

EESTI RAUDTEE

No 4-5.



OSCAR STUDE, Tallinn

Ekspeditsiooni äri

Korrastus — Inkasso — Kinnitamine — Laevaagendid

Oma puksiirid, praamid ja ladud raudtee ühendusega

Kõnetraat: Juhatuse nr. 705.

Ekspord osakond nr. 2071.

Laevaosakond nr. 118, 22-17.

Import osakond nr. 1521.

Toll osakond nr. 1532.

Ladukontorid nr. 1697, 215.

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

ОСКАРЪ ШТУДЕ, Ревель

ЭКСПЕДИТОРСКАЯ КОНТОРА — Хранение — Инкассо — Страхование

Пароходные агентства

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

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

OSCAR STUDE, REVAL

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

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

Tallinna Krediit-Pank, A.-S.

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

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

Panga käes on Kinnituse Seltsi „HANSA“ peaagentuur

Saku

= õllevabrik A.-S. =

Sakus,

kõnetraat nr. 17-49

Tallinnas,

kontor: Suur Kloostri tän. 0

kõnetraat nr. 7-48

soovitab oma

õlut

tuntud headuses

Saada igalpool



Eesti kaubandus ja tööstus näitus Tallinnas 2-11 juunini s. a.

Balti raudteejaama juures näituseplatsil ja viimasega silla läbi ühendud Rannavärava mäel

Näitusel on 39 laialist osakonda ja on ta ülesantud väljapanekute arvu poolest suurem ja rikkalikum, kui ükski senini Eestis korraldud näitus

Näitusel mängivad igapäev 2 puhkpillide orkestert

Pidulik avamine laupäeval 2. juunil k. a. kell 12 päeval

OSAKONNAD

1. Jõumasinad (mootorid ja jõu lokomobiilid)
2. Põllutööriistad (masinad, traktorid, lokomobiilid, töövankrid ja muud tarbeasjad)
3. Piimaasjanduse masinad ja riistad.
4. Liikumise abinõud (jõuvankrid ja veetavad sõiduriistad)
5. Jahvatustööstus ja veskid
6. Ehitusmaterjaal, tööstus ja plaanid
7. Raua-, pleki- ja lukusepa tööstus
8. Kaevandus ja turbatööstus
9. Savi, keraamika ja klaasitööstus
10. Elektritööstus
11. Tubaka ja paberossitööstus
12. Nahatööstus a) nahasaadused, b) sadulsepa tööstus, c) kingsepatööstus
13. Vildi tööstus
14. Tselluloose-, papi, ja paberitööstus
15. Meriasjandus: a) laevaehitus, b) merikaubandus, c) kalandus
16. Tekstiiltööstus (kõied, nõörid, võrgud, linaketrus)
17. Ketramine, kudumine, riiete värvimine ja kodukäsitöö
18. Rätsepatööstus, galanterii ja poodikaup
19. Puu, mööbli ja punumisetööstus
20. Muusikariistade tööstus
21. Kõitmise ja karternaashitööstus
22. Kulla-, kella ja graveerimise tööstus
23. Sarve-, luu ja harjatööstus
24. Trüki-, graafika ja päevapilditööstus
25. Arstiriistad, optika ja peeninstrumendid
26. Tervishoid
27. Jahi-, spordi-riistad ja mänguasjad
28. Tööriistad
29. Keemiatööstus: a) tehniline keemia b) farmatsöitiline keemia
30. Reklaam
31. Õpevahendid, haridus, kasvatus ja kunsttööstus
32. Statistika
33. Kartuli ümbertöötamine
34. Piimasaaduste tööstus
35. Liha-, kala-, konservi ja teiste söögiainete tööstus
36. Maitseainete tööstus
37. Piirituse-, õlle-, veini ja karastavate jookide tööstus
38. Kauba proovid
39. Eksport kaubad

Näitusebüroo asub V. Viru tän. 12 kõnetr. 23-64

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

Tallinna õli- ja värnitsa-
vabrik

„Extraktor“

Tallinnas

VABRIK:

Puschkini tän. 10, kõnetraat 245

KONTOR:

S. Kloostri tän. 22/18, kõnetr. 813

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

Keemia tehas

Dr. chem. A. Stange o.-ü.

Tallinn, Rataskaevu tän. 6, kõnetraat 10-97

DEKSTRIIN, valge ja kollane

Taimliim „Robur“

Alisariin õli

Kirjalakk

Nahaapretuur

Naha määred

Hobusekabja määre

Asfaltlakk

Tubaka ekstrakt

Kristallseebid

Puuvilja, marja ja

likööri essentsid

Linnase ekstrakt

Eetri õlid ja värvid

Mitmesugused

farmatsöitilised

preparaadid

jne.

jne.

Hõudke hinnakirja

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

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
VÖRUS, J. Kiesler'i juures, Jüri tän. nr. 12-b
RAKVERES, Roman Jürgens'i juures
PÄRNUS: J. D. Ammende juures

AMBI massiv-ehitusviis

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

Ülesehitus sünnib kiirelt, kuivalt ja otstarbekohaselt.

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

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

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

PATENTEERITUD KÕIGIS RIIKES

Plaanid, eelarwed, nõuandmine ehituse kohta

Ainuesitaja Eestimaal H. LYRA, Tallinn

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

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, ümbertötamine, müük ja eksport.

Kõigeparemas headuses
raudteelaternaid,

Kõiksuguseid

ruumi lampe,
udupasunaid

valmistab mõõdukate hindadega töökoda

J. HAARMANN

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

Tööde eest näitusel I auhinnad

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 Bode

**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 3¹/₂¹ ja 4¹

saeviiliseid

freeserite terast, puufreesimise masina tarvis

ree-talla terast

raud-plekki 12 n.

petrooleumi ahjusid

liivapaberit

shmirgel-riiet

valgeid rohuklaase

Raudteelased,

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

kapitaali

Kinnitusi kuni 100.000 mk. võib
ilma arstlise järelevaatusest teha

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

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

Kaubandusühisus

Mey & Landesen

Tallinn, Viru tän. nr. 9, kõnetraat 14-36

Soovitab odavate hindadega suurel ja väiksel määral kõik-
suguseid maalrivärve, ölis, hõõrutud ja kuivi, email-lakkvärve,
pintslid, lakkisid Inglis ja Hollandi, Rootsi kriiti, klaaspaberit,
bimsstein, värnitsat, terpentini, liimi ja põrandavärvi, mis 12
tunni jooksul kuivab. Prantsuse ookrit I-a.

I-a Inglis tinavalget

I-a tsinkvalget

En gros ja en detail
Manufaktuur-,
nahakauba ja
hobuseriistade ladu

Kaubamaja

V. J. Gorbatshev

Tallinnas

Viruvärava puiestee nr. 15
kõnetraat 12-55

Joseph Berkovitsch'i

riide- ja kaleviäri
„Estoonia“ teatri majas
kauplus nr. 9

Kõnetraat 21-29



**Kõige kasulikum riidekauba
ostukoht**

R. Wolf A/S Magdeburg-Buckau

Tallinnas, Viruvärava puiestee nr. 19

Lokomobiilid seisvad, veetavad ja isesõitjad 3—800 PS.

Patent küllastud ja ülekuumendud auruga kõik-sugu tööstuse ja põllumajanduse 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 puiestee nr. 19

Kõnetraat 401 ja 18-42

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

A.-S. „EESTIBETON“

Tallinn

Toompuiestee 12 — Kõnetraat 5-16

**Elumajade ehitamine tsement õõneskividega
spetsiaal isolatsioon kihiga**

(Patent nr. 107)

Soe - - - Kuiv - - - Odav

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE KUUKIRI

<p>Toimetused ja talitus: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32. (Kopli ülesõidu koha juures). Kontor avatud kella 9—3. Telefon: nr. 192 raudtee keskjaamast, ärijuhi kodune telefon 19—58 linna kesk- jaamast. Toimetaja kõnetunnid: kella 9—10 p. Ärijuhi kõnetunnid: kella 9—10 ja 2—3.</p>	<p>Ilmub iga kuu üks kord. Tellimise hind ühes kaasannetega M. 1000 aastas M. 550 1/2 " " M. 300 1/4 " " Ainult välisestellijatele.</p>	<p>Kuulutuste hinnad: 1 lehekülj — M. 4000.— 1/2 " — M. 2000.— 1/4 " — M. 1000.— 1/8 " — M. 500.— Kaantel 50% kallim.</p>
Nr. 4-5 (17-18)	Aprill — Mai 1923	2. aastakäik.

Viljandi—Tõrva—Valga kitsaroopaline 0,75 mt. raudtee.

Viljandi—Valga raudteel, mille pikkus 80,15 kilomeetrit, on ülesandeks luua lühem ühendus nimetud linnade vahel, milline praegusel ajal, Mõisaküla—Valga raudteeharu Läti vabariigile kuuluvuse tõttu, sünnib isesuguse kokkuleppe põhjal Läti valitsusega, mille järele meie vabariigil kaunid summad Läti valitsusele reisijate ja kauba läbiveo eest maksta tulevad.

Kõnesoleva raudteeliini ehitus läbi Holstre, Tarvastu, Tõrva ja Soe sooritab nimetud maakohtadele neile väga tarvilise väljaveo võimaluse, mis tingitud on nende eriti kõrge põllutööstuslike arenemisastmega ja samal kõrgusel seisva piimaasjandusega, mille produktide kiireks ja suuremal määral turuleaatmiseks senini soodsad ühendusabinõud puuduvad.

Raudtee sihi ajamine Viljandist—Tõrva ja Soorult—Valga sündis juuli kuul 1922. a., kuna teos as Tõrvast—Soorule 1920. aastal toimetud sihiajamine Halliste—Valk liinil ära kasutakse, teda vastavalt ümber projekteerides. Minimaalne raadius kõverikkuudel on 300 meetrit ja maksimaalne kallakus 0,015‰, kuid viimast mitte enam kui ühe kilomeetri ulatusel—vastuvõetud—teedeministri poolt kinnitud tehnilistes tingimistes vastavalt.

Kavatsetava raudtee alguseks on võetud Viljandi jaama reisijate hoone telg. Jaamast läheb liin 2 1/2 kilomeetri ulatusel olemasolevat raudteed mööda Mõisaküla poole, sest ida pool oleva sügava oru tõttu, milles Viljandi järv sängib, on võimata kohe jaamast lühemat teed Tarvastu poole minna.

Väga raske juurepääsu tõttu Viljandi jaamale lõunast, milleks tarvis tõusta 2,3 kilomeetri ulatusel 32,7 meetrit, mida tarvidus Viljandi järve orgu madaldada esile kutsub, ja ka olemasoleva raudtee profiili silmaspidades, tuli 2—3 kilomeetri peal ainuke kõrvale kaldumine tehnilistest tingimistest lubada, võttes 1400 meetri pikkusel (1000 asemel), ühtlase kallakuse 0,015. Viimane võte vähendab märksa mullatõid.

2,6 klm. Viljandist eemaldub kavatsetav liin Tallinna—Pärnu raudteest, kääntes kaarega pahemale poole. Edasi põikleb tee 4. kilomeetril Raudna jõega tema väljajooksul Viljandi järvest, kus tal soosed ja madalad kaldad, milline jõgi Pärnu jõe rühisse kuulub.

Raudna jõest läheb liin Tõigaste sepi-koja ja samanimelise talu lähedalt mööda, jättes neid mõlemad paremale ja Vana Jänsi talu pahemale poole. Arvesse võttes, et liin peab 6-da kilomeetri peal sügavas orus jooksvat Takamaa oja, Raudna jõe haru, lõikama, tuleb hoiduda maakoha kõrgendusest ja mäekülgi mööda 5-da kilomeetri peal kolme kõverikuga orgu madaldada, kus juures viimase kõveriku läbi võimalus avaneb Takamaa oja normaalselt lõigata ja ühtlasi 32 meetrilisest tõusust Nārnska talu juures mööda pääseda.

Kõrgustikust, millel asub Nārnska talu, kahe kõverikuga möödanedes, läheb liin eelseisva kahe kõrgustiku vahelt, ainult kergelt talu põlde riivates, ja läheneb 9-da kilomeetri algul seljandikule, millel Pomre talu aseneb. Pomre mäest kaugenedes

E2 1028

läheb liin Millistvere (Kõlu) järve voolava Lolu oja orgu ja ida sihis heinamaid mööda edasi minnes, teeb 10-da klm. peal kaared paremale ja pahemale poole. 10-da klm. keskelt algab maapind vähehaaval tõusma ja liin, ülemannes Lolu oja orust, lõikab Viisu küla seljandiku läbi. 12. klm. peal teist korda Lolu oja orgu lõigates ja Vil-

Holstre jaama tarvis, mille nimetus $1\frac{1}{3}$ kilomeetrit edela pool asuva administratiivkeskpunkti — vallavalitsuse ja mõisa nimetuse järele võetud on. Jaama juurdeveo teeks võib kavatsetavale raudteele roobastikku jooksev küla tee olla, samuti võivad seda otstarbet ka kaks teist teed, mis Holstre mõisast tulevad ja kavatsetavat jaama Viljandi — Tarvastu maanteega seovad, täita.

Holstre jaamast edasi minnes, kaob maapinna künkline iseloom, ta saab enam-vähem tasapinnalise ilme ja, langes 13 meetrit, läheb liin 15-da klm. peal heinamaade kaudu Asu, Kibemärdi, Mäeotsa ja Holde talude vahelt läbi. Edasi 17—18 klm. metsast läbi minnes, ligineb liin Viiraste jõe Sumbaku veski järve juures.

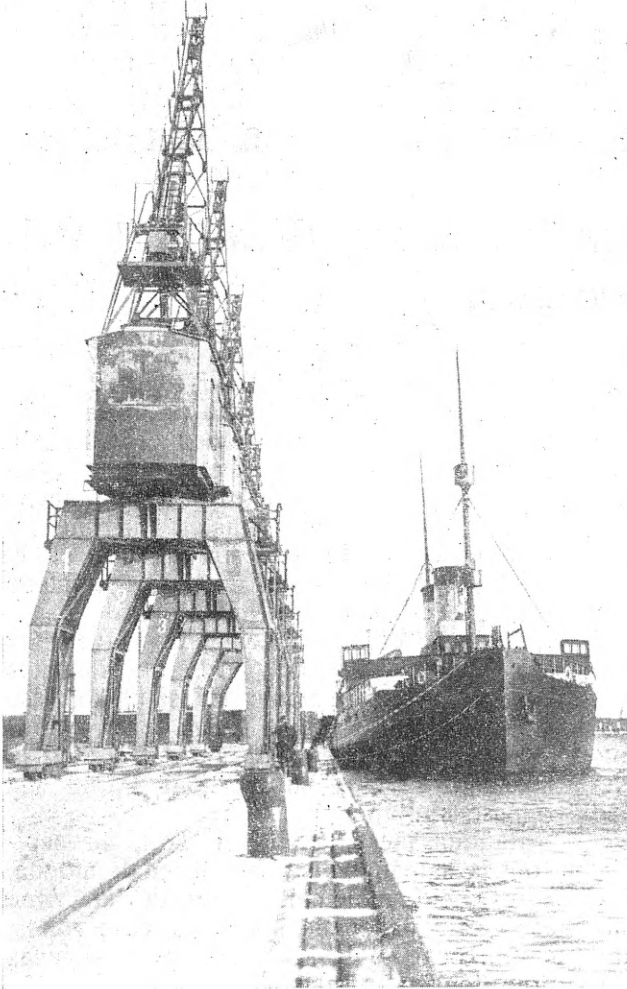
Viiraste jõest ülemannes, keerab liin pahemale poole, et Viljandi — Tarvastu maantee ääres seisvatest majadest möödapääseda. 20. kilomeetril põikleb liin Härma jõega. Lõigates Härma jõge, keerab liin pahemale poole, et hoiduda Tulitse talu hoonetest kõrvale ja 21. klm. riigi metsast ja talu põldudest läbimannes, jõuab heinamaale välja, kus 22. kilomeetril Tossu ja Tärna talude hoonetest takistamata möödapääsemiseks uuesti kaarega pahemale poole pöörab.

Nende talude põlde kaudu minnes, keerab liin 23. kilomeetril paremale poole sihile, mis Mustla alevi tänavaga peaaegu rööbastikku seisab ja mille peal Tarvastu jaama tarvis sirgjooneline loodpind projekteeritud on.

Jaama nimetus on lähedaloleva kiriku ja vallavalitsuse nime järele võetud. Kavatsetav jaam asub 0,5 klm. kaugusel alevi äärmistest majadest, nii et tema arenemine tulevikus takistamatalt sündida võib. Jaama asekohta valik sündis Tarvastu vallavalitsuse esitajatega koos ja viimase nõusolekul. Jaamale juurepääsemine on hõlbustatud Tarvastu — Kuressaare mõisa maantee läbi, mida raudtee

25. klm. peal lõikab.

Jaamast väljamannes keerab tee 25. klm. paremale poole, tähtsusetat mullatöödega suurt karjamaad mööda edasi minnes, jätab rohkearvulised maapinna völdid ja Tarvastu jõe ruhi osad kõrvale. 27. kilomeetril teeb liin käänaku pahemale poole, et Kõva koolimaja hooned puutumata jätta ja, lõigates Kõva oja ning minnes Kõva talu ja kooli-



Uued roobastel liikuvad elektrikraanad Tallinna sadamas. Silla ääres jäämurdja „Suur Tõll.“ Akeli foto.

jandi — Tarvastu maanteest ülemannes, keerab liin paremale poole ja läheb kagu sihis Lina järve poole edasi.

Minnes Lina järve sihis, algab liin metsadega kaetud kõrgustikkude külgile tõusma ja jõuab Lina järve juures 14 kilomeetri peal oma kulminatsiooni punkti, mille absoluutne kõrgus 95,80 mtr. üle meripinna on. Siin on 400 meetriline loodpind ettenähtud

maja vahelt läbi, pöörab kaarega paremale poole, et 28. kilomeetri peal Tarvastu jõega normaalset põiklemist saavutada.

Edespäikeses sihis, 29. ja 35. kilomeetri vahel, kaldub liin oma kõige lühemast sihist Tõrva peale, natuke kõrvale, mis järgmisi motiive silmaspidades tehtud on: sirgjooneline siht algab Mõru talu juurest ja läheb kahe Kõlu ja Üüpalu talude vahelt läbi, tervet rida Ojametsa talusi riivates, Põra talu peale. Sel ulatusel oleks aga liinil tarvis olnud: 1) Ojametsa põldude kõrgusele tõusta, siis uuesti Räägi talu juures heinamaale langeda ja 2) mitte vähem kui kümne talu põldusi lõigata. Soovides ülearuusest tõusust ja langust hoiduda ja kõikide taluomanikkude ühist palvet arvesse võttes, sai siht nii aetud, et ta peajasjalikult heinamaid mööda läheb ja ainult 35. kilomeetri peal põlde lõikab. Raudtee ehitus heinamaid mööda on siin taluomanikkude huvides ses mõttes, et aitab neid hulki heinamaid, mida ta 30 kuni 32. kilomeetrini läbib, kuivatada.

Läbimines 32.—33. klm. metsast, teeb liin kõveriku pahemale poole ja läheb Kulli ja Niitsme talude vahelt läbi, jõudes niiviisi Räägi talu põllule, kus on ette nähtud loodpind Riidaja vahetala tarvis, mille nimi kohalise vallavalitsuse järele võetud on.

Minnes, nagu ennegi, täitsa tasast maapinda mööda, läbib liin 35—36 klm. vahelisel kaugusel metsast ja tuleb Põra talu heinamaale välja, kus ta 37. klm. käärnaku paremale poole teeb, millega Tõrva siht saavutud, ja jälle täitsa tasast maad mööda sirgjooneliselt 8. kilomeetrit edasi läheb. 36. kilomeetrist kuni 38. moodustab läbimindud maaala vaheldumisi üksteisele järgnevat heina ja karjamaad, milledele kohati üksikute väikemajapidamiste põllud erandiks on.

Riidaja — Suislepi maanteega 38. kilomeetrit põigeldes, läheb liin kuni 41. klm. riigi metsa mööda. Jõudes metsast läbi, läheb liin Morseküla ja Väikevooruküla talude heinamaad mööda ja lõikab 43. klm. Riidaja — Puka maanteed. Maanteest ülemines algab uuesti riigi mets. Siin on 43. klm. peale loodpind projekteeritud Leebiku vahetala tarvis, mille nimi 1,5 klm. idapool oleva vallavalitsuse järele võetud on.

Leebiku vahetala edasi läheb liin metsa kaudu ja keerab 45. klm. peal pahemale poole, et hoiduda Niiduotsa talu hoonetesse sattumisest; sama talu põllul algab lang Õhne jõe orgu.

Tee edespäine siht oleneb ära: 1) Õhne

jõega põiklemise kohast, 2) Tõrva jaama asekohtast ja 3) Halliste — Valk sihiga sidumiskohast, sest ulatusel Tõrvast Soorule on tarvis ära kasutada 1920. a. siht.

Helme — Leebiku maanteed 45. klm. lõigates, võtab tee sihi Õhne jõest üleminekuks määratud koha peale, (3 kilomeetrit Tõrva alevist allpool, Erma talu juures) ja läheb 47-mal kilomeetrit künklist maakohta mööda, mida moodustavad kuni 10 meetrit kõrged männi metsaga kaetud liivamäed, mis üksteisest väiksete ojade orgudega eraldud. Jõudes 48 klm. künklist maast üle, lõikab liin väikse turbasoo ja edasi, eesmärgiga mööda pääseda Õhne jõe pahema kalda märksaist kõrgustikest ning põigelda jõega väljavalitud kohas, teeb liin kõveriku paremale poole, ja 49 klm. teise kõveriku pahemale poole, mille järele lõikab Õhne jõe normaalselt sillaga, mille pealispikkus 36 meetrit saab.

Ülemines Õhne jõest, tõuseb liin jõe parempoolsele kaldale, keerab 49. klm. pahemale poole, võttes sihi Tõrva peale ja lõikab Puka — Tõrva maanteed. 51. kilomeetrit teeb liin pööre pahemale poole ja võtab sihi jaama asekohta peale. Jaama loodpind on projekteeritud 600 meetri pikkuselt, alevi äärmistest majadest $\frac{1}{2}$ kilomeetri kaugusel tasasel maal, mis endast osalt raiutud metsa, osalt põldu kujutab. Jaama arenemine on täitsa võimalik ida sihis, kuna läänepool olev org ses sihis arenemist takistab, kuid küllaldane on jaama hoonete mahutamiseks. Veevarustus on 52. klm. kohal liinist läänepool seisva Riiska järvega täitsa kindlustud.

Tõrva jaamast mööda jõudes, läheb liin esiti metsa ja põldu, siis turbasood mööda ja 52. klm. teeb kõveriku pahemale poole, et end siduda Halliste — Valk liiniga ta 39-da kilomeetri peal. Jõudes 53-da klm. peal turbasoost läbi ja minnes Pääbu talu põldusi ning metsa mööda, teeb liin 54. klm. peal pööre pahemale poole, et hoiduda künklist maast, mis 55. klm. kohal liinist pahemale poole jääb ja teiseks, et Jõku jõest mitte kolm korda järgimööda üleminna. Uues saadud sihis läheb liin 57. klm. peal üle Jõku jõe.

Jõest ülesaadest hakkab liin tõusma, et üleminna Õhne jõe ruhist Emajõe ruhisse ja tarvitab selleks looduslikku ülemineku kohta kahe mägede rühma vahel, millel asuvad talud Pillikse, Vastemäe ja t. Ülemines kitsast soost 60 klm. peal, läheb liin suuremalt jaolt põldusi mööda ja ligineb Soe vahetala, (61—62 klm. peal) väga rahvarikas kohas ja samanimelise

alevi läheduses, mis asub Tõrva-Valga maantee ääres.

Möödajõudes Soe vahekohast läheb liin Emajõe pahemat kallast mööda, hoides 1—2 klm. kaugusel jõest, et kõrvale jätta rohkearvulised orud, mis jõe peaorgu suunduvad. Maastikuks on siin peaaesjalikult põllud, vaheldudes väiksete kuusemetsa salkadega.

70. klm. peal lõikab liin Piiri jõge — endist piiri Tartu ja Valga maakondade vahel. Tõustes jõe paremale kaldale jõuab liin jaama loodpinnale, mille nimi Sooru on võetud — valla nime järele, mille piirides ta asub. 71.—73. klm. vahel läheb liin sirgjooneliselt läbi okaspuu metsa 2 kuni 1,5 klm. kaugusel Eesti Läti riigi piirist ja jõuab Niglassaare j. t. talude ja Paju mõisa põldude peale.

75. kilomeetrist algab liin Pedeli jõe orgu langemist, mis langude ja kõverikkude kombinatsiooni kaudu teostud on. Kõverikud on liini pikenduseks tehtud, kuna viimane omakorda praegusel juhtumisel tähtsusetu nullatöödega tingitud on.

Pedeli jõgi jookseb 0,5 klm. laiuses orus ja vaatamata ta väga looklise iseloomu peale, saab siiski liiniga 77. klm. peal normaalselt lõigatud silla abil, mille pikkus 36 mt. on.

Pedeli jõest ülemineks, keerab liin paremale poole ja läheb okaspuu metsa mööda kuni ta 79. klm. peal Valk — Koiküla raudteega ühineb ja läheb edasi kuni Valga jaamani, mis 80 klm. kaugusel Viljandist on.

Üleüldine ehituse kulude arv eelarve järele on 359.889.465 mrk., ehk 4.490.000 mrk. kilomeetri peale ilma weerewa koosseisu hinnata.

Üldine sissetulek majandusliselt kokku seatud kava järele on aasta peale 28.700.000 mrk. ja väljaminek — 23.800.000, ehk sissetuleku 4.900.000 margaline ülejääk katab täitsa kõik eksploatatsiooni kulud, väljaarvates ehituskapitaali protsendid ja amortisatsiooni.

Viljandi — Tõrva — Valga raudtee sihijaja

V. Nemirovitsh-Dantshenko

Latvija raudteed.

Roobastiku laiuse poolest jagunevad Läti raudteed 5 järku. Peale Vene laiuse on siin teisel kohal veel normaal ehk n. n. Saksa laiune roobastik. Kitsarööplised raudteed erinewad 3 järku, 600, 750 ja 1000 m/m roobastiku laiusega. Roobastiku laiuse poolest on raudtee liinid jaotud:

A. Laiarööplised raudteed.

1. Vene laiuse.

1. Riia — Valk	167,1	klm.
2. Riia — Daugavpils — Zemgale	242,8	„
3. Daugavpils — Indra	69,1	„
4. Krustpils — Rezekne — Zilupe	150,3	„
5. Plavinas — Vecgulgubene	98,4	„
6. Daugavpils — Rezekne — Ritupe	179,6	„
7. Jeriki — Vecgulgubene — Jaunlatgale	194,5	„
8. Riga — Tukums — Ventspils	176,5	„
9. Jelgava — Tukums	55,3	„
10. Riga — Boldera	17,2	„
11. Riga — Mangali	11,3	„
12. Riga — Jelgava	43,2	„

2. Normaal (Saksa) laiuse.

1. Riia — Jelgava — Meitene	71,0	klm.
2. Jelgava — Liepaja	187,0	„
3. Jelgava — Sece	104,9	„
4. Griva — Eglaine	26,5	„

B. Kitsarööplised raudteed.

1. Normaal — 750 m/m — laiuse.

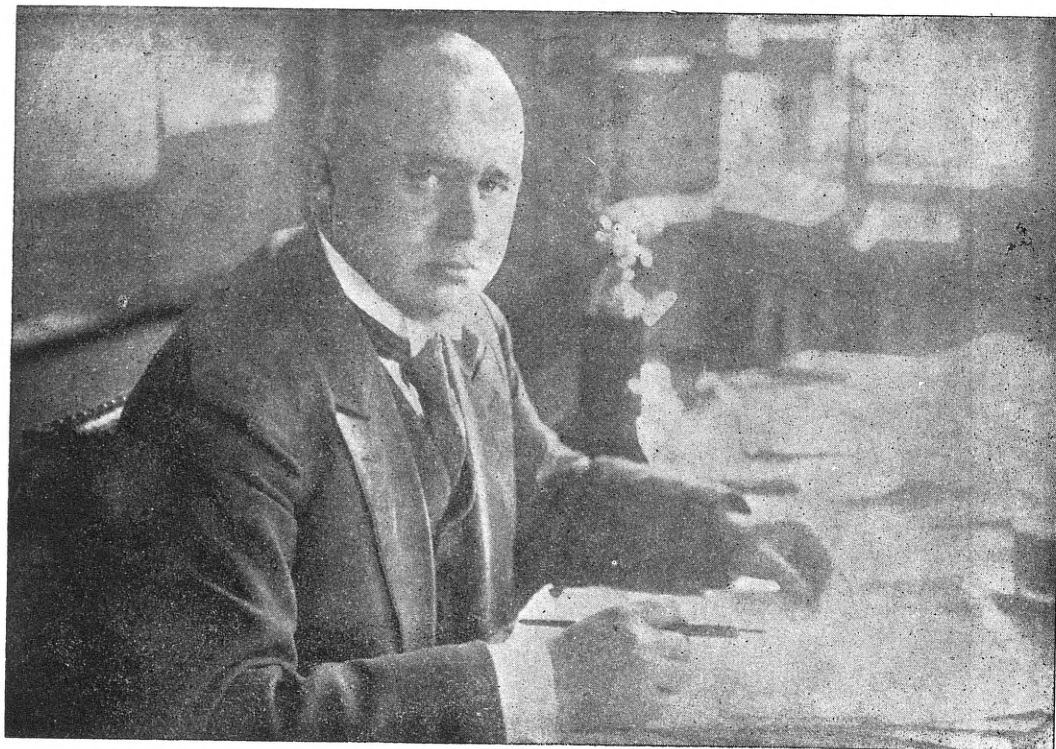
1. Valk — Ipike (Mõisaküla)	65,0	klm.
2. Valk — Vecgulgubene	112,4	klm.
3. Ainazi — Valmiera — Smiltene	113,2	„

2. Väljaraudtee — 600 m/m — laiuse.

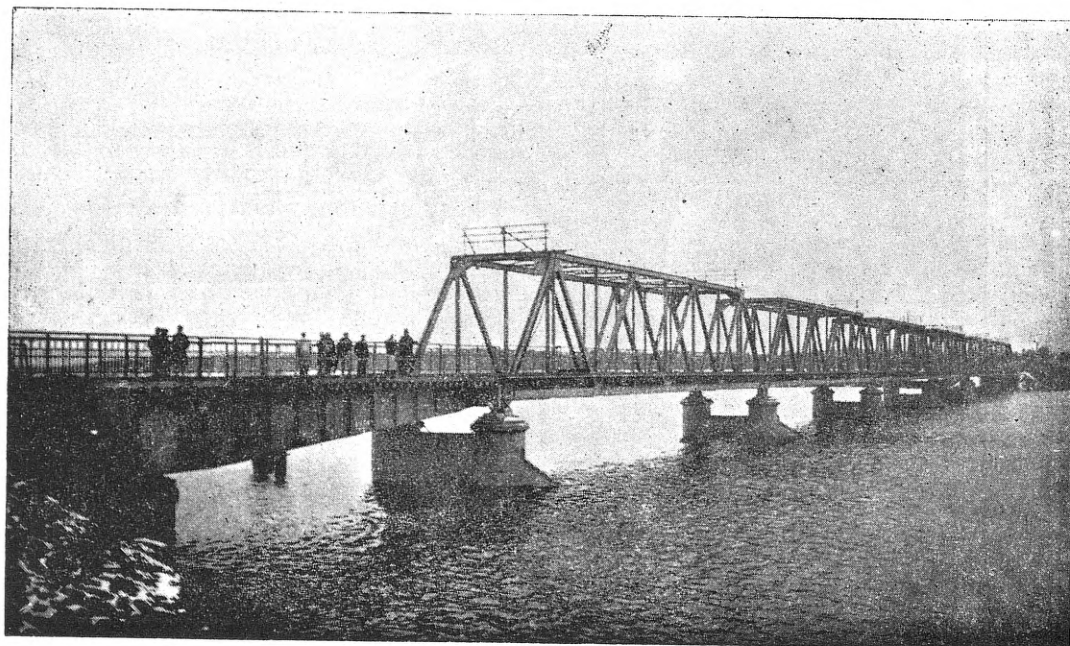
1. Meitene — Bauska	32,2	klm.
2. Stende — Ventspils	136,8	„
3. Ciruli — Roja	26,4	„
4. Valdgate — Engure	33,3	„
5. Daudzeva — Ekengrave	35,6	„
6. Jekabmiests — Nereta	60,3	„
7. Dubeni — Paurupe	41,7	„
8. Aizpute — Saldus	64,7	„

3. 1000 m/m laiuse.

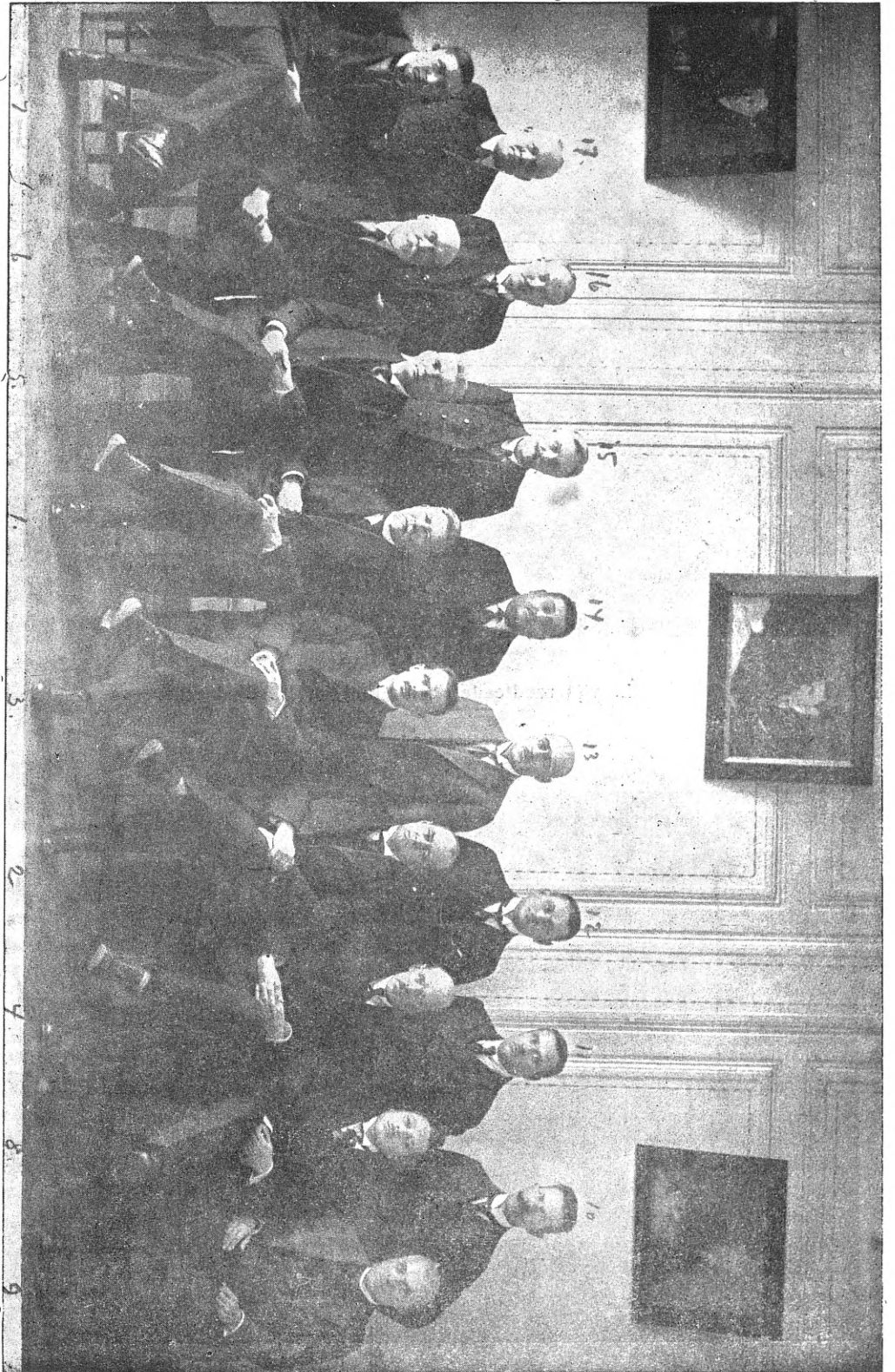
Liepaja — Aizpute	48,2	klm.
-----------------------------	------	------



Latvija raudteede peadirektor ins. K. Blodnecks.



Uus sild üle Aa jõe Riia lähedal.



Latvija raundteevalitsus.

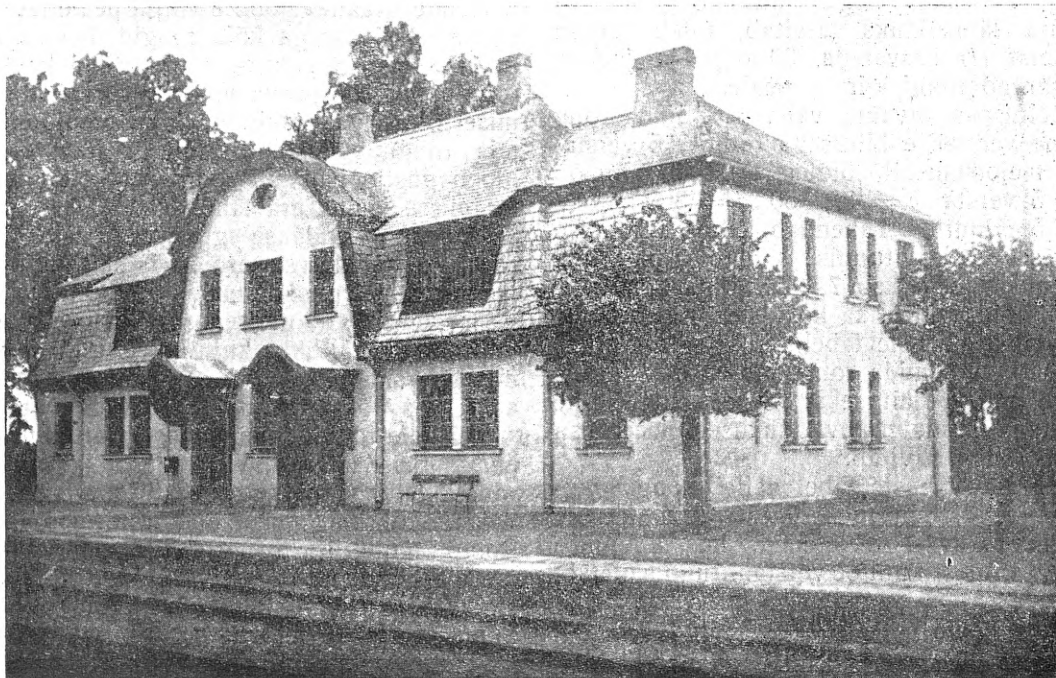
1. Minister president ja teedeminister ins. **J. Pauluks**, 2. Ifti raundteede peadirektor ins. **K. Blodņeckis**, 3. Kaubanduse os. direktor **V. Bostjahn**, 4. Eksploatats. os. direktor ins. **T. Dūmptis**, 5. Tehniline direktor ins. **Rode**, 6. Teedeministeriumi konsultant ins. **T. Schmidt**, 7. Varustuse osak. direktor **Kirstein**, 8. Riiģikontrolli esitaja **Pausa**, 9. Veosakonna abidirektor ins. **Cesarevičs**, 10. Tehnilise direktori abi ins. **Timuska**, 11. Kaubanduse os. direktori abi **Berzin**, 12. Peadirektori abi ins. **Kaltzenau**, 13. Varustuse os. juhataja abi **Launen**, 14. Kauband. os. direktori abi **Leites**, 15. Vālisthenduste inspektor **F. Magazins**, 16. Varustuse os. juhataja abi **Jerin**, 17. Eksploatatsiooni (tikim.) os. abidirektor **Klavins**.

Olgu juurde lisatud, et Riga — Jelgava vahel on kaks paari rööpaid: üks paar Vene, teine paar — normaal (Saksa) laiusega.

Eraomanduseks on ainult Liepaja — Aizpute 1000 m/m laiune raudteeliin (ainuke oma laiuse poolest rajariikides ning Wene-maal) kuna teised liinid kõik riigi omad on.

Võõrastest riikidest lähewad Läti raudteed 2 kohast läbi: Vecgulbene — Valga (kitsaroop.) liinil läbi Eesti territooriumi,

Ainashi — Heinaste
Indra — Balbinova
Cesis — Võnnu
Daugavpils — Dvinsk (Dünaburg)
Jeriki — Ramotski
Jelgava — Miiitavi
Liepaja — Liibavi
Rezekne — Reshitsha
Zilupe — Rosenova
Valmiera — Volmar



Rembatsi (Ringmundshof) jaam Latvijas.

Ope (Mõniste) ja Kaagjärve (Kagere) jaamade vaheit, ning Jelgava — Liepaja liinil (normaal laiuse) läbi Leedumaa, Renge ja Lusa jaamade vahelt. Reisija, kes näit., Riias Liibavi sõita tahab, on sunnitud läbi Leedumaa sõitma, olgugi ilma Leedu viisumita, kuid siiski lukustatud vagunis.

Eksploateerimise all on praegu üle 2500 kilomeetri raudteed, juure arvatud ka kitsarööpalisel. Eestiga võrreldes on Latvijas ligi 2/3 korda rohkem raudteid, kui meil.

Lõpuks olgu juure tähendada Läti suuremate jaamade Vene aegsed nimetused:

Ventspils — Vindavi
Jaunlatgale — Pūtalovo

Latvija raudteevalitsus on moodustud Vene-Saksa eeskuju järgi, mille juures Vene raudteevalitsuse eeskuju esimesel kohal on.

Teedeülemaks on raudteede peadirektor insener K. Blodnecs, temale allub terve rida direktorisi, kellede kohad meie osakondade ülemate kohtadele vastavad.

Järgmises numbris loodame avaldada pikema ülevaate Latvija raudteest, raudteelaste olukorrast, koosseisudest, raudtee eksploatsioonist jne. E. T.

Raudtee signalisatsioon, tsentralisatsioon ja blokeerimine.

Liikumisel on mitmesuguseid rongisid kaubarongisid. Igal ühel neist on isenagu: kurjeeri- kiir- reisijate- posti- sega ja sugune liikumise kiirus.

Aeg, mida rong jaamade vahelise „teejooksu“ läbisõiduks ära tarvitab, arvatakse rongi liikumise kiiruse järele välja s. o. nende verstade järel, mis rong teatud aja jooksul ärasõidab (v. kiiruste tabel).

Kui teejooksu pikkust verstadest täht — „ l “, rongi liikumise kiirust tunnis — v . ja aega minutites, mida rong teejooksu läbisõiduks äratarvitab — t läbi tähendame, siis saame aja väljaarvamiseks valemi: $t = l : \frac{v}{60} = \frac{60 \cdot l}{v}$. s. t. et saada aega mida rong teatava teosa läbisõiduks tarvitab, tuleb teosa pikkust (l) kasvatada 60-nega ja jagada ülesantud rongi kiiruse peale.

Näituseks arvame välja aja, mida rong 40-ne verstalise kiirusega tunnis, 5 verstalise teejooksu läbisõiduks tarvitab. Siin on $l = 5$ versta $v = 40$; $60 \cdot l = 300 : 40 = 7,5$ minutit. Tähendab 40-ne verstalise kiiruse juures tunnis sõidab rong viie verstalise teejooksu 7,5 minutiga ära.

Liikumise graafika kokkuseadmise juures tarvitakse kiiruste tabelit, kus aeg minutites väljaarvatud, mida rong mitmesuguste kiiruste juures, näituseks: 15-nest kuni 60-ne verstani tunnis, teatava pikkusega teejooksu läbisõiduks tarvitab.

Järgnev kiiruste tabel näitab rongi liikumise aega minutites ühest kuni kümne versta pikkusel teejooksul, kus liikumise kiirus 15-nest kuni 60 verstani tunnis ulatab.

Rongi liikumise graafika.

Rongi liikumise graafika on paberi leht, kus püst ja ristjoonte võrk pääl. Püstjooned kujutavad aega tundides ja minutites kella 12-nest öösel kuni kella 12-ni järgmise ööni s. o. 24 öö-päeva tundi. Jämedate tunni-joonte vahele tõmmatakse viis peenikest —

minutijoont, mis iga tunni kuute osasse jagab ja seega iga püstjoone vahe 10-ne minutile vastavaks teeb.

Ristjooned tähendavad jaamasid, pooljaamasid s. o. teejooksude vahesid. Graafika pääl on ristjooni sama palju kui tee pääl jaame ehk pooljaame.

Pahemale poole iga ristjoone kohta kirjutakse jaama ehk pooljaama nimi, veekraanid ja kõrvaliste teede arv (peale peatee) ja teejooksu pikkus verstadest.

Nende graafika joonte võrgu peale tähendatakse põikjoontega kõik rongid üles nagu: posti-, reisijate-, kiir-, kurjeeri- ja kaubarongid, mis öö-päeva jooksul võivad liikumisel olla. Iga põikjoon algab püstjoonelt, mis rongi väljasõidu ajale vastav, ning lõpeb püstjoonel, mis rongi sissesõidu aega järgmisse jaama ära tähendab.

Nõnda tähendatakse graafika pääle iga rongi väljasõidu, sissesõidu ja seisaku ajad jaamades ja pooljaamades näitlikult üles.

Järgnevalt, liikumise graafika ei anna mitte ainult näitlikku kujutust rongide liikumisest, vaid määrab ka rongide maksimaal arvu, mis öö-päeva jooksul liikuda võivad.

Reisijate rongid tähendatakse graafika peale enam tüsedamate põikjoontega ja kaubarongid jälle enam peenemate joontega.

Igale rongile antakse oma kindel number. Rongi numbrid on graafika põikjoontel ülesmärgitud. Reisijate rongide numbrid algavad harilikult ühest ja kaubarongide numbrid 100-st peale.

Ühele poole minevatele rongidele antakse paarisarvulised numbrid nagu: 2, 4, 6, 8, j. n. e. ja teisele poole minevatele üksisarvulised nagu: 3, 5, 7, 9.

Rongi sõiduplaanid seatakse liikumise graafika järele kokku.

Kiiruste tabel.

Teejooksu pikkus verstadest.	Aeg minutites, mida rong teejooksu läbisõiduks järgmiste kiiruste juures tunnis äratarvitab.									
	60	55	50	45	40	35	30	25	20	15
1 verst	1	1,09	1,2	1,35	1,05	1,71	2,0	2,4	3,0	4,0
2 "	2	2,18	2,4	2,66	3,0	3,42	4,0	4,8	6,0	8,0
3 "	3	3,27	3,6	3,99	4,5	5,13	6,0	7,2	9,0	12,0
4 "	4	4,36	4,8	5,32	6,0	6,84	8,0	9,6	12,0	16,0
5 "	5	5,45	6,0	6,65	7,5	8,55	10,0	12,0	15,0	20,0
6 "	6	6,54	7,2	7,98	9,0	10,26	12,0	14,4	18,0	24,0
7 "	7	7,63	8,4	9,31	10,5	11,97	14,0	16,8	21,0	28,0
8 "	8	8,72	9,6	10,64	12,0	13,68	16,0	19,2	24,0	32,0
9 "	9	9,81	10,8	11,97	13,5	15,39	18,0	21,6	27,0	36,0
10 "	10	10,90	12,0	13,30	15,0	17,10	20,0	24,0	30,0	40,0

Raudtee läbilaske võime on rippuv jaamade arvust ja nende varustamisest mitmesuguste teedega. Mida rohkem jaame ja pooljaame, seda lühemad on nende vahelised teejooksud. See annab jälle oma-soodu rohkem vaheldus- ja möödasõidu kohti, mille tõttu ka rongide arvu, mis ööpäeva jooksul liikumisel suurendada võidak.

Liikumise reguleerimisest.

On meil liikumise graafik, mis iga rongi välja- ja sissesõidu aja igas jaamas täpselt ära määrab ja mille järele liikumist korraldakse, paistab nagu poleks liikumise reguleerimiseks enam miskit muud abinõu tarviski. See oleks ka nõnda olnud, kui rongide liikumine tõesti ilma kalduvusteta täpselt graafikas äramääratud aja järele sünniks.

Tõepoolest ei olene aga rongide liikumine teejooksul, nagu eelpool kord tähendasin, üksi korralikust teest, vedurist, rongi suurusest ja tema koormast, vaid ka teistest erakorralistest asjaoludest — nagu suurest tuulest, vihmast, lumest ja tuisust — põhjustest mille tõttu rong määratud ajaga teed ära ei sõida ja hiljem kui graafikas tähendatud, jaama jõuab.

Ühe rongi hiljaksjäämine segab tingimata ka teiste rongide liikumist sõiduplaani järele ja niiviisi aetakse terve liikumise kord segi. Sellest oleneb siis, et rongide liikumist ei ole ainult graafikaga võimalik korraldada.

Peale rongide liikumise reguleerimise tarviduse on veel tähtsam nõue — rongi kaitseda kokkupõrkamise eest vastusõitva rongiga, kui ka tagant selga sõitva rongi eest.

Selle teostuseks on lihtne ja lühikene liikumise põhiseadus olemas, mis järgmist ütleb: „Rongi võib ainult siis välja saata, kui ta teatava teejooksuga üksteisest lahutud, s. o. teejooksu pikkusega kahe jaama ehk pooljaama vahel“. Sellepärast võib teejooksul teatud momendil ainult üks rong liikumisel olla. See põhiseadus on maksev nii üheteeliste kui ka kaheteeliste raudteede jaoks.

Nii lihtne kui see nõue iseenesest ka ei paista, ei ole tema täitmine sugugi nii kerge. Eelpool näeme kui palju selle teos-

tamise kallal aastakümneid päid on murtud ja vaeva on nähtud. Terve rida süsteeme ja aparate on väljamõeldud, kuid alles lõppude-lõpuks võime siiski uhkusega tunnistada, et tehnika ka siin abi leidis.

Esialgused püüded selles asjas, nagu eelpool näeme, olid juhitud peasjalikult selles sihis, et anda võimalust liikumist korraldajale agendile tee ja jaama seisukorrast õiget pilti saada ja kontrollleerida tehtud korralduste täitmist. Ühe sõnaga liikumise julgeolek usaldati täielikult isiku hoolde.

Edasi lähevad püüded juba hoopis teises sihis, kus katsutakse rongi liikumise julgeolekut enam aparaatidele üle anda, sest tegelik elu näitas, et võimata on sarnast vastutust isiku peale panna ning liikumise julgeolekut isiku omadustest ja korralikkusest rippuvaks teha. Inimene on nagu ikka ekslik ja võib ühel ehk teisel põhjusel midagi unustada ja eksitusse sattuda. Liiategi veel siis kui rongide läbikäik suur on. Siin pidid aparaadid oma mehaaniliste ja elektriautomaatiliste ühendustega inimesele appi tulema ja nagu näeme on nad seda ka väga korralikult täita suutnud.

Möödamannes neist abinõudest, mis arenemise algul tarvitusel olid, vaatame läbi need süsteemid ja aparaadid, mis praegu raudtee liikumise korralduseks ja selle julgeoleku kindlustuseks ülesseatud on.

Ehk küll see osa raudtee tehnikast, millest siin jutt, igapäevases elus lihtsalt signalisatsiooniks nimetakse, kuid sisu poolest peaks seda siiski kahte jakku jagama: 1) signaliseerimine sõna kitsendud mõttes ja 2) õpetus, kuidas rongi õnnetuste eest ärahoida. Esimene räägiks peasjalikult signaalidest s. o. nendest märkidest, milleda mitmesugused teated, märgused ja korraldused edasi antakse. Teises jaos saaks aga seletud need rippuvused inimeste, signaalide, rongide ja tee sisseasete vahel, mille abil rong nimelt õnnetuste eest kaitstakse. Kuid need kaks jagu on üksteisega nii tugevasti seotud, et nende lahutamine kirjelduse selguse peale mõjuta ei ole, sellepärast on edaspidises kirjelduses signaali märkide ülesseaded ja õnnetuste eest ärahoidmise abinõud „signalisatsioon“ all mõistetud.

Riiselja-Orajõe kitsaroopalise raudtee pidulik avamine 22. jaanuaril 1923 a.

Riiselja-Orajõe kitsaroopalise raudtee Avamisele sõitsid Tallinnast teedeministri pidulik avamine sündis 22. jaanuaril 1923 a. abi ins. K. K a r k, raudteede peainspektor

ins. E. Sulg, teedeministeriumi tehnika osakonna ülem ins. A. Pärna, riigikontrolli teedeosakonna juhataja ins. Ahven, raudtee hooldajad hrad Reinthal ja Uesson, „Eesti Raudtee“ esitaja E. Timma, „Vaba Maa“ esitaja J. Tomp, „Kaja“ esitaja J. Prümmel ja II. distantssi ülem hr Pavalov. Tallinnast sõideti 21. jaanuaril õhtuse postirongiga välja, hommikuks jõuti Riiselja jaama, kus Tallinna külaliste vagunid maha haagiti ja Riiselja jaamas ootavale, Pärnust tulnud, avamis erarongi külge haagiti. Pärnust olid avamisele sõitnud teedeülem ins. O. Raud-

rongi vastuvõtma tulnud kohaliste valdade ja seltskondade esitajad. Laiksaare jaamas võttis avamise rongi Häädemeeste pasunakoor vastu, kes ka rongiga ühes sõitis ja igas jaamas „Porilaste marssi“ avamise puhul mängis.

Enne tee ülevaatuse lõppu sündis traditsiooniline tee „looduslik“ avamine. Harilikult tõmmatakse tee avamise juures üle raudtee põigiti siidi lint, mille läbilõikamine raudtee avamist sümboliseerib. Riiselja-Orajõe raudtee avamisel läks see tseremonii looduse jõu abil ehk nagu sel puhul tähendati „estipäraselt“. Nimelt oli vali

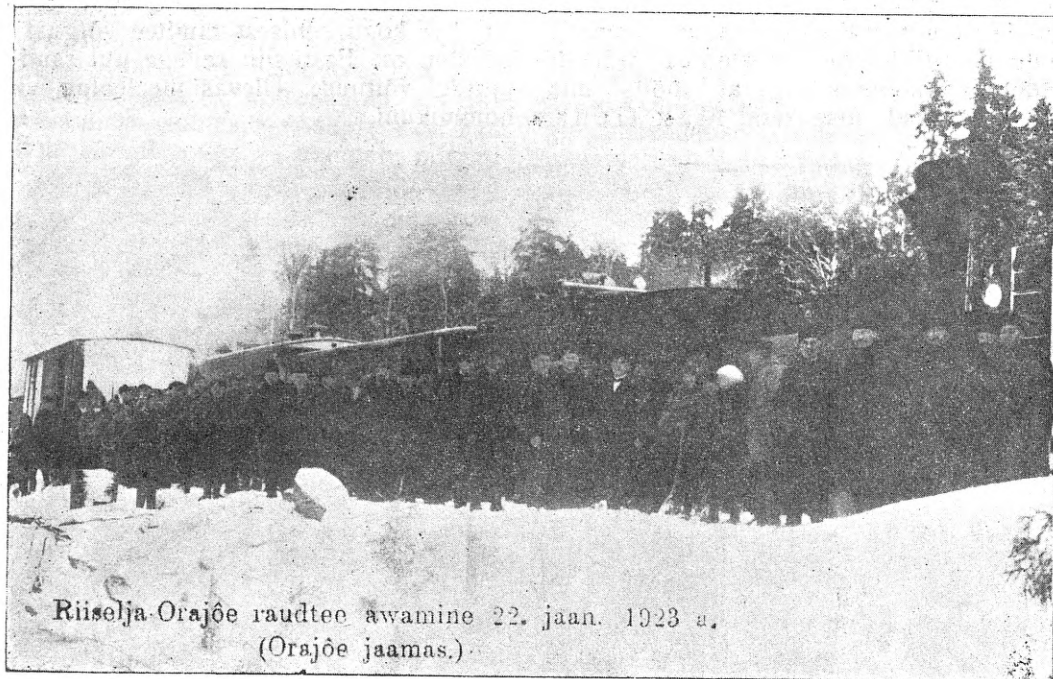


Riiselja-Orajõe raudtee avamine 22. jaan. 1923 a. (Ristiküla jaam).

sepp, raudtee tegelik ehitaja ins. Julius Simpmann-Vambola, ehitustööde tehniline juhataja ins. Max Genz, teede ehituse tegev insener I. Vidjakin, raudtee liikumine osakonna ülem ins. A. Hammerbeck, veosakonna ülem ins. P. Tekkel, tee ja ehituse osakonna ülem ins. E. Genz, I. distantssi ülem ins. Saukas, 3 diviisi ülem kindral Tõnison, Pärnu maakonnaavalitsuse esimees I. Markson ja hulk teisi.

Riiselja jaamast algas hommikul teeülevaatus ja avamine. Ilm oli kahjuks väga halb: kogu sõidu ajal tuiskas vahetpidamata ja sadas paksu lund. Sellest hoolimata algas tee ja hoonete ülevaatus; jaamad olid kõik lipuehtes, igasse jaama olid

kuul enne rongi läbisõitu tee ääres kasvava suure kuuse murdnud, mis põigiti tee peale langes. Rong jäi korraka seisma, mille järele avamisele sõitjad läbi lume „õnnetuse“ kohale sammusid. Et edasi sõitu võimaldada, saeti rongi meeskonna poolt mahalangenud puu latv maha. Tähenud kuusepuu tunnistati siis pidulikult „lindiks“, mis loodus ise uuele raudteele pidupäevaks ette tõmmanud. Omavahelisel jutuajamisel tähendati, et Riiselja-Laiksaare raudtee on nüüd tsermonii järele avatud. Kl. 15 jõuti raudtee lõppjaama — Orajõe, kus kõik pidustustest osavõtjad pildistati. Selle järele algas tagasisõit, väikese õnnetuse tõttu jõuti alles hilja õhtul Pärnu.



Riiselja-Orajõe raudtee avamine 22. jaan. 1923 a.
(Orajõe jaamas.)

Riiselja-Ora,õe raudtee avamine 22. jaan. 1923 a. (Orajõe jaamas).



Riiselja-Orajõe raudtee avamine 22. jaan. 1923 a.
(Mahalangenud puu kõrvaldamine teelt).

Riiselja-Orajõe raudtee avamine 22. jaan. 1923 a. (Mahalangenud puu kõrvaldamine teelt).

Siin oli „Endla“ saalis avamisest osavõtjatele raudteevalitsuse poolt bankett korraldud. Pidulikus meeleolus tuletati meelde seda ennastsalgavat tööd, mis raudtee ehitajad inseneerid Max Genz,

ja suurem raudtee ehitamise ettevõtte Eestis: ligi $1\frac{1}{2}$ kogu senisest raudtee võrgust ehk 42 klm. on Eesti siin sellega uut raudteed juurde võitnud. Ülevas meeleolus viibiti hommikuni.



Riiselja-Orajõe raudtee avamine 22. jaan 1923 a.
(Laiksaare jaam).

Riiselja-Orajõe raudtee avamine 22. jaan. 1923 a. (Laiksaare jaam).

Julius Simpmann-Vambola, Vidjakin tee ehituse juures üles näidanud, rõhutati raudtee majanduslist tähtsust, kus juures kriipsutati seda alla, et avatud raudtee on õiguse pärast kõige esimene

Teise päeva õhtul sõitsid Tallinna võerad õhtuse rongiga tagasi.

Lõpuks olgu juure tähendud, et pikem tehniline ja majandusline ülevaade ilmus meie ajakirja l. a. 12/13 nr-is.

Raudteede eksploatatsioon.

A. R—nn.

(Järg).

Palju rohkem poolehoidu leiab teine — ajalooline süsteem, mis peaaegu igas riigis kodanikuõiguse saanud ning mille puhul veomaks mitte üksnes laadungi kaalu, vaid ka ta väärtuse järele arvatakse.

Loomulise süsteemi puhul võetakse tariifide määramise aluseks veo omahind; sama teene väärtust tarvitaja suhtes aga arvatakse mingi keskmise ilmetu määra järele; ajaloolise süsteemi puhul aga arvestatakse iga kaubaliigi tasuvõimega, milline oleneb raudteelise teene tähtsusest saatja suhtes. Seda raudteelise teene väärtust tarvitaja kohta määratakse turuhinna vahe järele valmistus- ja tarvituspunktides.

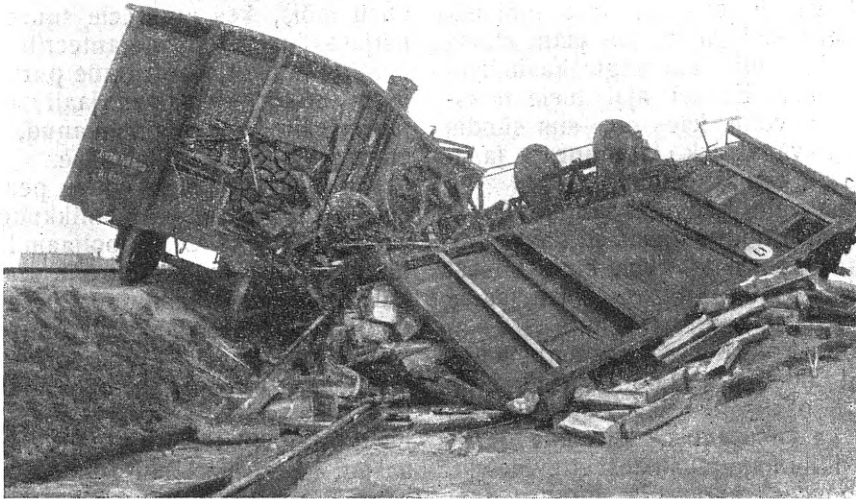
Suurima puhaskasu saavutamise printsiip.

Loomuliku ja ajalooliku tariifide süsteemi võrdlemine näitab, et viimane kohasem suurima puhaskasu printsiibi saavutamiseks. Vaatame, mis sünniks raudteede eelarvega, kui üle mindaks ajalooliselt süsteemilt loomuliku juure.

Väikese kiirusega kallihinnaliste kaupade tariifi määr võrdub 70—90 pennile 100 kilogrammi veo eest ühe kilomeetri kaugusele, madalahinnaliste kaupade kohta oleks see maks 9—20 penni. Nõnda tuleb keskmine määr tegelikult umbes 40 penni.

Seda keskmist määra peakski maksuma panema kõikide kaupade kohta, kui tahtaks üleminna ajaloolise süsteemi juurest loomulise juure. Mis sünniks aga siis? Hinnaliste kaupade tariifimäärad alaneks, vähehinnaliste suhtes — suureneks nad. Tariifide tõstmine aga — alandab, nõrgendab kaubaliikumist. Kuid tariifide vähen-

kannatavad kui põlevkivitööstus, nii ka need ettevõtted, vabrikud ja eraisikud, keda sunnitakse põlevatkivi mõne muu, kallima kütteenaine vastu vahetama, kannatab viimaks koguni raudteegi — läbiveetavate laadungite vähenemise järel. Nii siis, oleks üleminek ajaloolise tariifi süsteemi juurest loomulise juure kahjulik raudteele ja rah-



Ronglõnnetus Tartu sadamraudteel.

Foto E. Selleke.

damine keskmise normini on kallihinnalise kauba kohta vaevalt märgatav, madalahinnalise kauba puhul tähendab see aga juba palju. Näit. maksab 100 kgr. manufaktuuri keskmiselt 300.000 mk., veomaks 300 klm. kaugusele oleks 275 mk. 50 pn. Kui alandada tariifi määra 40 pennini, siis hoitakse 300 kilomeetrilisel veol kõigest 150 mk. ehk 1/20% laadungi väärtusest kokku. Arusaadavalt, ei suurenda niisugune võrdlemisi väike transporti kulude alanemine manufaktuurkauba läbimüüki. Võttes aga madalahinnalist kaupa, näit. põlevkivi, mille hind kaevanduses umbes 50 mk. 100 kg. eest ja mille vedu 300 kilomeetri kaugusele ligi 45 mk. maksab, — leiame, et 40 pennilise tariifimäära juure üleminek veohinda 95 margani tõstaks, sellega 55 margalist hinnatõusu tekitades, mis kauba kohalikust hinnast üle 100% teeb. Arusaadav, et niisugune tariifi muutus põlevkivi tarvitamise raiooni tuntavalt piirab mille tõttu, muidugi teada, ka ta väljakaevamine väheneb. Selle all

vale, s. t. rahvamajandusele ta tervikus.

Tariifide süsteemi puhul, mille eesmärgiks suurima puhaskasu saavutamise printsiip, tuleb iga kaubaliigi kohta sanktsioneerida niisugune tariifi määr, mis lubab selle kauba antud hulga veo eest saada kõigesuuremat võimalikku puhaskasu.

Mida madalam tariifi määr, seda kaugemat veomaad suudab väljakanda teatav laadung, seda suurem on ta tarvitusraioon, seda suuremal hulgal valmistakse teda ning seda enam on loota ta vedusi raudteel. Piiridena, millistes kõiguvad tariifi määrad, esineks ühelt poolt — raudteelise veo omahind, teisalt aga — laadungi hindade vahe saate- ja sihtpunktides. Kui veotasu alla omahinda, siis toob vedu raudteele kahju — ja nimelt seda suuremat kahju, mida rohkem mainitud kaupa veoks esitakse. Kui veotasu kõrgem on kaubahindade vahest saate- ja sihtpunktides, s. t., suurem on kauba maksuvõimest, siis ei ole kellegil mõtet seda kaupa veoks esitada. (Järgneb).

Oisu pooljaama ümberpaigutamise küsimus.

Õisu pooljaam asub Pärnu-Tallinna kitsarööplisel raudteel Halliste ja Loodi jaamade vahel, 77,3 klm. peal Pärnust ja 171,7 klm. peal Tallinna sadamajaamast arvates.

Jaama praegune asukoht ei vasta sugugi ümberkaudsete elanikkude huvidele. Raudtee ehitamise ajal oli ehitajatel kavatsus pooljaama ehitada praeguse Õisu mõisa juure, kuid selleaegse mõisniku soovil ehitati see 3 versta eemale, sest mõisnik põhjendas seda sellega, et kui jaam mõisa juures on, siis tulla kõiksugu kaabakaid mõisa vargile... Et sel ajal meie mõisnikkudel suur võim käes oli, siis sündis ka mõisniku väga tark tahtmine ja jaam ehitati 3 versta eemale sohu.

Juba jaama vahe kauguse suhtes ei ole Õisu pooljaam proportsionaalselt paigutatud: Õisust Hallistesse on 4,3 klm., kuna Õisust Loodi jaama aga 10,3 klm. on. Õisu jaama tarvitavad peaaesjalikult Õisu, Tuhalane, Morna, Aidu, Kärstna, Pahure vallad täielikult, Loodi, Riidaja ja Löve vallad osaliselt. Väga suure tähtsusega on ka Õisu mõis, kui üks P.-K. „Estoonia“ põllumajanduslistest ettevõtetest, kes pea igapäev karja- ja linnusaadusi raudteele edasiviimiseks annab.

Kõik need vallad on sunnitud Õisu pooljaama tarvitama ja selleks erandita Õisu mõisast läbisõitma. Õisu mõisast praegusesse jaama on aga 3 versta, sellega teeb iga sõitja 3 verstalise ringi, mis sugugi majanduslistele ja liikumise kiiruse nõuetele ei vasta. See oleks ainult reisijate liikumise kohta. Teatavasti kuulub Õisu pooljaamade hulka, kus ainult piletimüük sünnib, kuna багааshi ja kauba vastuvõtmine ja väljaandmine Loodis sünnib. Et

aga ümbruskonnas rohkesti metsa, (Tuhalane mets) tööstuslisi asutusi (saeveskid jne.) on, siis on need sunnitud oma saadusi mitu head versta kõverat teed mööda Loodi jaama vedama, mis väga kulukas. Tähtsusetu pole ka põllumajandusliste saaduste vedu, sest kogu ümbruskond on põllumaade poolest üks parematest. Kaubanduslikes mõttes on väga kaaluv ka Õisu mõis, kes raudteele suuremal määral karjasaaduste vedu garanteerib.

Mõni ettevõtja on kulude piiramise suhtes juba nüüd metsamaterjali Õisu mõisa juure välja vedama hakanud, kust puud erarongiga edasi toimetakse.

Kõike seda arvesse võttes peame ütleva, et ümberkaudsete elanikkude huvidele vastavalt tuleks Õisu pooljaam kiires korras üle tuua Õisu mõisa juure ja seal juba asutada täisjaam, kusjuures praegune Õisu pooljaam võiks edasi piletimüügiks funktsioneerida.

Et aga uue täisjaama asutamine kõige lähemas tulevikus majandusliselt ja tehniliselt raske on, siis peame äraootama tulevat aastat, kus ehk ehitusväljavaated soodsamad. Et aga elanikkude õiglast soovi rahuldada, siis oleks vastava raudteevalituse kohus Õisu mõisa juures peatuskohta avada, kus reisirongid seisaksid 1 minut aega, reisijate peale ja mahaminemiseks. Riigiraudteel on sarnaseid peatuskohte lühikesel aja jooksul juba mitu avatud (Laitse, 242 kilomeetri, Peedu, Ropka, Sooniste jne.), mis täielise eduga töötavad.

Jääme lootma, et Pärnu-Tallinna raudteevalistus veel käesoleval aastal Õisu peatuskoha avab, ja siis oleks nende ridade otstarbe täidetud.

Välisriikide raudteedelt.

Soome riigiraudtee 1919. aasta aruanne.

Ilmasõja järelalusena veel 1918. aastal kestev mäss, korratus, kurb majandusline seisukord mõjusid halvavalt ka riigi raudteede peale. 1919. aasta möödunes aga õige kasutoovalt. Üldine sissetulek (ühes Kivisto — Terijoki teega) ulatas 305,5 miljoni S. margani, 1918. a. — 127,8 miljoni Smrga vastu ja kasvas selle järgi 139%. See juurekasv oleneb suuremalt jaolt eelmistel

aastatel kõrgendud tariifist (viimane 1. okt. 1918. a.), mis 1919. a. ei muudetud.

Kahest tähtsamast sissetulekuhallikast kasvab kasu reisijate veost 54,2 milj. Smrgani, ehk 77,1% ja kasu loomade veost 120,7 milj. Smrgani ehk 220,2%, kuna klm. maks reisija pealt ainult 16% ja tonnklm. maks 107,1% tõusis. Sealjuures tuleb tähele panna, et Valkeasaari — Petrogradi raudteeliini, mille pikkus ühes kõrvalteedega 41 klm. ja mis nime järgi Soome riigi raudteede hulka kuulus, 1919. a. mitte Soome riigi

poolt ei juhitud. 1919. a. väljaminek oli 213.387.836 Smka (1918 a. 150.331.676 Smk.) ja puhaskasu 1919. a. 92.152.967 Smk., kuna 1918. a. 22.515.195 Smka kahju saadi.

Juure ehitati 109,2 klm. pikkune Hiitola — Rautu tee. Üldine liini pikkus ühes kõigi kõrvalteedega ulatas 1919. a. 3984,05 kilomeetrini, väljaarvatud Valkeasaari — Petrogradi liin ühes kõrvalharudega 240,78 klm. ehk 6,04 % riigi raudteevõrgust (Helsingi — Rajajoki ja Helsingi — Åbo on kahe paari rööbastega). Eraraudteid on Soomes 96,12 klm. laiarööpalisi ja 200,5 klm. kitsarööpalisi. Üldine Soome raudtee pikkus on 2480,7 klm. ehk iga 100 □ klm. peale 1,16 klm. ja iga 10 000 elaniku peale 12,83 klm. raudteed.

Peale Torneä ja Haparanta rööbaste mahapnemise avati 7. okt. 1919. a. reisijate ja loomade vedu üle Torneä ja Haparanta mõne Soome, Rootsi ja Norra jaama vahel.

Sõiduplaanide kokkuseadmisel otsustati Helsingit 1. maist rongide väljasõidu keskpunktiks lugeda. Helsingist väljasõitvad

rongid kannavad umbpaaris ja sissesõitvad — paaris numbrid. Sarnane rongide numeratsioon maksis Soomes ka kuni 1893. aastani, kus Vene valitsuse poolt Petrograd pea keskpunktiks määrati.

1919. aastal oli riigi raudteedel aruannete järgi 565 vedurit, 1239 reisijate ja 16.801 kaubavagunit, milledest aga 58 vedurit, 347 reisijate ja 4205 kaubavagunit Venemaale on jäänud. Vedurite üldine ära sõidetud tee pikkus ulatas 13.975.000 klm., kuna telgklm. arv 484.971.200 tõusis. Küttematerjaali tarvitasid vedurid 1.331.200 kub. meetr. Kivisüsi ei olnud 1919. a. üldse tarvitusel, selle asemel tehti katseid turbamulla tarvitusele võtmise üle.

Reisijate arv jaguneb 0,1 %, 6,2 % ja 93,7 %-ks I., II. ja III klasside vahel.

Soome riigi raudteede ametnikkude arv ulatab 14.149-ni, kelledest 10.392 koosseisu järgi ja 3.757 väljaspool koosseisu töötavad. Raudteeõnnetusi oli 91 juhtumist, vigastusi 100 reisija juures ja 42 surma juhtumist.

Sõidupiletite hinnad Saksamaal. Maksvad kõikide rongide jaoks.

J a a m a d		Klm.	I. kl.	II. kl.	III. kl.	IV. kl.
Kust	Kuhu					
Eydtkuhnen	— Königsberg	153	19.600	9 800	4.880	2.480
Eydtkuhnen	— Berlin	749	76.800	38.400	19.200	12.000
Eydtkuhnen	— Danzig	349	38.400	19.200	9.600	5.600
Königsberg	— Berlin	597	62.400	31.200	15.600	9.600
Berlin	— Leipzig	165	20.800	10.400	5 200	2 640
Berlin	— Dresden	180	22.400	11.200	5 600	2.880
Berlin	— Essen	498	52 800	26 400	13.200	8.000
Berlin	— Frankfurt a/Main	539	56.800	28.400	14.400	8.800
Berlin	— Köln	577	60.400	30.400	15.200	9.600
Berlin	— München	654	67.600	34.000	17.200	10.800

Magamisvagunite platskaartide hinnad:

I. kl. — 40.000 mrk., ettetellimine — 2000 mrk.

II. kl. — 20.000 „ „ — 1000 „

III. kl. — 8.000 „ „ — 400 „

Raudtee omad magamisvagunid, Königsberg — Berlin liinil liiguvad kiirrongides D №№ 3, 4, 51/52, 7/8.

Mitropa restoraan vagunid liiguvad rongides D №№ 1 ja 2.

Hinnad on võetud Saksa markades.

Kaugesõidu kiirrongide lisapiletid Saksamaal.

1. juunist s. a. peale liiguvad Saksamaal Berlin — München, Berlin — Köln ja Berlin — Hamburgi liinil kaugesõidu kiirrongid (Fernschnellzüge). Neis rongides on ainult I. ja II. klassi vagunid ja sõitmise jaoks tuleb harilikul sõidupileti kõrval eraldi lunastada erakorraline lisapilet, mille hind on:

1. Liinidel: Berlin — München ja Berlin — Köln — I. klassis 20 000 Smk. ja II kl. 10.000 Smk.

2. Liinil: Berlin — Hamburg — I. klassis — 10.000 Smk. ja II kl. 5000 Smk.

Uued raudteed Leedumaal.

Leedu valitsus kavatses lähemas tulevikus terve rea uusi raudteid ehitada, nendest olgu nimetada liinid:

1. Siauliai — Amaliai — Telsche — Krottingen — Memel, (Klaipeda);

2. Kosloveruda — Grischkabuda — Schaki — Jurburg — Smalinninki (Vene laius);

3. Jezerany — Dutschety — Skapischki — Malety — Vilkomir;

4. Shirvinty — Vilkomir.

Otseühendus Pariisiga.

Ruhri sündmuste tõttu katkestati rahvusvaheliste magamisvagunite ja rongide liikumine Saksamaal. Senini puudus otseühendus Tallinn — Paris — Ostende vahel.

Nüüd on Poola raudteede ministeeriumi algatusel korraldud otsekoheste rahvusvaheliste rongide liikumine Varssavi — Pariisi — Ostende vahel Austria (Viini kaudu).

Prantsus- ja Inglismaale sõitjad on sunnitud nüüd Varssavi kaudu sõitma, mis-sugune tee küll pikem, kuid sõiduhinna poolest peaaegu ühesugune.

Uued raudteed Lätimaal.

Läti teedeministeerium kavatses ligemas tulevikus ehitada 2 uut raudteed ja nimelt:

1) Riiast — Liibavi, missugune raudtee oleks kahe laiuusega — normaal ja Vene — samuti läheks raudtee ainult läbi Läti territooriumi. Praegu aga sünnib ühendus raudteega Riia ja Liibavi vahel, Leedumaa kaudu.

2) Ruhjast — Riiga. Tähendud raudtee on kitsaropuline ja ühendab Ruhja alevikku Lemsalu linna kaudu Riiga.

Kroonika.

— Maanteede peavalitsus likvideeritud. 1. mail likvideeriti lõpulikult teedeministeeriumi maanteede peavalitsus. Maanteede peavalitsuse funktsioonid lähevad makonnavalitsuste teede osakondadele üle.

— Nimetus teedeministeeriumis. Teedeministeeriumi vanem insener G. Nurm on määratud teedeministeeriumi tehnika peavalitsuse ülema abiks.

— Nimetused raudtee politsei alal. Raudteede politsei 4. jaoskonna ülemaks on hra Voites määratud. Jaoskonna ülema asukoht on Wiljandis. Sama jaoskonna ülema abiks on hra Solnson määratud, asukoht Tallinna Sadama jaamas.

— Ametlik reisijuht. 1. maiks ilmus K.-Ü. „Eesti Raudtee“ kirjastusel ja teedeministeeriumi väljaandel ametlik reisijuht-sõiduplaan Eesti, Saksa ja Prantsuse keeltes. Raamatu lisana on võrdlemisi hästi õnnestanud Eesti teede kaart, huvitust pakuvad ka kolmevärvilised kaaned. Sisus peale raudtee, veeteede, õhu- ja autoomnibusside ühenduste sõiduplaanide hulk tarviliisi tea-

teid ja näpunäiteid reisijatele. Raamatu hind kõigest 50 marka.

— Vagunite ostmine „Dvigateli“ tehastest. Raudteevalitsus otsustas osta A/S „Dvigateli“ tehastelt 11 piduriga kaubavagunit, hinnaga à 190.000 marka, 52 pidurita kaubavagunit, hinnaga à 170.000 marka ja 3 neljateljelist klassivagunit, hinnaga 1.800.000 marka. Tellimise kogusumma 16.330.000 marka.

— Lisarongid laulupidu ajaks. Ülemaalse laulupidu ajal (30. juunist kuni 2. juulini) liiguvad nii laia, kui ka kitsaropalisel raudteel erarongid.

— Maanteede inspektoriks teedeministeeriumi juurde on määratud insener J. Leiden.

— Abja—Tõrva—Valga kitsaropuline raudtee. Teedeministeerium on ülesse võtnud 1924. aasta eelarvesse Abja—Tõrva—Valga kitsaropalise raudtee ehitamise. Kui krediit Riigikogus läbi läheb, siis algab Abja—Valga raudtee ehitus juba tuleva aasta kevadel.

E. T. K.

Eesti Tarvitajate Keskuhisus

Asutatud 1917 aastal

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

Üleriikline tarvitajate- ja majandusühisuste ostu-müügi, oma-tööstuse 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.**

Soovitame ladust ja muretseme tellimiste peale kohale iseseõtjaid ja veetavaid

rehepeksugarnituure

Saksamaa ja Inglise vabrikutest; Ameerika, Saksamaa ja Rootsi rohu- ja viljaniitjaid ning hobuserehasid ja nende osasid; atru, äkkeid, külvi-masinaid; kunstväetisaineid, masinarihmu, masinaõli; veskikivi 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“

EESTI PANK

Osakonnad kõigis maakonna linnades

Arvete seis 30. aprillil 1923

A k t i v a :

	Peapank	Osakonnad	Kokku
Kassa	721.727.757,65	334.355.074,76	1.056.082.832,41
Väärtpaberid	7.551.597,—	35.374.077,—	42.925.674,—
Hoiusummad väljamaal	506.693.597,58	—	506.693.597,58
Välisvaluuta	71.720.626,32	2.181.832,73	73.902.459,05
Laenud välisvaluutas	265.325.506,11	—	265.325.506,11
Korresp. välisvaluuta „Loro“	134.474.192,10	—	134.474.192,10
Väljamaa korresp. „Nostro“	255.043.154,30	—	255.043.154,30
Korresp. „Loro“	12.535.205,25	—	12.535.205,25
„Nostro“	5.110.434,67	—	5.110.434,67
Laenud mitmesug. arvetel	3.491.489.340,84	506.396.597,40	3.997.885.938,24
Osakonnad	580.798.585,96	—	580.798.585,96
Mitmesugused arved	21.265.207,26	16.787.806,02	38.053.013,28
	<u>6.073.735.205,04</u>	<u>895.095.387,91</u>	<u>6.968.830.592,95</u>

Depoos väärtusi	695.263.480,21	348.846.862,87	1.044.110.343,08
Inkasso dokum.	186.499.019,71	23.596.856,84	210.095.876,55

P a s s i v a :

	Peapank	Osakonnad	Kokku
Põhikapitaal	250.000.000,—	—	250.000.000,—
Tagavarapitaal	37.770.710,41	—	37.770.710,41
Pangatähed	2.350.000.000,—	—	2.350.000.000,—
Riigikassa	1.267.633.230,86	45.737.857,95	1.313.371.088,81
Hoiusummad	841.225.349,40	207.543.550,57	1.048.768.899,97
Korresp. välisval. „Loro“	377.155.206,91	—	377.155.206,91
Väljamaa korrespond. „Nostro“	62.661.090,72	—	62.661.090,72
Korresp. „Loro“	7.384.554,26	—	7.384.554,26
Garantiid	510.967.598,18	3.173.100,—	514.140.698,18
Akkreditiivid	73.329.810,95	—	73.329.810,95
Osakonnad	—	618.787.597,77	618.787.597,77
Mitmesugused arved	123.045.526,71	19.853.281,62	142.624.179,48
1922. a. puhaskasu	172.562.126,64	—	172.562.126,64
	<u>6.073.735.205,04</u>	<u>895.095.387,91</u>	<u>6.968.830.595,95</u>

Juhatus: **E. Aule, J. Sihwer, L. Sepp.**

Raamatupidaja: **J. Randmer.**

Pank võtab raha hoiule jooksvale arvele ja tähtaja peale. Diskonteerib vekslid ja annab laene. Ostab kulda ja hõbedat. Ostab ja müüb välisvaluutat. Annab välja makсутähti iga soovitava summa peale ja vahetab neid osakondades sularaha vastu. Toimetab kõike pangaoperatsioone sise- ja väljamaal. Käesoleval aastal avab pank oma agentuurid tähtsamate postkontorite juure. Korrespondendid — kõik suuremad pangad väljamaal.

Riigi Turbatööstus

(Juhatus Tallinnas, Kohtu tän nr. 8)

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

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

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

Riigi põlevkivitööstuse juhatus

Tallinn, Lai tän. 54

Säde-aadress: „Peapõlevkiwi — Tallinn.“

Kõnetraadid: 10-85 ja 11-62

m ü ü b

põlevkiwi,

põlevkiwi tooresõli,

mootornaftat,

pigi,

gudrooni ja

põlevkiwi asfalti

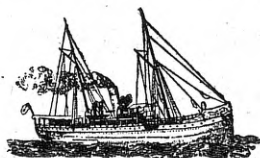
(mastiksi).

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

E. V. LAEVASÕIDU AMETI

Haapsalu - Rohuküla - Heltermaa - Kärddla - 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
” Heltermaast — Haapsalu iga teisipäev k. 8 hom.

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

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 Sõrulle.
” 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 — Kärddla.

Ärasõit Haapsalust iga reede kell 1.00 päeval Heltermaale.
” Heltermaalt ” ” ” 4.30 päeval Kärddla.
” Kärddlast ” laupäev ” 6.00 hommikul Heltermaale.
” Heltermaalt ” ” ” 9.00 hommikul Haapsalu.

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

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

Lähemaid teateid saab:

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

Haapsalus: Telefon nr. 15.

Rohukülas: Telefon nr. 24.

Heltermaas: Agent kapten Pöial.

Taalikul: Agent kapten Ammermann.

Laevasõidu amet.

E. V. LAEVASÕIDU AMETI
Rannasõidu liinide sõidukava

**1923 aasta
navigatsiooni hooajal**



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.

Esimine reis teisipäeval 8 mail

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

Esmaspäeva, kesknädala, neljapäeva ja laupäeva õhtutel ja pühapäevadel võib a.-l.
„Kungla“ väljaüürida 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 grupedes 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.
Telegraafi 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 magamis-
kohaga ja salongiga. Laeval on vannitoad, elektrivalgustus, sädetelegraf 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.

„ Riiaast Kuresaare — igal pühapäeval kell 8 õhtul.

MARKUS: Sõjaväelased ja lapsed 5—10 aastani, ekskursandid ja koolid, kui grupedes 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.

Ainuke tõsine raudteeasjanduse ajakiri

on

„Eesti Raudtee“

==== **mis ilmub käesoleval aastal üks kord kuus.** ====

„**EESTI RAUDTEE**“ algab 923 a. oma **teist aastakäiku**. Uuel aastal on ajakiri palju sisukam, iga number 40—48 lehekülge suur, hulga piltidega ja joonistustega kaunistud. Eriti suurt hoolt kantakse raudtee uute seaduste, korralduste ja tariifide üle, milleks igasse numbrisse 8—12 lhk. ruumi jäetakse. Ajakirja korraliku ilmumise peale pandakse suurt rõhku: käesoleval aastal ilmub ajakiri korralikult igal 20-dal kuupäeval.

„**EESTI RAUDTEE**“ on väljaspool erakondi seisev raudteeasjanduse ajakiri.

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

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

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

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

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

Sellepärast on kuulutamine „Eesti Raudtees“ kõige kasulikum.

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

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

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

Väljaandja: Kirjastusühisus „Eesti Raudtee“.

Lugege kõik „EESTI RAUDTEE’D“!
Kuulutage kõik „EESTI RAUDTEE’S“!

Aktsia-Selts „SILVA“

Bilans 31. detsembril 1922. aastal

A K T I V

Nr.	Arvete nimetused	Tallinnas	Tamsalus	Kokku
1	Kassa arve	1.781.495,73	48.156,12	1.829.651,85
2	Välisrahade arve	711.414,40	—	71.144,40
3	Väärtpaberite arve	10.109.200,—	—	10.109.200,—
4	Debitoride arve	194.114.101,70	938.443,95	195.052.545,65
5	Kautsionide arve	2.699.498,—	15.000,—	2.714.498,—
6	Liikumata varanduse arve	9.939.917,—	—	9.939.917,—
7	Liikuva varanduse arve	6.402.659,58	449.450,70	6.852.110,28
8	Saadud vekslite arve	1.250.000,—	—	1.250.000,—
9	Üleminev. summade arve	4.936.093,32	25.151,—	4.961.244,32
10	Metsade arve	23.391.168,15	—	23.391.168,—
11	Metsakaupade arve	23.879.635,60	—	23.879.635,60
12	Poodide ja kaupade arve	66.333.603,48	376.500,—	66.710.103,48
13	Võõraste kaupade arve	1.049.983,15	—	2.049.983,15
14	Materj. ja varustuse arve	—	187.775,—	1.878.775,—
15	Veoabinõude ülespid. arve	500.000,—	—	500.000,—
16	Heinamaade arve	250.000,—	—	250.000,—
	Mrk.	348.348.770,11	3.731.476,77	352.080.246,88

P a s s i v

Nr.	Arvete nimetused	Tallinnas	Tamsalus	Kokku
1	Aktsia kapitaali arve	50.000.000,—	—	50.000.000,—
2	Tagavara kapitaali arve	15.236.730,—	—	15.236.730,—
3	Liikumata varanduste kustut. kapitaali arve	1.339.095,50	—	1.339.095,50
4	Liikuva varanduse kustut. kapitaali arve	1.181.039,75	118.884,21	1.299.923,96
5	Dividendi arve	609.520,—	—	609.520,—
6	Juh. käsut. olev. summade arv	54.218,55	—	54.218,55
7	Obligatsioonide arve	10.017.250,—	—	10.017.250,—
8	Kreditooride arve	226.898.422,01	8.651,75	226.907.073,76
9	Kautsioonide arve	71.190,—	—	71.190,—
10	Väljaantud vekslite arve	19.218.445,—	—	19.218.445,—
11	Heategev. otstarbet. määratud summade arve	747.974,80	—	747.974,80
12	Üleminevate summade arve	4.291.573,39	3.551,60	4.646.733,39
13	Kasude ja kahjude arve	18.493.006,54	34.390,85	21.932.091,92
	Mrk.	348.158.465,54	3.921.781,34	352.080.246,88

Raamatupidaja: **J. Korts-Lindus.**

Juhatus: Esimees: **E. Kusik.**

Liikmed: { **A. Kusik, H. Mossa, J. Parik,**
A. Patrik, A. Sinisoff, W. Selling.



PÕHJA PANK A.-S.

Tallinnas Suur Karja tän. nr. 20, omas majas Tallinnas.

Osakonnad: Tartus, Viljandis, Võrus, Abja-Paluoja ja Türi-Allikul.

Korrespondendid kõigis kodumaa, kui ka kõigis suuremates linnades väljamaal.

Telegrammi aadress: „POHIPANK“ Panga äriseis 30. dets. 1922 — Mk. 200.000.000.—

Pank võtab raha hoiale, annab välja laenusi, ostab ja müüb väljamaa raha ja toimetab kõiksugu panga operatsioone kodu ja väljamaal.

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

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

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

STETTIIN: Mundt & Schütt, Tel.-aadr.: „Skandia.“ Bollwerk I., telef. 5-35 & 5-76.
STOKHOLM: A/B. Förenade Speditions- & Rederiagenturen, Tel.-aadr.: „Kustkanal“,
telef.: 23-994, Skeppsbron 30.

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

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

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.



Põllumajandusline Keskühisus „ESTONIA“

Tallinn, Jaani tän. 6 — Kõnetraat 8-55, 18-91, 20-90, 20-94

Telegrammi aadress: „Zentrestonia“

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

Oma piimaäri, vorstivabrik, lihasutsetamise tehas ja külmetus-
majad

Ehitused üle maa



PESU
TEEB PUHTAKS
JA VALGEKS
A/S LABORATORI
PESUSEEP

Aktsia Selts

„ASTORIA“ tubaka tehas

PABEROSSID:

SULEIKA	20	tükki	Mrka	30.—
	10	”	”	15.—
TARZAN	20	tükki	Mrka	20.—
	10	”	”	10.—
ASART	20	tükki	Mrka	10.—

TUBAKAD:

MOGUE	$\frac{1}{4}$ t	Mrka	200.—
	$\frac{1}{8}$ t	”	100.—

Non plus ultra	$\frac{1}{4}$ t	Mrka	150.—
	$\frac{1}{8}$ t	”	75.—
ASTORIA 500	$\frac{1}{4}$ t	Mrka	125.—
	$\frac{1}{8}$ t	”	62.50
NATURAL	$\frac{1}{4}$ t	Mrka	125.—
	$\frac{1}{8}$ t	”	62.50
ASTORIA № 2	$\frac{1}{4}$ t	Mrka	100.—
	$\frac{1}{8}$ t	”	50.—
ASTORIA № 3	$\frac{1}{4}$ t	Mrka	75.—
ERSERUM	$\frac{1}{4}$ t	Mrka	50.—

Nõudke, proovige ja otsustage ise.

Järvakandi klaasivabriku

ja

Eisenberg, Lukk ja Ko. liimivabriku

ladu

Väike Pärnu maantee nr. 31

J. ARNOVER

S O O V I T A B

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