pealt 10 marka.

Maks väljalaadimise eest, iga algatud 100 kg. pealt 6 marka.

Maks ümberlaadimise eest, iga algatud 100 kg. pealt 16 marka.

Abinõude tarvitamise eest vagunite peale ehk väljalaadimise ja veo juures: vagunite uste luukide ja laadimissildade tüki pealt 60 marka; laudade, palkide ja kottide — tüki pealt 20 marka.

Tõstekraana tarvitamise eest — saadetise iga algatud 100 kg. pealt 1 mark.

Kauba hoiuraha: a) hoiu eest lahtistel platsidel ja platvormidel iga algatud 100 kg. ja ööpäeva pealt 6 marka; b) hoiu eest kaetud ladudes (aitades) iga 100 kg. ja ööpäeva pealt 10 marka.

Vagunite seisuraha kõigi, ka spetsiaalvagunite pealt, väljaarvatud tsisternid nafta ja selle saaduste veoks: a) iga algatud tunni eest esimesel päeval, peale maksuta seisuaaja lõppu, iga vaguni pealt 40 marka; b) iga algatud tunni eest teisel päeval 60 marka; iga algatud tunni eest kolmandamal päeval 80 marka.

Vagunite seisuraha tsisternide pealt: a) iga algatud tunni eest esimesel päeval, peale maksuta seisuaaja lõppu, iga vaguni pealt 60 marka; b) iga algatud tunni eest teisel päeval 80 marka; d) iga algatud tunni eest kolmandamal ja järgmisel päeval 100 mk.

Seisuraha eraomanikkude päralt olevate spetsiaalvagunite seisu eest iga algatud ööpäeva ja vaguni pealt: a) seisu eest jaamateedel alalise seisujaamas peale 5 ööpäeva 50 marka; b) seisu eest teistes jaamades, peale alalise seisujaama, peale 1 ööpäeva 100 marka; d) väljamaa spetsiaalvagunite seisu eest peale 3 ööpäeva 300 marka.

Maks presentide tarvitamise eest, ühe vaguni katteks tarvitatud arvu peale vaatamata, kauguse pealt kuni 200 klm. pealt, ühe vaguni pealt 200 marka; iga järgmise algatud 10 klm. pealt, ühe vaguni pealt 20 marka.

Kui saatja ei tarvitanud tema poolt nõutud presentid, ehk kui saaja ei andnud neid tagasi saadetise väljalaadimiseks määratud tähtaja jooksul, siis võetakse iga presentide ja iga päeva pealt 40 marka.

Maksu saatja poolt sisseantud täiendavate teadaannete täitmise eest võetakse peale sellega ühenduses oleva veoraha ja lisamaksud 40 marka.

Saadetise mittetähtajalise kohalejõudmise, rikkumise ehk kadumise läbi tekkinud kahjude vastu kinnituse eest võetakse maksu kinnitusesumma iga 100 marga ja veokauguse iga 10 klm. pealt 2 penni.

Järeilmaksu summade pealt võetakse vahetasu 2%, ühe saatekirja pealt vähemalt 20 marka.

Raudtee poolt puhtas rahas väljamaksud kulude summade pealt võetakse 5% vahetasu, kuid ühe saatekirja pealt vähemalt 10 marka.

Nõudmata saadetiste oksjoni teel müügi eest võetakse vahetasu 10% müügil saadud summast, ühe saadetise pealt vähemalt 20 marka ja mitte rohkem kui 2000 marka.

Desinfektsiooni maks, vaguni pealt 100 mk.

Maksu vaguni puhastamise eest, saaja asemel, vagunisse väljalaadimise juures jäänud prügist 100 marka.

Maks vaguni puhastamise eest sõnnikust, peale loomade vedu, 50 marka.

Maks vaguni pesemise eest 300 marka.

Saaja poolt sihtjaamast äraviimata elusate loomade pealt võetakse hoiu eest jaama platsidel, iga algatud tunni eest, peale maksuta hoiuaja möödaminekut: hobuste, eesliste, suurte sarvloomade pealt — tüki eest 10 marka; väikeste loomade pealt — tüki eest 6 marka; kodulindude pealt — tüki eest 2 marka.

Reisiühendused.

Otseühendus Berliini Varssavi kaudu.

Talvise sõiduplaani maksmapanemisega avanes võimalus Berliini ka Varssavi kaudu sõita, tähendatud tee on küll pikem (Berliini jõuab rong umbes 4 tundi hiljem, kui Eydtkuhneni kaudu sõites) kuid sõiduhind on selle eest Poola madala kursi tõttu odavam. Allpool avaldame tähendatud liini sõiduplaani.

Tallinn—Kalkuni—Varssavi—Berliin.

J a a m a d	Km.	Tulek	Peatus	Minek	Piletite hinnad		
					I. kl.	II. kl.	III. kl.
Eesti. Kiirendatud reisirong nr 1. I.—III. kl. ühes rahvusv. magamisvagunitega I.—II. kl.							
					Eesti margad.		
Tallinn	—	—	—	18.00	—	—	—
Tapa	77,6	19.54	12	20.06	—	158	79
Tartu	190,1	22.39	15	22.54	576	384	192
Valk Eesti	273	1.30	60	2.30	825	550	275
Lätimaa. Kiirendatud sõidurong nr. 1/2. I.—III. kl. ühes rahv. magamisvagunitega I.—II. klass.							
					Läti rublad.		
Valk Latvija	—	2.40	40	3.20	—	—	—
Volmar (Valmiera)	47,3	4.25	8	4.33	149	75	38
Võnnu (Cesis)	75,2	5.10	5	5.15	235	118	59
Riga	168	7.30	30	8.00	520	260	130
Daugavpils I. (Dünaburg)	387,2	13.21	15	13.36	1.199	600	300
Kalkuni (Griva)	396,6	14.00	75	15.15	1.230	615	308
Poolamaa. Kiirrong nr. 1602 Kalkunist — Varssavi — I.—III. kl. Rahvusv. mag. vag. I.—II. kl. 501/1606. Varssavist — Saksa piirini I.—II. kl.							
					Poola margad.		
Turmont	—	14.45	15	15.00	—	—	—
Vilna	149	18.35	20	18.55	2.700	1.800	900
Siedlce	549	5.14	10	5.24	9.900	6.600	3.300
Warssavi Gl.	652	8.00	13.45	21.45	11.880	7.920	3.960
Lodz	789	0.32	10	0.42	14.220	9.480	4.740
Poznan (Posen)	1039	5.47	15	6.02	18.720	12.480	6.240
Zbaszyn	1113	7.10	75	8.25	20.160	13.440	6.720
Saksamaa. Kiirrong nr. 12 I.—II. klass ühes rahvusvahel. magamisvagunitega I.—II. kl.							
Bentschen	—	7.10	15	8.25	Piletihinnad tõusevad iga 2 nädala tagant.		
Stentsch	43,9	8.41	21	10.02			
Frankfurt an Oder	99,4	11.40	10	11.50			
Berliin (Schles. Bf.)	180,6	1.19	6	1.45			
Berliin (Aleksanderplats)	184,6	1.57	—	—			
Berliin (Friedrichstrasse)	—	1.50	2	1.52			

Berliin — Varssavi — Kalkuni — Tallinn.

J a a m a d	Km.	Tulek	Peatus	Minek	Piletite hinnad		
					I. kl.	II. kl.	III. kl.

Saksamaa. Kiirrong O. N. 11 I. — II. kl. ühes rahvusv. magamisvagunitega I. — II. kl.

Berliin (Friedrichstrasse)	—	—	—	5.38	Piletihinnad tõusevad iga 2 nädala tagant.
Berliin (Alexanderplats)	—	5.43	2	5.45	
Berliin (Schles. Bahnhof)	4,0	5.50	20	6.15	
Frankfurt am Oder	85,2	7.32	8	7.40	
Stentsh	170,7	9.25	1.05	10.30	
Bentshen	184,6	10.46	1.00	11.46	

Poolamaa. 502/1601/1605 Zbaszyn — Varssavi = I. — II. kl. { Ühes rahv. magamisvagu-
Kiirrong nr. 502/1661 Varssavi — Turmont = I. — III. kl. { nitega I. — II. kl.

					Poola margad		
Zbaszyn	—	22.46	1.00	23.46	—	—	—
Poznan (Posen)	74	0.56	14	1.10	1.800	1.200	600
Lodz	324	6.19	10	6.29	5.940	3.960	1.980
Varssavi Gl.	461	9.15	9.15	18.30	8.460	5.640	2.820
Siedlce	564	21.05	10	21.15	10.260	6.840	3.420
Vilna	964	7.50	30	8.20	17.460	11.640	5.820
Turmont	1113	11.55	15	12.10	20.160	13.410	6.720

Lätimaa. Kiirendatud sõidurong nr. 1/2 ühes rahvusv. magamisvagunitega.

					Läti rublad		
Kalkuni (Griva)	—	13.40	80	15.00	—	—	—
Daugavpils I (Dünaburg)	9,4	15.22	15	15.37	31	17	9
Rīga	228,6	20.45	25	21.10	708	354	177
Võnnu (Cesis)	321,4	23.40	5	23.45	995	498	249
Volmar (Volmiera)	349,4	0.18	5	0.23	1082	541	271
Valk Latvija	396,6	1.25	40	2.05	1230	615	308

Eesti. Kiirendatud sõidurong nr. 2. I. — III. ühes rahvusvahel. magamisvagunitega I. — II. klassi.

					Eesti margad		
Valk Eesti	—	2.15	55	3.10	—	—	—
Tartu	82,9	5.08	12	5.20	252	168	84
Tapa	195,4	8.07	11	8.18	—	384	197
Tallinn	273	10.00	—	—	821	548	274

Märkused: 1) Rahvusvahelised magamisvagnid on otseühenduses Tallinn — Kalkuni, Kalkuni — Varssavi ja Varssavi — Berliini liinidel. I. — III. klassi reisijatel on ümberistumine Riias, Turmontis, Varssavis ja Stentshis.

2) Varssavi — Berliini vahel on neis rongides ainult I. ja II. klassi vagnid.

3) Poolamaal on ülaltähendatud rongid — kiirrongid. Sõit Poola kiirrongides on 50% kallim, kui harilikudes reisirongides. Tabelis näidatud Poola sõiduhinnad on kiirrongide peale arvatud.

E. T.

