# EESTI RAUDTEE

**RAUDTEEASJANDUSE KUUKIRI**

**Toimetus ja talitus:**
Tallinnas, Nunne tänav nr. 32.
(Kopli ülesõidu koha juures).
Kontor avatud kella 8 — 15.
Telefon: nr. 192 raudtee keskjaamast.
Ärijuhi kodune telefon nr. 19-58 (linna keskjaamast).
Toimetaja kõnetunnid: kella 10—11.
Ärijuhi kõnetun.: k. 10—11 ja 14—15.

Ilmub iga kuu üks kord.

Tellimise hind ühes kaasannetega:
M. 1000 aastas
M. 550 1/2 „
M. 300 1/4 „
**Ainult välistellijatele.**

**Kuulutuste hinnad:**
1 lehekülg — M. 4000.—
1/2 „ — M. 2000.—
1/4 „ — M. 1000.—
Kaantel 50% kallim.

**Nr. 2/3** (27/28) Veebruar—Märts 1924 **3.** aastakäik


## Naroova raudteesild Narvas.

Mõne aja eest avati pidulikult liikumiseks uus Naroova raudteesild, mille kaudu meie raudteevõrk põhjas meie suure idapoolse naabri — Venemaa raudteevõrguga ühendatud on ja mille kaudu Vene transiit peaasjalikult sünnib.

Silmas pidades seda tähtsust, mis Naroova sillal meie läbikäimises Venemaaga on, pakub suurt huvi jälgida seda pikka teed, mida tuli käia, enne kui silla ehitustöödega lõpule jõuti.

Siin olgu lühidalt toodud Naroova silla ajalugu ja lühidalt kirjeldatud tähtsamad momendid silla viimaste ehitustööde käigust.

Naroova jõgi jookseb silla kohal sügavas paekivi kaljus väljauhutud sängis, sünnitades siin ruttulist kärestiku, kus veevoolu kiirused ulatavad kuni 5,50 meetrit sekundis. Jõesängi laius on silla kohal umbes 150 meetrit ja järskude kallaste kõrgus veepinnast — umbes 18 meetrit.

Balti raudtee ehitamisel läinud aastasaja seitsmekümnendates aastades loodi ühendus kallaste vahel silla kaudu, mis kuni viimase ajani tarvitusel oli ja mis „vana Naroova raudteesilla" nimetuses tuntud on.

Sild on keedetud rauast ehitatud kolme kivi samba peal, milledest äärmised sambad kallaste peal asetatud, kuna keskmise samba alus jõe põhjas paekivise kärestiku kohal paigutatud on.

Rauast kandja kujutab tol ajal moodsat läbijooksvat kaheavauslist palksõrestiku paralleel võrega ja tiheda diagonaalide võrguga.

Nagu harilikult on ka siin sõidutee üleval ülemiste vööde kohal asetatud.

Olgugi, et valitud süsteem omal ajal moodne oli, sai tema ajajooksul sillale saatuslikuks.

Nagu üleval juba tähendatud oli on keskmine sammas kärestikus asetatud, ja juba esimestel aastatel oli samba kohal kevadise kõrge vee ajal jõe põhja uhtumist märgata. Samba aluse kaitsmiseks ja tema langemise ärahoidmiseks tuli kohe algusel samba ümber betoonist laiu kaitseseinu ehitada, ühes sellega piinliku järelvalvet sisseseada. Ajajooksul selgus, et samba kaitsmine õige kulukas on, sest iga kevade tuli kõrge vee läbi vigastatud kaitseseinu parandada. Nii sai kevadise kõrge vee tõttu 1922 a. Narvapoolse kaitseseinast umbes 40% ära uhutud, ja seina remont läks umbes 500.000 mrk. maksma.

Kesksamba hädaohtlik seisukord nõudis uue silla ehitamist, mis ka 1900—1901 teostatud sai. Uus sild ehitati vana kõrva. Silla süsteemi valiku juures katsuti ära hoida sammaste asetamist keskjõkke, suurema avausega kärestiku ülekattes.

Keskmise avause ülekatmiseks määrati tüübiline 50-süllaline Schvedleri palksõrestik, millele ühelt ja teiselt poolt veel 8-süllalised täisseinalised palkkandjad juurde lisati. Nii kujunes sild kolme avausliseks neljasambaga, milledest kaks kallaste peale said asetatud ja kaks jõkke kallaste lähedal, kus vool mitte nii kiire ei ole. Mõlemal pool olid silla peal 0,50 süllalised kõnniteed ettenähtud.

Управл. Зет. жел. д.
Техник. библ.

Silla projekteerimise juures arvesse võetud koorem olid kaks silla peal kohtunud kaubarongi, milledest üks rong kahe 60-tonnilise veduriga ja teine ühe samasuguse veduriga liikus. Silda projekteeris Moskva teedeinstituudi professor L. Proskurjakov valatud rauast ja ehitas tuntud

Professor Dr. rer. ing. O. Maddisson.

Prantsuse sillaehitus ettevõtte „Batignol", kes samal ajal ka Peterburis Troitski silda üle Neeva ehitas.

Pärast uue raudtee silla avamist 1901 a. kavatseti vana sild maantee sillaks ära kasutada, teda selleks umbes 100 sülda Naroova kose poole üle kandes. Asi jäi rahapuudusel aga soiku. Nii elasid siis mõlemad raudteesillad vana ja uus üks teise kõrval kuni talveni 1918/1919 a.

Saksa okkupatsiooni vägede lahkumisel Eestist lasksid sakslased enamlaste peale tungimise takistamiseks uuel sillal keskmise suureavauslise Schvedleri sõrestiku õhku, kaldapoolseid 8-süllalisi palkkandjaid puutumata jättes. Vana silla Narva poolse avause õhku laskmine ei õnnestanud sakslastele tiheda diagonaalide võrgu tõttu. Vigastatud saivad ainult mõned diagonaalid, kuid sõrestik jäi kohale, ja sai enamlaste poolt mõne nädala jooksul ära parandatud.

Enamlaste lahkumisel Eestist 1919 a. algusel sai nende poolt vana raudtee silla Jamburi poolne avaus õhku lastud, millega katkenes rongide liikumine mõlema kallaste vahel. Esimese riigiraudteeülema ins. Ipsbergi korraldusel sai mõne kuu jooksul vana raudteesild ära parandatud, selleks teisi vanu sõrestikke ja allalangenud Jamburi poolse vanasilla osa äratarvitades. Tegelikkudeks tööde juhatajateks koha peal olid teede inseneer H. Bresinski ja nüüdne Tartu tee ja ehituste jaoskonna ülem h-ra Lebereht. Et ajutiselt remonteeritud vana raudtee sild ainult mõne aasta jooksul püsida võib, siis tuli selle peale mõtelda, kuidas nüüd päris ajutise iseloomuga vana silla asemele uut püsivat silda luua „Batignoli" poolt ehitatud silla kohal.

Projekteerimine anti endise Peterburi teede instituudi ja praegu Varshavi politehnikumi professori A. Pshenitski kätte, kes tol ajal raudteeteenistuses oli. Projekteerimise töö lõppes 1921 a. algul.

Nüüd tekkis uus küsimus: mil viisil uut sõrestiku üles ehitada? Kas ära kasutada väljamaa tehaseid, nendele sõrestiku täieliku valmistamist äraandes. Selle juures tuli peaasjalikult Saksamaa tehastega arvestada, sest kalli valuuta pärast oleks võimatu olnud sõrestiku Inglis ehk Prantsusmaalt tellida. Ehk ärakasutada

kodumaa tehaseid, ainult rauda väljamaalt tellides. Kodumaa tehastest võis ainult Vene-Balti laevatehast silmas pidada, sest ainult Vene-Balti tehas on oma sisseseade poolest kõigiga laialt varustatud, mis silla raudkonstruktsiooni valmistamise juures tarvis on.

Otsustavates ametiasutustes, nii raudteevalitsuses, kui ka Vabariigi valitsuses, oli märgata kaks voolu.

Ühed arvasid kõige otstarbekohasema olevat silla sõrestiku Saksamaalt tellida oma arvamist sellega motiveerides, et silla ehituses vilunud Saksamaa tehased silla töödega ruttem ja odavamalt lõpule jõuaksid. Siin juures oleks kõik tellingute ehituse sillasõrestiku ülesseadmise tööd kodumaa töölistega tehtud. Teised nõudsid, kodumaa metalltööstuse arenemise võimalusi silmas pidades, et väljamaalt ainult rauda tuleks tellida ja et silla raudkonstruktsiooni mõnes kodumaa tehases valmistada võiks. Mitmekordsete kaalumiste tagajärjel võitis teine vool, olgugi et tegelikult esimesel voolul õigus oli.

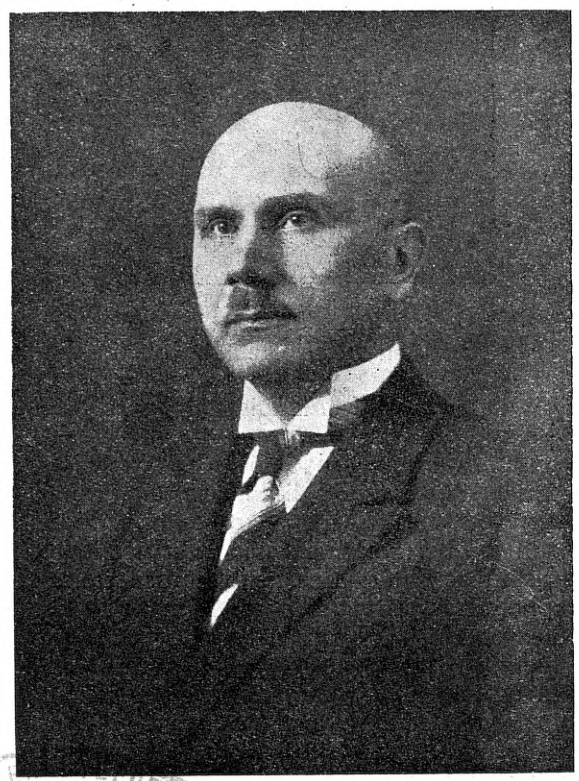
Võis arvata et kodumaa tööstusega mõndagi raskust ette tuleb, sest et ei ühelgi tehasel sildade ehitamiseks kogemust ega vilumust ei olnud. Kuid raudteevalitsusel oli korda läinud oma teenistusesse saada eriteadlast, kellelt loota võis, et tema oma nõuga asja läbiviimiseks kaasa aitab. Nimelt oli vahepeal ennast opteerinud Eestimaalt pärit olev endise Peterburi teedeinsdituudi professor Dr. rer. ing. O. Maddison, kelle peale pärast poole ka silla tööde vastutava juhataja kohused jäivad.

Kahe väljapakkumise tagajärjel anti 12. oktoobril 1921 aastal silla raudkonstruktsiooni valmistamise tööd tehases ja ülesseadmise tööd koha peal Narvas Eesti Inglis-Balti Laevaehituse ja Mehaanika aktsiaseltsi Esitusele hinnaga umbes 21.500.000 marka, kus juures nimetatud Esitus ennast kohustas silla raudkonstruktsiooni ülesseadmisega Narvas 15. oktoobriks 1922 a. lõpule jõuda.

Alles 1922 aasta algusel hakkas Esitus Eesti inseneeride peres vastavaid tööjõude otsima, kes tehase töödega ja raudkonstruktsioonidega tuttavad olid.

Peadirektori tehniliseks abiks kutsuti praegust Vene-Balti tehase direktorit inseneri A. Tedderi ja tehnikabüroo juhatajaks inseneeri R. Seppa. Nagu aeg näitas on mõlemad inseneerid täitsa omal kohal ja eeskujulised tööjõud.

Tellingute kavast saadi kergelt üle, sest Naroova raudteesilla ehitustööde vastutav juhataja raudteevalitsuse poolt seadis uue tellingute kava kokku, mille järele Inglis seltsi Esitus vastavad joonistused valmistas. Raskem asi oli silla raud materjaali tellimisega Saksamaal. Ebaõnnelikult kokkuseatud materjaali nimekirja järele oli detsembri kuus siiski materjaal Saksamaal suuräri „Otto Wolf'i" juures



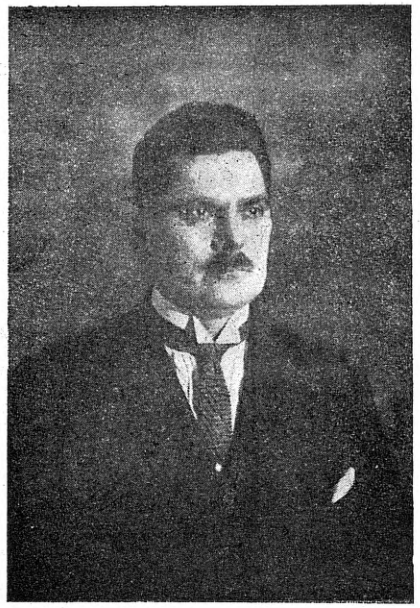
**Inseneer A. Tedder.**
**Vene—Balti tehase Direktor.**

Kölnis ära tellitud, see tähendab tellimine oli vastuvõetud teatava hinnaga tonni eest, kuid teostada tellimist oli „Otto Wolf'il" ebaõnnestatud nimekirja järele võimata, peale selle ei olnud ettenähtud raua vastuvõtmist raudteevalitsuse poolt.

Nüüd algasid arusaamatused ja sekeldused ja materjaali valmistamine seisis.

Tuli muuseas lepingus raua kohta ettenähtud tehnilised tingimised muuta, selle juures silla kandejõudu endiseks jättes.

Lõpude lõpuks sõitis hra prof. Maddisson Inglise seltsi Esituse volinikuga 1922 a. märtsi lõpul Saksamaale, et koha peal materjaali tellimist lõpulikult toimetada,



**Ins. R. Sepp,**
**Vene—Balti tehasest.**

mis ka hra prof. Maddissoni agaral tegevusel korda läks.

Nii sai materjaal Naroova silla jaoks suure hiljaksjäämisega tellitud, materjaali valmistamiseks, tema saatmiseks Tallinna, materjaali ümbertöötamiseks ja silla osade valmistamiseks tehases, nende ärasaatmiseks koha peale Narva, silla raudkonstruktsiooni ülesseadmiseks Narvas ja tema kokkuneetimiseks ühes aukude järelpuurimisega jäi umbes $6^1/_2$ kuud järele. See oli liig lühikene aeg, ja suvel 1922 aastal otsustati ehitusel olevat silla tellingut ümber projekteerida nõnda, et nemad ka 1923 a. kevadise kõrgevee vastu püsivad oleks. Selleks tuli Jamburi poole tellingute avaus suurendada ja Narva poolses avauses vildakult asetavaid vaiasi tarvitusele võtta selleks, et vaiadega võimalikult kaugemale kärestikust olevat kiirest voolust mõõda minna. Narva poolses osas tuli tellinguid veel liikuva jää vastu kaitsta, milleks erikaitse ehitatud sai.

Kõige raskem töö tellingute ehitamisel oli vaiade asetamine jõe põhja, milleks tuukrite abil vee voolus ja kuni 5 meetri sügavuses paekivis augud puuriti.

Suureks kergenduseks selle eest oli tellingute osade koha peale asetamine vana silla peal rööbaste kaudu 15-tonnilise aurukraana abil. Tellingute ehitamine oli Inglis-Balti seltsi Esituse poolt Narvas tuntud

**Ins. Macphersen,**
**Vene-Balti tehasest.**

suurtööstur h-ra K. Villemsonile äraantud, kus juures kõik puu ja raud materjaal, väljaarvatud mõned raudosad Hove kandjates raudteevalitsuse poolt tarvitamiseks antud sai.

Saksamaal märtsi lõpul 1922 a. tellitud sillarauad hakkasid suve jooksul Tallinna jõudma, nii et augusti kuus silla osade valmistamisega Vene-Balti tehases algust tehti.

Silla raudkonstruktsiooni valmistamise töö Vene-Balti tehases ei kestnud kaua. Juba oktoobri kuus hakkasid õerumised tööliste ja tehase juhatuse vahel mitte

**Ins. Schelavin.**

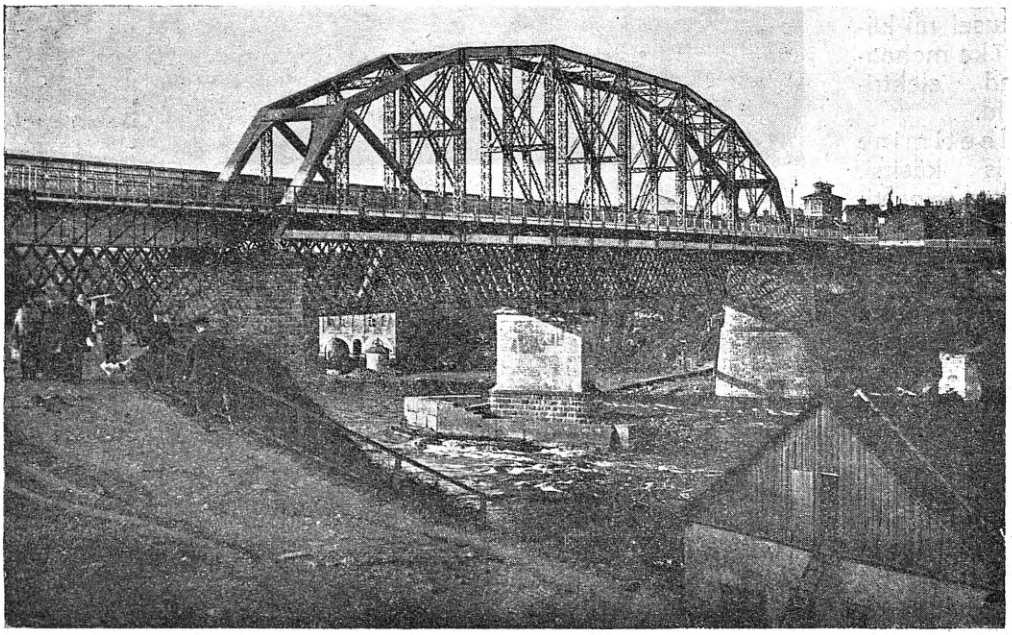
korraliku palgamaksmise pärast, ja oktoobri lõpul panid töölised kõik tööd tehases seisma: Algas streik mitte ainult sillatöökodades, vaid kõikides. Peale Naroova silla raudkonstruktsiooni valmistamist olid Vene-Balti tehasel veel Vene vedurid parandamisel. Ka tellingute ehitamine koha peal Narvas pandi h-ra Villemsoni poolt seisma.

Mõne aja pärast selgus, et Eesti Inglis-Balti Laevaehituse ja Mehaanika aktsia seltsi Esitus oli pankroti jäänud. Mis tuli nüüd teha? Alguses lihtne majandusline tööliste streik ähvardas poliitiliseks sündmuseks väljakujuneda, ja et streitöökojad ühes sisseseadega Noroova silla raudkonstruktsiooni valmistamiseks kasutada.

Samal ajal sõlmis raudteevalitsus lepingu ka h-ra Villemsoniga silla tellingute lõpule viimiseks.

Nii algasid siis silla ehitustööd tehases ja koha peal Narvas raudteevalitsuse korraldusel, kuid siiski Inglis-Balti seltsi Esituse kulul.

Mai kuus 1923 a. olid silla osad niivõrd valmistatud ja kokkuseatud, et nende saatmisega koha peale Narva algust võis teha.



**Vana Narva raudtee sild.**

gile lõpu teha, makseti detsembri kuu algusel Vabariigi valitsuse korraldusel Töö ja Hoolekande ministeeriumi kaudu Naroova silla arvel kõikidele tehase töölistele läinud aja eest palk välja. Tööd algasid Vene-Balti tehases uuesti, kuid uuel alusel.

Raudteevalitsus kõrvaldas sillatöödest Inglis-Balti seltsi esitust, kõik tööd 6.detsembril 1922 a. oma kätte võttes. Mõne nädala pärast seadis Siseminister Vene-Balti tehases sekvestri valitsuse sisse, oma korraldust sellega motiveerides, et Vene-Balti tehasel riigi poolt antud tellimine oli, nimelt Naroova silla raudkonstruktsioon.

Raudteevalitsus sõlmis 1923 aasta algusel sekvestri valitsusega lepingu, mille põhjal raudteevalitsus õiguse omandas silla

Vahepeal oli raudteevalitsus ettevõtja inseneer Shelaviniga, kui kõige odavama pakkujaga, lepingu sõlminud silla raudkonstruktsiooni ülesseadmise asjus koha peal Narvas.

Esimesed silla osad jõudsid Narva juuni algusel, millal ka tegelik silla konstruktsiooni kokkuseadmine algas.

Osade kokkupanemist kergendas tuntavalt ülevalnimetatud 15-tonnilise liikuva aurukraana ja eraldi puust ja teras trossidest ehitatud liikuva kõrge ümbritseva kraana tarvitamine.

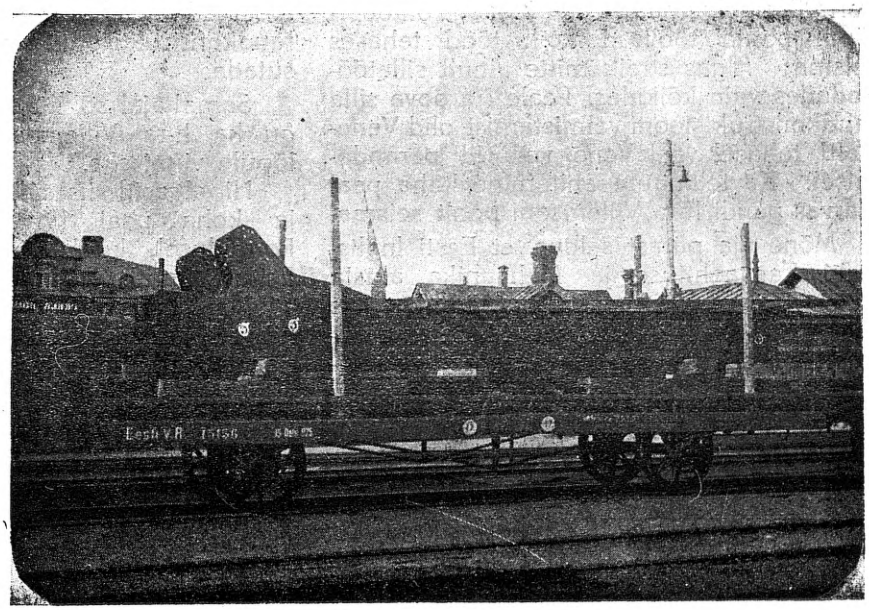
Sillaosade kokkupanemise tööd olid juba augusti kuu algusel suuremal osal lõpetatud; jäivad ainult vähemad tööd järele.

Aukude järelpuurimise juures tuli

pea rõhku selle peale panna, et igateviisi pärast needi aukude järelpuurimist silla osade liikumist ärahoida. Selleks tulid sõlmedes koondatud osad pärast aukude järelpuurimist terastornidega kinnitada.

Aukude järelpuurimiseks olid tarvitusel nii käsi, kui ka mehaanilised elektripuurid.

Neetimine sündis käsitsi. Tehases neetimiseks tarvitusel olevad õhuhaambrid ei annud vilunud tööliste puudusel tagajärge, ja juba tehases tulid jatkude kohal needid käsitsi neetida.



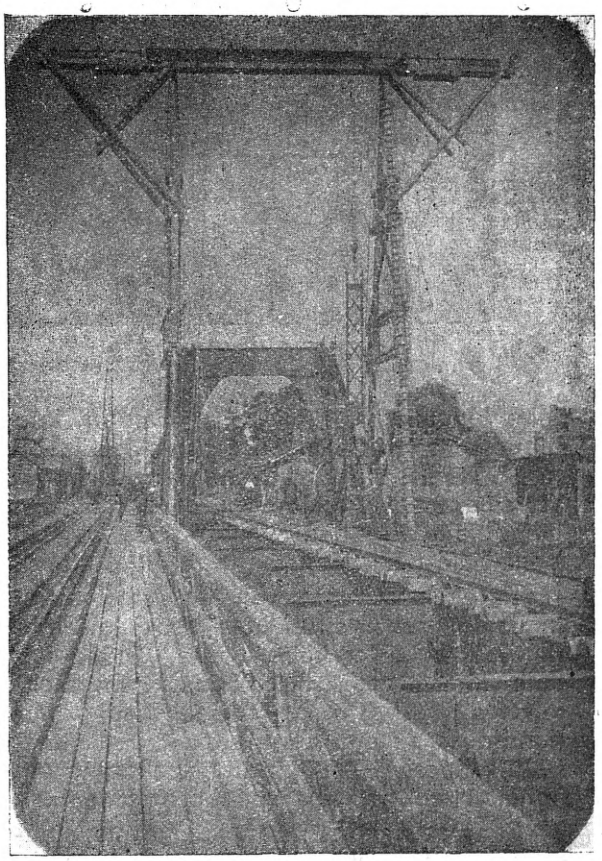
**Silla osade pärale jõudmine Narva.**

Oktoobri kuus hakkasid neetimise tööd lõpule jõudma, kuid jälle tuli ilmsiks uus äpardus.

Liikuvate kandeosade rullid olid 1922 a. lõpul Saksamaal Ruhrist tellitud ja neid pidi jaanuari kuus 1923 Tallinna saadetama, kuid jaanuari lõpul 1923 a. sai Ruhri piirkond Prantsuse vägede poolt okkupeeritud ning Naroova silla rullid läksid kaduma. Pikk kirjavahetus Välisministeeriumi ja Prantsuse võimude vahel ja lõpude lõpuks raudteevalitsuse voliniku saatmine Saksamaale rullide otsimiseks võimaldasid rullide jõudmist Tallinna alles novembri kuul.

Rullid olid mustad treimata. Neid tuli sellepärast veel treimiseks raudtee tehastele anda. Detsembri algusel jõudsid Naroova silla raudkonstruktsiooni ülesseadmise tööd lõpule. Mõne päeva pärast lõpetati ka roopaaluste prusside ja roobaste asetamine silla peal.

Vastutava juhataja abideks olid praegune Tartu Ülikooli dotsent inseneer Grimm, Narva tee ja ehituste jaoskonna ülem h-ra Dener ja Tallinna Tehnikumi üliõpilane G. Gutmann.



**Silla pealmise osa ülesseadmine kraana abil.**

Jooksev asjaajamise töö sai äratehtud

raudtee ehitus osakonna teenijate poolt. Tööde vastutava juhataja h-ra prof. Dr. Maddisoni püüdel on silla ehitustöö, silmaspidades olusi, tehniliselt võimalikult hästi korda saadetud, mis eest tema tõsiselt kiitust ära teeninud on.

Nagu teada, oli 12. detsembril 1923 a. Naroova silla proovimine ja pidulik liikumisele avamine Riigivanema, valitsusliikmete, välisriikide ja vastavate ametiasutuste esitajate ning seltskonnategelaste juuresolekul.

Enne silla proovimist saivad viimased needid Riigivanema, Venemaa saadiku ja Teedeministri poolt pandud.

Pandud needid olgu tagatiseks, et Naroova sild kui kultuur saavutus mõlema naaberrahva omavahelise läbikäimisele kaasa aitaks.

---

# Eesti Vabariigi Raudteede Valitsuse viienda aastapäeva puhul.

(III järg ja lõpp).

—ard—

Kaubandusline tegevus sündis kogu sõjaaeg piiratud kujul ja sai toimetatud sel mõõdul, kui palju seda olud lubasid.

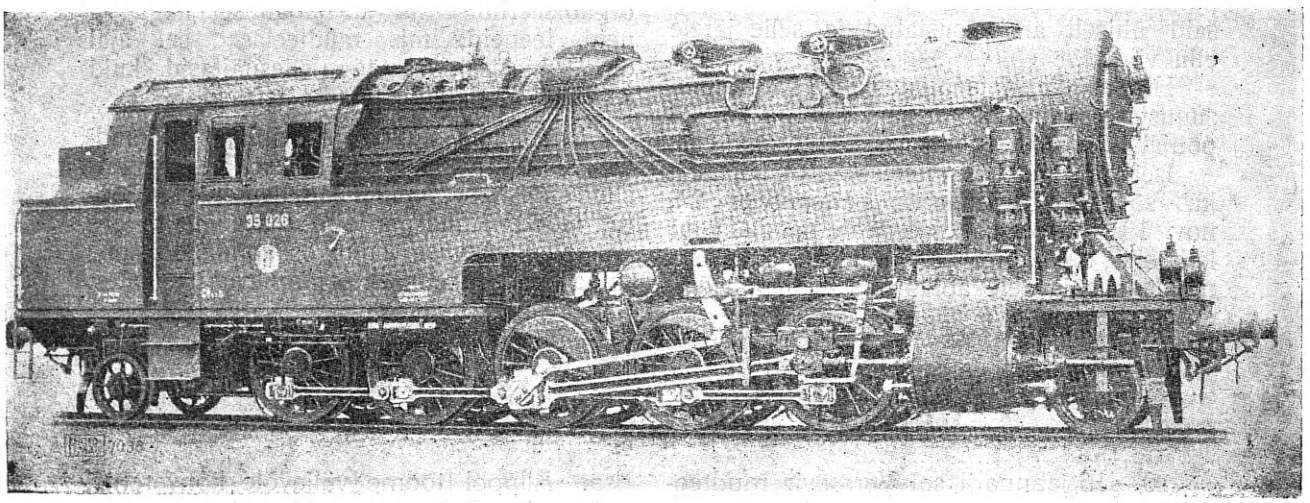
Kogu tegevust tuli organiseerida üleüldse suurte raskustega, sest peale raudtee vabastamist Vene sõjaväest, oli tarvis kõike korda seada ja parandada, nii et see vähemalt esialgsetele hädatarvilikutele nõuetele vastaks.

Peale liini, sildade, hoonete ja teiste sisseseadete vigastuste, puudus jaamades tarvilik inventaar nagu: kaalud, kompostrid, plommitangid, mööbel jne., mis kõik oli kas hävitatud ehk evakueeritud.

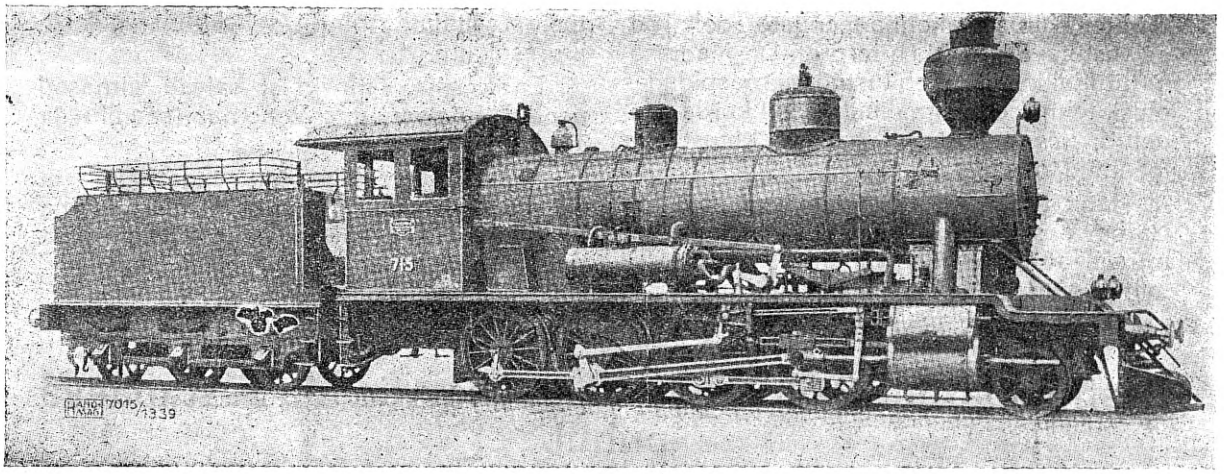
Muu seas tuli viibimata uute planketide ja piletite trükkimisele asuda, mille juures aluseks said võetud endised Vene vormid, Eesti keelde tõlgitud ja ajanõuetele vastavalt muudetud. Trükkimine läks väga pikaldaselt, sest et trükikojad kõiksugu töödega koormatud olid. Selle tagajärjel tuli tarvitusele võtta kõik juhusliselt järele jäänud Vene ja saksaegsed planketid, neid tarviliselt käsitsi ümber parandades.

Veneaegsete tariifide tarvilisel arvul puudumise puhul tulid jõusse jätta viimased Saksa okupatsiooni aegsed tariifid, neid rohkem kokkukõlasse viies kohaliste oludega ja Vene üleüldise Raudteede Seadusega, milline meil maksma jäi ühes kõiki teiste Veneaegsete määruste ja juhtnööridega, sest et allesjäänud teenijate kogu oli nende tundmises vilunud, kuna uute seaduste riigi keeles väljaandmine, kui suurem töö, tuli edasilükata.

Niisugused olid lühidalt üleüldised raudteevalitsuse organiseerimise juures tarvitusele võetud abinõud ja esialgse tegevuse



„Hanomag" tehaste poolt ehitatud uuem Saksa riigiraudteede tender-vedur.



**Tüübiline Soome raudteede vedur.**
**Ehitatud 1923 a. „Hanomagi" tehastes Saksamaal.**

kirjeldus hädatarviliku liikumise korraldamise suhtes sel määral, kuis see võimalik oli korrast ära lastud abinõudega ja ühenduses sõjaoludega.

Lõpuks ei saa mõõda minna nendest raudtee teenijatatest, kes Eestisse kohale jäid ja kõik oma aastate jooksul kogutud oskuse selleks rakendasid, et meie raudteede tegevust ja olukorda äärmise jõupingutusega vähegi meie Lääne naabrite omale ligemale viia, muidugi vastavalt sellele kui palju riigi majandusline seisukord seda võimaldas.

Et võimalikult kõiki kogenud jõudusi ära kasutada ja vastavalt kohtade peale asetada, selleks kutsus esimene raudtee ülem alguses ka liini pealt valitud teenijate esitajad Tallinna ühisele nõupidamisele, kus paljud esimesed organiseerimise sammud said ühiselt ära otsustatud ja selle järele ellu viidud.

Hiljem võtsid teenijate esitajad mitmesugustest komisjonidest ja käsukirja Nr. 35 põhjal ka raudteevalitsuse nõukogust osa.

Iseäranis raske raudteelastele oli sõjaaeg, kus sõjaseaduse maksma panemisega 29. nov. 1918 a. sai raudtee peale pandud suur kohustus, s. o., kõigi oma jõududega ja abinõudega sõjaväele abiks olla isamaa vabaduse kaitseks.

Sellest siis ka järgnes, et raudteelased olid kohustatud ühes sõjaväega viimastena jaamadest ja liini pealt taganema ja sellele järgneval pealetungimisel, kohe sõjaväe järele jälle oma kohtadele asuma, et kiires korras hädatarviliku liikumist võimaldada.

Niisama tuli veduriteenijatel soomusrongide veduritel otse tuleliinil ka lahingutest osavõtta, kus juures nende elu oli kaalu peal, niisama nagu sõjaväelastel.

Siin võiks nimetada juhtumist 22 jaan. 1919 a. Elva ja Nõo jaamade vahel, kus venelaste granaat lõhkes veduri putkas ja veduri juht Arnold Vilmann surma sai, kuna väiksemaid vigastusi on saanud ka paljud teised raudteelased.

Püüdsin siis meele tuletada, neid raskeid organiseerimise ja korraldamise aegu ja neid teeneid, mis raudteelased sel ajal oma ennastsalgava tööga ülesnäitasid, kuid tegeliku hindamine jätame teistele.

Täielikuma kujutuse saavutamiseks raudtee seisukorrast, missugusena selle pärisime endistelt võimudelt ja sellest mis on jõutud möödaläinud aja jooksul ära teha, tuleks vaadelta tegevuse käiku osakondade järele, mida kavatsen teha sellele järgnevas ülevaates.

---

# Varssavi raudtee konverents.

10—16 jaanuaril sai Varssavis raudteede konverents ära peetud. Meie esitajana võttis Varsavi konverentsist ins. R. Selja osa. Allpool toome väljavõte konverentsi töö ettekandest raudtee ülemale.

Nagu juurelisatud konverensi protokolli

**Varssavi konverentsist osavõtjad Wieliczka soolakaevanduses.**

kavast näha, ilmusid Varssavi konverentsile Eesti, Prantsuse, Itaalia, Läti, Poola, Shveitsi, Austria ja Tsheho-Slovaskia esitajad. Konverentsi päevakorda olid võetud järgmised küsimused.

1) Otseühenduse jaluleseadmine Tallinn-Pariis-Ostendee (London) vahel üle Riia, Berliini ja Varssav-Pariis-Ostendee (London) üle Berliini mõlemad läbi okupeeritud Ruhri maakonna.

a) Sõiduplaanid.
b) Rongide koosseaded.
c) Otse reisipiletite ja otsebagaashi veo sisseseadmine.
d) Reisijatebagaashi (Colis messageries) veo organiseerimine otseühenduse bagaashi vagunites.

2) Otseühenduse vagunite sisseseadmine ja rongide sõiduplaanide parandamine Tallinnast—Shveitsi ja Pariisi üle Varssavi ja Viini.

3) Otseühenduse vagunite sisseseadmine Riia—Viini vahel üle Varssavi.

Konverentsi avas Poola teedeministri abi insener Eberhardt. Poolakate ettepanekul valiti ins. Selja konverentsi esimeheks, kuid viimane ei võtnud seda au ametid vastu, vaid jätis selle poolakatele, kui konverentsi kokkukutsujatele, nende peaesitaja hra Moskva näol. Hr. Selja valiti konverentsi aruandjaks.

Konverentsi ametliseks keeleks tunnistati Prantsuse keel, millel ka protokolli ja vaielusi peeti. Belgia raudteede telegrammi põhjal, millega teatati et nende ja Prantsuse raudteede vastavatel esitajatel administratiivse iseloomuga takistuste järeldusel võimata konverentsile sõita, võeti esimene punkt konverentsi päevakorrast maha.

Nagu era jutuajamisel Varssavi jõudnud Prantsuse esitajatega teise ja kolmanda päevakorra punktide kohta selgus seisvad raskused esimese punkti lahendamiseks selles, et veel jutud pole lõpulikult väljatöötada liikumise tingimisi läbi okkupeeritue Ruhri maakonna.

Olevate andmete põhjal võib eeldada, et s.a.märtsi kuuks kõik takistused päevakorra esimese punkti, s.o. otseühenduse jalul seadmiseks läbi Ruhri maak. kõrvaldatud saavad ja küsimus üks kord lõpulikult ära otsustatakse. Sakslaste poolt pole selle küsimuse äraotsustamiseks enam mingisugusi takistusi, nagu seda konverentsile ilmunud Saksa esitajad teatasid. Et esimene punkt päevakorrast mahavõeti, siis ei jäänud Saksa esitajad konverentsile, vaid sõitsid juba enne konverentsi algust tagasi. (Järgneb).

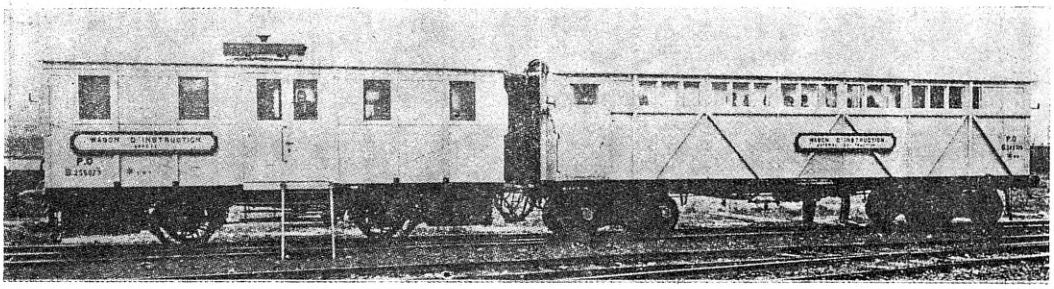
# Rändav kool raudteelastele.

**Ins. Luht.**

Et lahendada ülesandeid, juhtida uusi raudteelasi tutvunemisel raudtee abinõude ja ülesannetega on Pariisi-Orleani raudtee- (Prantsusmaal) väljaarendanud vaimurikka kooli, missugune kirjeldus allpool järgneb.

nelja teljeline on, tuntud Ameerika tüübilise vagunina.

Suurema näitlikkuse otstarbel on rändaval koolil suur mitmekesine kogu tööta vaid tarvitusel olevaid mudelisi. Ühel vaguni



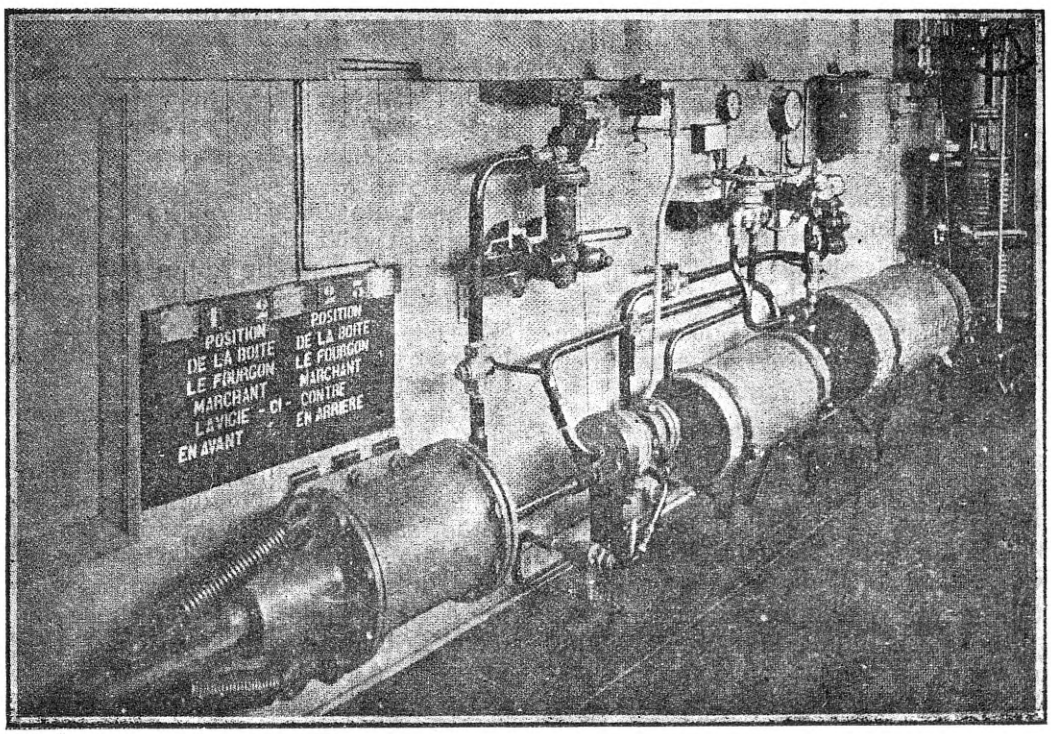
**Kooli-vagunid Prantsuse raudteedel.**

See kool on mahutud kahte õpetusvagunisse, alaliselt kokkuhaagitult ning lõõtsa ühenduskäiguga varustatult sünnitavad nemad alalise üksuse.

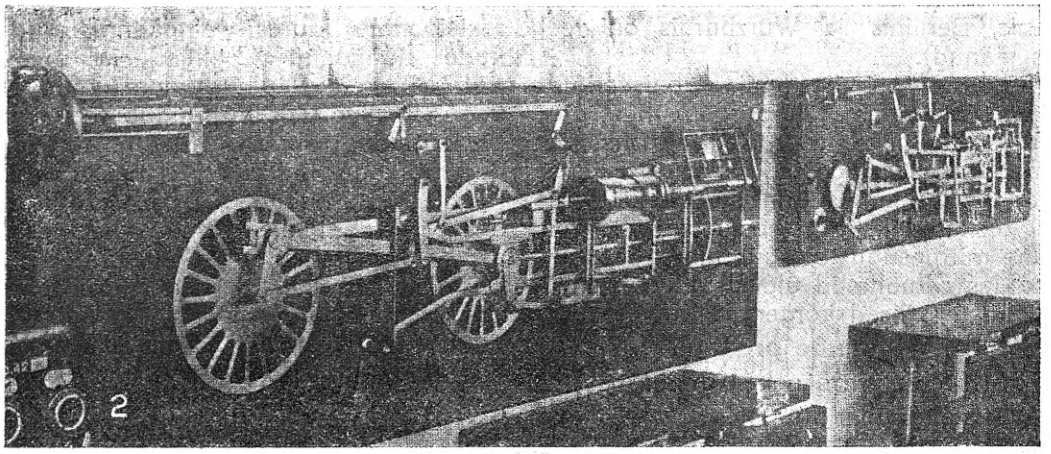
Vagunid sisaldavad laialdast kogu abinõusi käsitamiseks ettekannete ajal. Üks vagunitest on tüübiline kahe teljeline Prantsuse raudtee vagun, kuna teine sõiduriist

seinal on kinnitatud mitmed klapid ja liikumise veduri muutmise abinõud, ning ühe vända abil on võimalik esitada nende tegevust. Mõnel silmapilgul nende mudelite vaatlemisel õpitatakse kaugelt rohkem, kui paljudel tunnidel uurides diagrammides ja raamatutes.

Ka on siin mudelisi mitmesugustest




**Õhk piduri mudel kooli vagunis.**



**Veduri liikumise muutmise abinõude mudel vagun-klass seinal.**

piduritest surutud õhul, mitmed äralõigatud ja äravõetavate kaantega, et anda õpijatele tarvilist selgust.

Ühes vagunis on lae külge ketiga riputatud laud, tälliku väikesemõõdulise tee osaga; roopad, pöörangud, signaalid tulevad elutruilt nähtavale. See osa õpeabinõudest on määratud algajatele raudtee tegevusega tutvunemiseks. Pisitillukene raudtee sisaldab neli jaama kaksikroopalisel ning neli jaamakest üheröõpalisel, paljude pööranguteg a ja ristlemisteedega, ja ümargust kogu 137 mitmesuguse signaaliga.

See laud on vastukaaludega varustatud sellel viisil, et kui tema järel tarvidust ei ole, lükatakse see lae alla ja siis jääb vabaks tema all olev pind. Tegelikult on sama mõte mitmel korral tarvitusel, et aga ärakasutada võita olevat ruumi. Lauad, hingedega ühel küljel, võivad piki seina allalastud saada, ja samal viisil kõrvaldatud, kui tarvidus mööda on.

---

# Preisi riigiraudteede valitsemise süsteem.

**Riiginõunik Dr. KOPPIN, Berliinis.**

(3. järg ja lõpp).

### Raudteede keskamet.

Põhjused, mis 1907 a. sundisid looma keskametit, seisavad selles, et nõndanimetatud gruppide asutused, s. o. asutused, mis üksikute direktsioonide poolt mitme direktsiooni ringkonna eest, ehk ka terve riigiraudteede piirkonna poolt otstarbekohasuse seisukohalt korda saadetud ajajooksul nii laialdaseks olid läinud, et näis tarvidus olevat neid sundida ühest keskkohast juhtida lasta. Selle läbi vabanesid gruppide direktsioonid, kesk asutuste võimupiirid töötati põhjalikult läbi ja saavutati nende üle ministeriumi otsekohene mõju.

Keskameti tegevuse piirkond, milline sarnane direktsioonide omale, selgub põhikirjast 1. aprillist 1907 a. Selle järele on ta ülesandeks nimelt kaubavagunite läbivaatamine (pea vaguniameti nimetuse all), liikumisvahendite ja materjaalide muretsemine, vedurite ja vagunite plaanide valmistamine, peale selle keskmiste ametnikkude ametisse võtmine, senikaua, kui selle üle üksikud direktsioonid gruppi ringkonna piirides mitte otsustajad ei ole (näit. vedurijuhtidele, rongijuhtidele jne.), ehituspersonaali ja tehnilisel alal töötajate vahetamine, ametnikkude riietekassa üle valitsemine, määrata eestseise asutusi tööliste pensioonikassale ja Ühishaigekassale (sõjaajal keskameti juurde tekkinud pealiikumisamet, mille kohustuseks oli valvata vagunite liikumise üle, samuti ka nõu anda liikumise suhtes endistele riigikohtadele ja huviliitudele, sai pärast rahutegemist jälle ärakaotatud. Sellesarnaste üles-

annete kallal töötavad pea liikumisjuhed Essenis, Berliinis ja Würzburgis on veel alles jäänud).

Keskamet on täiestl nii organiseeritud, kui direktsioonid. Ta koosneb ühest presidendist, viimase volitustega varustatud ülemnõunikust ja liigetest. Ka asutuse tegevus on üldiselt samasugune, kui direktsioonidel. Keskametile, kui ostuasutusele on omane mitmesugustes suurematés tööstuspunktides ostuametid üleval pidada, milles töötavad tehnilised kõrgemad ametnikud.

## II. Nõuande orgaanid.

### 1. Tööliste ja ametnikkude esitused.

Asutuste nõuande seaduse põhjal 4. veebruarist 1920 a. ühenduses korraldusega äriesituse loomise üle riigi raudteevalitsuse piirkonnas 3. märtsil 1921 a. (Reichs-Verkehrsblatt Nr. 13), on direktsiooni juurde (ja keskameti juurde) tööliste huvide kaitsjaks üks ringkonna ärinõukogu (ülemmäär 15 liiget) asutatud, kellele teenistuskohtade juures vähemalt 20 töölisega kohalised ärinõukogud (30 liiget) ja vähemalt 5 töölisega vanemad alluvad. Teedeministeeriumi juures on pää nõukogu (25 liiget), kui keskamet. Ärinõukogude õigused ja kohused on üksikasjaliselt kindlaks määratud. Arvamiste lahkuminekud nende ja valitsuste vahel, kui ka lahtilastud tööliste vastulaused ülesütlemiste vastu harutatakse lepituskojas. Nõnda nimetatud „valitsemise asjad", millised määrustes eraldi äratähendatud on, jäävad lepituskojast kõrvale ja alluvad ainuüksi direktsioonide otsustele. Teedeministri otsuse põhjal 6. märtsil 1921 a. (Reichs - Verkehrsblatt Nr. 15.) on raudteevalitsuste juurde „iseäralised lepituskomiteed loodud; iga direktsiooni juures asub „lepitusamet", teedeministeeriumi juures asub „pää lepituskomitee".

Samuti kui töölisi esitavad ametnikke ametnikkude nõukogud (9 liiget), direktsioonide juures — ringkonna ametnikkude nõukogud (2 liiget) ja ministeeriumi juures — pää ametnikkude nõukogu (17 liiget). Siin puudub veel seaduslik korraldus; aluseks on n. n. ametnikkude nõukogu määrus 7. maist 1921 a. (Reichs-Verkehrsblatt Nr. 27 ja Nr. 41). Selle järele ei ole ametnikkude esituste asjade harutamist mitte ettenähtud; arvamiste lahkuminekud nende ja valitsuse vahel lahendatakse direktsioonide ja lõpuks ministeeriumi poolt. Kõigis isiklistes asjades üldise iseloomuga ja valitsuse iseäraliste abinõude suuremal arvul tarvitusele võtmisel (näit. lahtilastute tagasivõtmisel) on ametnikkude nõukogudel õigus ameti asjus omal soovil kaasatöötada, teiselaadiliste asjade juures (näit. trahvide päälepanek, ülesütlemine) ainult paluja soovil; muude teenistusliste korralduste suhtes tuleb valitsusel tegutseda koos ametnikkude nõukogudega (näit. ametniku palvel tema teise kohta paigutamisel, ameti asjus ametisse panemise ja lahtilaskmise ja põhiseaduste tegemisel). Teenijate huvisi erateenistuse lepingute järele (näit. ehitusmeistrid, keemikerid, maamõõtjate abid) kaitseb ka ametnikkude nõukogu. Iseäralised ametnikkude esitused on loodud ainult läbirääkimiste tarvis administratsiooniga teenijate liigitamise üle ja osalise tariifilepingu tasu asjus riigiametnikkudele alates 4. maist 1920 a. (milline praegu revideerimisel on); arvamiste lahkumineku üle liigitamise küsimustes otsustab lõpulikult Töö ministeeriumi juurde asutatud „Ühe-õigluskomitee".

**Riigivanem Konstantin Päts,**
**pühitses 24. veebruaril oma 50 a. sünnipäeva.**

### 2. Raudtee nõukogud.

Preisi seaduse järele 1. juunist 1882 a. on ühe ehk mitme direktsiooni ringkonna jaoks ringkonna raudtee nõukogud loodud.

Nende liikmeteks on kaubanduse, tööstuse, maa ja metsamajapidamise esitajad ja saavad kaubanduskoja ja kaupmeeste ühisuste poolt mitmeks aastaks valitud. Raudtee ringkondade nõukogud peavad direktsioonide nõu kuulda võtma kõigis ringkonna liikumise huvisi puutuvais tähtsais küsimustes, iseäranis sõiduplaani ja tariifi asjades; nad võivad ka iseseisvalt ettepanekuid teha. Endise Preisi ministeeriumi juures asus maa raudtee nõukogu vastavate õigustega. Nüüd on mainitud nõukogud üksikutel maadel kokkuliitunud ühiseks riigiraudtee nõukoguks teedeministeeriumi juures.

3. Alaline tariifi kommisjon.

Saksa raudteede pää konverentsi otsusel 12. 2. 17. viidi läbi ühine kaupade jaotus. Pääkonverents on kui alaline asutus alles jäänud. Ta allub täidesaate määruste läbitöötamise suhtes raudtee liikumise seadusele, samuti ka üldiste kauba tariifi eeskirjade väljaandmise ju kõrvaliste maksude tariifi suhtes. Pääkonverentsi otsuste ettevalmistamine seisab 1877 a. asutatud tariifi kommisjoni kohustuste hulgas. Temale abiks antud „liikumise komitee" seisab koos asjatundjatest mitmesugustelt aladelt, kelle ülesandeks on aruanda raudteevalitsuse ettepanekute pääle kaupade klassifikatsiooni ja tariifi suhtes.

4. Asjatundjate nõukogu.

Üheks raudteevalitsuse nõuande orgaaniks on ka 1920 a. asutatud „asjatundjate nõukogu" teedeministeeriumi juures. Ta seisab koos ministeeriumi ja selle personaali esitajaist, raha- ja majandusministeeriumist, siis veel riigipäeva liigetest, praeguse majandusministeeriumi nõukogust ja teedeministeeriumi poolt kutsutud tööstus-, kaubandus- ja pangaringkondade esitajaist. Selle orgaani eesmärgiks on majanduselu esitajatega kõigis neid puutuvais raudtee asjus, nimelt ka liikumise ja tariifiküsimustes lähedas ühenduses olla ja neid tarbekorral nõuande tööga kaasa tõmmata. Eriküsimuste lahendamiseks on asutatud tariifi, majandus ja töökodade komiteed.

## III. Täidesaate ja valveorgaanid.

1. Üldiselt.

Raudtee tööd teevad ära direktsioonide korraldusel neile alluvad ametid. Need ametid jagunevad üksikute valitsemise harude järele äri, masinate, liikumise ja töökodade ametiteks, milliste juurde liituvad uute ehituste juhtimiseks *adhoc* loodud ehitusosakonnad. Nende ametite alluvuse määrab ära minister. Iga ameti eesotsas seisab üks vastutav kõrgem ametnik, kellele alluvad kõik ametnikud, abiametnikud ja töölised tema piirkonnas. Temale abiks ja asetäitjaks on üks ehk mitu inseeneri (liikumise ametis: kontrolöör). Äri täideviimiseks on ministri poolt väljaantud juhtnöörid mõõduandvad; büroo tööd on korraldatud ametitele antud juhtnööride järele.

Ametite tegevuspiirkond on väga laialdane ja nõuab nüüdsetel rasketel aegadel, iseäranis isiklisel ja raha alal, erilist osavust kiirelt ja kokkuhoidlikult tegutseda. Et praegusel ajal äärmiselt kokkuhoidlik olla, peavad ametid igalpool võimalikult igat teenijat tulusamalt ära kasutama. Ametitele teatava piirini antud õigused iseseisvalt tööd ja teenistust anda nõuab täpset seisukorra tundmist raha ja kaubaturul; nende äride laius on tuntavalt maad võtnud viimasel ajal rahaväärtuse langemise läbi. Palgad ja muud maksud, eraldi äratähendatud ministri poolt, võivad ametid lõpulikult jaama kassadele väljamaksmiseks lubada.

Ametite ülemad on ka otsekohesed välimiste teenistuskohtade ülemad ja on oma tegevuspiirkonna eest vastutavad. I ja II klassi teenistuskohtade tegevusepiirkond on jällegi niivõrd laiendatud, et juhatajatele nagu mingi oma riik iseseisvaks valitsemiseks antud on ja isiklisel ja masinateenistuslistes asjades suurendatud õigused antud on (näit. puhkeaja suhtes, abitööjõudude juurdetõmbel, proovimise lõpetamisel). Selle koonduskatse juhtiv vaatepunkt seisis selles, et tõsta ülema tähtsust ja piirata kirjatõid: sellega püütud ametite vabanemist raskustest ei ole kätte saadud.

2. Äripiirkond üksikasjaliselt.

Äriametite ülesandeks on jaamateenistuse korraldamine, raudteede ülevalpidamine ja kruntide ning maa asjade korraldamine. Edasi on nad valitsemise korra § 11 järele nende tegevuseringkonna piirides teepolitseilised asutused; selle järele võivad nad iga inimese pääle, kes teepolitsei vastu eksinud, süütegude eest rahatrahvi pääle panna, mille ülemmäära riigiseadus 21. 12. 21. 100 mk. pealt 1000 mk. on kõrgendanud. Teenistuskohtadest alluvad äriametitele raudteed ja töökojad

(mille teenijate hulgast ka teised teenistusharud tarviliku arvu teenijaid ajutiselt saavad).

Vedurite ametid peavad hoolitsema sõiduvahendite korrashoidmise eest, valvama vedurite, vagunite ja äri töökodade töö järele. Neile alluvad äri töökojad (vedurite teenistuse suhtes), vagunitöökojad (vaguni teenistuse suhtes) ja äritöökojad väiksemate paranduste suhtes. Iseäraline ülesanne masinaametitele tõuseb uuesti algatud teenistuse ümbermuutmlse läbiviimises äritöökodades, mis püüab juhtivate ametnikkude parema ettevalmistuse ja nende edasijõudmise poole, samuti ka valveteenistuse uue korralduse poole.

sel juhtumisel võib üks abiametnik (valitsuse ehitusmeister) ameti juhataja kohustetäitjaks olla.

Töökodade ametid juhivad töökodade ja töökoja materjaali teenistust, seni kui ta neile alluvates päätöökodades täidetud saab. Suuremate töökodade juures on mitmed ametid ühe juhataja alla ühendatud: nende üksikute ametite juhatajad jäävad üheõiguslistesteks.

Et erakordselt tõusnud materjaali kulude ja palkade juures ühise raudtee asjanduse kasuks tarvilise produktiivsuse tõstmiseks kaasa aidata, mindi 1910 a. päätöökodade valitsuse uuendamisele, nagu see Preisi avalikkude tööde ministeeriumi

**Propaganda rong nõukogude Venemaal.**

Liikumise ametite ülesandeks on saate ja kassateenistus. Nad peavad lähedas ühenduses olema liikumise korraldajatega ja valvama vagunite õige ärakasutamise järele. Väline teenistus seisab kauba, bagaashi ja jaamakassa ümber.

Ehitus osakonnad on ehitus valitsuste täidesaatvad orgaanid (kellele omandada varandusi eri ehk krediitseadused lubavad). Nad saavad kui iseseisvad kohad asutatud ja neil on samasugused õigused kui ametitel, (sarnase ehitus osakonna ülemale on abiks kõrgemad ametnikud, nagu tee ehitusmeistrid, vahel ka teede insenerid) ehk nad liidetakse direktsioonide külge, kus juures siis ehitustehniline dezernent ehitamist juhib, ehk nad liidetakse lõpuks äriametite külge. Viima-

1911 a. detsembri kuu ajakirjas kirjeldatud on. Säält leiame, et kõigesuurema kokkuhoidmise saavutamiseks on tarvilik tehniliste juhtivate jõudude arvu ja järelvalve personaali suurendamine, ligitõmmata töökodade eriotstarbeks vastavat tublit tööjõudu, kahjude täpse statistika ja töökodade ametite õiguste laiendamine raha ja personaalasjades. Et praktilise katse läbi selgusele jõuda, kuidas uus korraldus, mis Ameerika Taylori süsteemi pääle toetub, üksikasjaliselt väljakujunemisel on, said kohe suured mitmeliikmelised töökodade ametid Grunevald, Leinhausen ja Darmstadt uuenduse mõttes ümberloodud ja nagu „raudtee parandustöökojad“ uuelt organiseeritud. Sarnase töökoja eesotsas seisab mitme asemel üks juhataja: direk-

tor (tehniline ülemnõunik). Temale alluvad üksikute jaoskondade, millesse ta jaguneb, juhatajad (ülemametnikud ja üleminsenerid). (Valitsemise, tehniline, materjaali ja tööriistade jaoskonnad, samuti ka mitmesugused mitte kindlad äriosakonnad, mille juurde ka veel iseäralised katse jaoskonnad kuuluvad). Parandus töökojal on käesoleval ajal tervelt 9 jaoskonda, sellest 2 tehnilist, 3 ärijaoskonda vedurite, vagunite ja muu asjade remonteerimiseks, samuti ka 2 katse jaoskonda vedurite ja pidurite tarvis). Jaoskonna juhatajatele abiks on n. n. järelvaatajad (keskmine tehniline ametnik hää eriharidusega): nende all töötavad meistrid oma kolonnedega. Ka muud töökodade ametid peavad vastavalt ümber organiseeritud saama. Tagajärg ripub personaali küsimusest ära, s. o., sellest, kas riigiäril korda läheb suuremate saavutuste mõttes tarvilikku arvu tublisi eriteadlasi saada, ehk ilma suuremate kuludeta neid ettevalmistada. Kui osalt lahku minnes muist ärevuses jälgivast teenistuse vanuse põhimõtteist—arvesse võtta teenijate kiiret tõusu kõrgemale kohale, mis riigile muidugi kahjulik on, tohib soodsa arenemise pääle loota.

Kui niiviisi vaadelda raudteevalitsuse arenemist ja täienemist, siis näeme osalt keerulist pilti, mille kirevus liigitamise läbi teistest maadest veelgi suureneb. Kuigi ettevõte riikliseks jääb, kuigi ta tulevikus segamajanduslikku ehk puhterimajanduslikku iseloomu kannab, siiski ühise valitsusaparaadi lihtsustamise ja ühtlustamine jääb pandiks täielise tervenemise ja edu teeks kõigil aladel.

# Tormisel ööl.

**J. Veidenstrauch.**

Vana rongijuhi Mõtuse juurde olid kogunud naabrid jõulupuule.

Külalised, nagu peremees isegi, olid kõik raudteelased, ja sellesama raudteemaja elanikud.

Väikses toas oli soe ja valge. Põrandale riputatud kuuseokstest õhkus mõnusat vaigulõhna ja tekitas jõuluelevust. Keset tuba seisis kirjude paberitega ja kuldnarmastega jõulukuusk, mille ümber korteriperemees, vana hõbetunud peaga Mõtus, küünlaid põlema sütitas, talitas. Lauale tekkis napsipudel ja klaaskann koduse kaljaga.

Ümberringi istusid külalised, mehed särgiväel piibud suus ja naised lapsed süles.

Jutustati suurest veest ja halbadest ilmadest ning hädadest ja õnnetustest, mis nendest järgnevad.

Vaieldi selle üle, kas alalised sajud ja suur vesi talumeestele üksinda kahjulik või toob ta muudelegi häda ja vaeva.

„Häda on igaühele — mis seda rääkida", tähendas Mõtus, külaliste hulka kuuse alla istet võttes. „Küll need teavad, kes väljas käivad. Olen hiljuti isegi nagu ime läbi ühest niisugusest õnnetusest pääsenud".

Külalisi huvitas see juhtumine väga, ja vana Mõtus pidi selle loo jutustama.

„See oli nende samade novembrikuu tormide ajal. Kui maru mitu ööd-päeva ühtejärge mässas ja maal ning merel otsata kahju sünnitas.

Sõitsin ühel niisugusel marusel ööl just reisijaterongiga Narva.

Sadas jämedat vihma lumelõrtsiga ja puhus nii kange tuul, et tuli laternas kustuma kippus. No niisugust sõitu pole ma enne veel pidanud läbi tegema. Öö oli kottpime ja sõit sellepärast vaevaline. Jaamades tuli edasisõidu võimaluste selgitamiseks kauemini peatuda, kui harilikult ja paari kolme jaama järele oli rong juba üle poole tunni hiljaks jäänud.

Liikusime edasi äärmiselt aeglaselt, sest vedurijuht tõendas, et tema täit kiirust andes õnnetuse eest mitte ei vastuta. Ja üleüldse — ütles ta — on sõit tänase ilmaga otse kergemeelsus.

Uskusin, et tal õigus oli. Suured ja alalised sajud olid raudtee tammi nii pehmeks teinud kui vahu. Üks väike vajumine — ja rong ongi upperkuuti rabas või metsas. Kraavid tee kõrval olid kulmuni vett täis, kus see nagu võimas jõgi mõlemil pool raudteed edasi hoovas. Oli karta, et see mõnest kohast tammi ehk sillaaluse ära võis õõnestada.

Kuuldused ja arvamised, mis siit ja sealt jaamadest saime, ei ennustanud midagi head.

Kõige hullem lugu oli veel see, et ka telefoniühendus jaamade vahel puudus. Võis oletada, et torm mõne murdunud puu telefoniliinile oli paisanud ja juhed katkestanud, või telefonipostid ümbar visanud. Sellepärast võis karta isegi rongide kokkupõrkamist.

Kõik need põhjused sundisid olema väga ettevaatlik ja iga üksik läbisõidetud jaamavahe oli nagu võidetud õnnemäng, kus juhusliku hea lõpu peale välja mindakse.

Reisijaid oli tol ööl jaamades väga vähe juurde tulemas. Niisuguse ilmaga hoidis enese iga hingeline katuse all kuivas ja soojas pesas. Sellepärast oli ka reisijatega vähem tegemist, kuid oma korra pidin, nagu harilikult ikka, iga jaamavahel siiski rongi läbi käima. See oli vastik tegevus, liikuda ühest vagunist teise. Vahetreppidel ja vaguniesistel neelas torm rebides mis hirmus, paiskas külma vihma ning lumelõrtsi näkku ja vuristas laterna ümber, mida hõlma all tuli varjata, et tuli mitte ei kustuks.

Raudsed trepid vagunite vahel olid lobjakast kole libedad, nõnda et nendel suure vaevaga võis jalul seista. Ent ümberringi pime kui kotis, ei ole näha ei taevast ega maad, ainult kuuled mingisugust müdinat, mille järele arvata võid, et tee kõrval metsas torm ägedalt puid sasib. Kraavi langeva valguskiire vilksatusel näed veel midagi läikivat: vesi — ja see on kõik. Mis raudteel, ees ehk kõrval õieti muud sünnib, seda ei tea ükski ütelda.

Olen tähele pannud, et niisugune umbkotis sõit isegi reisijate peale masendavalt mõjub. Näed kohe, et on rõhutud elevus, ehk küll suuremal hulgal reisijatel sõidu hädaohtliku seisukorrast küll tõsist aimu ei ole. Aga see on nagu hakkav tõbi, mis rongiteenijate küljest iseenesest reisijate külge hakkab.

Olin igakord päris rõõmus, kui vastik rongi läbikäik tehtud ja ma ametjaoskonda tagasi jõudsin.

Seal istusid vaid mõned üksikud reisijad: paar Narva venelast, nähtavasti kaupmeest, ja üks poisike.

Kaupmehed lebasid vastamisi pinkidel ja vahetasid väga arva üksteisega mõne lühikese lause, kuna kolmas nooruke reisija pea kogu sõidu aja jalul püsis, kord ühe kord teise akna ees seisatades ja üksisilmi välja umbsesse ööpimedusesse vahtis. Mind just huvitas selle haruldaselt tõsise näoga poisikese väsimata püsivus, vahtida pimedasse aknasse, kus sõna tõsises mõttes mitte midagi näha polnud.

Kuna ametjaoskonnas üksinda igav tundus, arvasin paremaks siia vagunisse jääda ja istusin sooja ahju lähedale pingile.

Ajaviiteks katsusin alustada poisikesega, kes mu lähedal akna ees seisis, juttu ja pärisin kaugele ta sõidab ja kust tuleb. Ta vaatas mulle oma suurte tõsiste silmadega otsa ja pööras siis sõnalausumata jälle pilgu akna poole. Ka järgmiste küsimistega ei suutnud ma sõlmida meie vahel kõnet, ehk ta küll, nagu mulle näis, väga hästi mu küsimusi mõistis.

Olime parajasti jälle jaamast välja sõitnud. Sõidutingimised polnud vahepeal sugugi paranenud, vaid just vastupidi, halvemaks muutunud. Torm ja sadu mõllasid endise jõuga ja meie olime juba mitu tundi hiljaks jäänud. Viimases jaamas saime küll telefoniühenduse järgmise jaamaga, kust teatati, et tee vaba on. Kas tee aga ka korras on — selle kohta ei teatud midagi kindlat tõendada.

Ametjaoskonda tulles leidsin poisikese ikka aknalt. Saanud ma tema lähedal pingile istet võtnud, pööras ta minu poole ja alustas mu imestuseks nüüd juba ise kõnet.

„Aga kui rongi kinni tuleb pidada, mis siis teha tuleb?“ päris ta.

Noh, vaata — see on juba teine asi, mõtlesin ma elavamaks muutudes ja seletasin, et väljaspool rongi akende kohalt nöör läbi käib. Kui rongi tahetakse peatada, siis antakse seda nööri tõmmates vedurijuhile märku, kes rongi kinni peab. Teiseks — seletasin noorele reisijale — on seina küljes — seal ta on — hädapidur.

Õnnetuse korral, kui rongi peata tahetakse, tuleb pidur teisale vajutada ja rong jääb ise õhusurumisel seisma.

Poisike kuulas mind nähtava huviga ent kui ma juttu edasi jatkasin ja endiseid küsimusi tema reisusihi ning otstarbe üle kordasin, muutus ta jällegi sõnatuks, pööris mulle selja ja vaatas vaid pimedasse aknasse, mida mööda vihmanired nagu hiilgavad hõbelõngad alla jooksivad.

Mulle näis see noor reisija, kelle sõidusihiks pileti järele otsustades üks järgmine jaam oli, väga iseäralik ja vähe veidergi olevat.

Läksin järjekorralisel käigul läbi rongi. Siit läks raudtee alla kallakut ja mulle

näis, et vedurijuht senise ettevaatliku aeglase kiiruse asemel korraga suuremat annab.

Äkki vile ja siis nõksatus ning tugeva surve rõhul tasanes sõit kuni rong viimaks täiesti peatus.

Minule oli see seisatus keset jaamavahesid arusaamatu. Kindlasti pidi rongil ehk veduril midagi iseäralikku juhtunud olema. Kõige esmalt peatusid mu mõtted selle poisikese juures ametvaguni reisijate jaoskonnas.

Mis otstarbel ta esmalt rongi peatamise abinõusid oli uurinud? Oli ta reisu lõpusiht siin lähedal ning tal soov rongi peatada, et maha karata? Väga kahtlane!

Ruttasin kõige esmalt raudteetammi pidi komistades veduri juurde, et peatuse põhjust teada saada. Ent vedurijuht seletas, et peatamiseks rongist märku antud.

„Ja õigel ajal!" ütles ta, näidates ette raudteele, kus tormist mahamurtud telegrafipost just veduri rataste ees põiki üle roobaste lasus!

Veel paar jalga ja vedur oleks täies hoos posti otsa lennanud.

Algas tee puhastamine, mille järele juba kõige suurema ettevaatusega edasi liikusime.

Olin imekombel möödunud õnnetuse tagajärjel alles uimane, et kohe selgitada rongi peatamise lugu, mis võib olla, päästnud nii mitugi elu. Kui nii teisi rongiteenijaid kui ka reisijaid kuulates pidin veenduma, et neist ükski vedurijuhile peatamiseks märku polnud annud.

Ent ametivagunisse tagasi jõudes leidsin, et puudus noor kaasreisija. Nähtavasti oli see just tema olnud, kes rongi peatas, et parajal kohal rongilt maha hüpata ja kaduda.

Kuid selle kelmustükiga oli ta ära hoidnud suurema rongiõnnetuse . . .“

RIIGI RAUDTEEDE VALI RAAMATUKOGU

---

# Kui mina esimest korda raudteel sõitsin.

**P. Rosegger'i juttu järele „Kui mina metsaraiuja poiss olin".**
**Ümberpannud: 0.001.**

„Minugipärast" ütles isa „seal võib poiss ka uut raudteed näha, mida nemad üle Semmeringi ehitasid. Auk mäest läbi ollagi valmis.

„Hoidku meid Jumal" hüüdis ristiisa, „et meie kahetseksime särast kurja sepitsust! see kõik on silmakirjaks, tal pole ühtki tõeraasukest!"

„Võib ehk olla" vastas isa ja tegi minekut. Mina ja vanataat läksime teele. Meie läksime mäenõlva kaudu, et aga nõole mitte läheneda, kus rahvajutu järel saatana kaarikud edasitagasi veeresid. Jõudes Kõrgele Mäele, vaatasime Spitaalerbodenist alla, nägime teravat joont mööda roomamas pruuni ussikest ja selle kohal ripuvat suitsu pilve.

„Jeesus Maarija" ütles vanataat, „seal on ju midagi niisugust! Tule poisu!" — ja meie jooksime mäe teisest küljest alla.

Õhtuks jõudsime madalikusse, ning, kas oli vanataat teega mitte tuttav, ehk meelitas teda uudishimu, mis teda mõnikord oma võimu kiskus, ehk sattusime koguni mõne eksitaja valda,—meie olime ühe suure mullakuhja ees, selle asemel et olla Marienschütsis, ning selle mullakuhja taga paistis süsimust auk mäekülje sees. Auk oli peagi sama suur, et temasse võiks terve maja mahtuda, hoolega ja osavalt müüritud. Sinna kadus üks tänav kahe sirge raudliistuga.

Minu ristiisa seisis kaua vaikides ja raputas pead. Viimati sõnas tema: „Nüüd olemegi seal, see saab küll uut viisi külatee olema. Aga vale on, et nemad sealt läbi poevad".

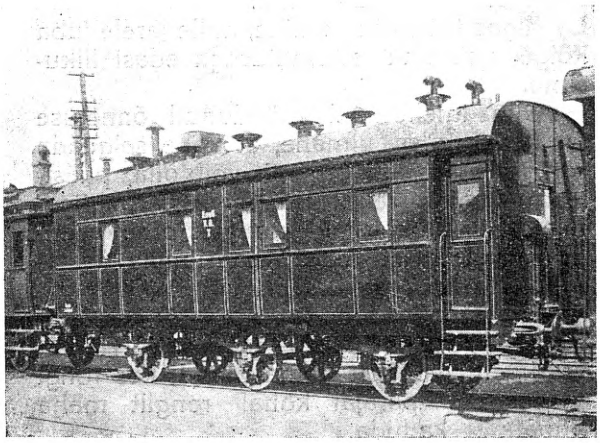
Külm õhk, nagu hauast, puhust august. Kaugemal Spitali poole paistis õhtu päikese kiirtes väike kivist maja just rauast tee kõrval. Selle ees tõusis pikk post, mille küljes ripnesid kaks veripunast kuuli.

Korraga käis sahin ja üks kuulidest tõusis kõrgele õhku, nagu vaimu käe läbi tõstetud. Hirm valdas meid,—et kõik mitte korras ei olnud, seda võis kergelt tähele panna. Aga meie olime nagu juurtega maa külge kinnikasvanud.

— „Jaagu-taat", sosistasin—kas ei kuule sa mürinat sealt maa seest?

— „Õigus, poisu, vastas tema, seal müristab midagi, see on maavärin. Ja seal hoigas tema abitult. Rauast tänavad mööda tuli süsimust olevus. Esialgu näis tema paigal seisma, aga siis suurenes tema igatpidi, ligines vägevalt nohisedes ja

ähkides, ja ajas suust vägevaid aurupilve välja, sarnane esimesel pilgul maale.



Ametvagun Nr. 9.

„Jumal taevas", hüüdis ristiisa „—seal ripuvad küljes terved majad". Ja ometi kujutasime tõsiselt ette, et vedurite külge on pandud paar talumehe vankrit, millistes leiaksid reisijad hädavaevalt istumise ruumi. Ja nüüd nägime, kuidas terve alev paljude aknatega mööda veeres, ja akentest vahtisid välja elusate inimeste pead, ja see kõik liikus hirmus ruttu ming tegi selle juures niisugust müra, et sul mõtted seisma jäid.

Ja siin vilksatas mu peast läbi mõte: — „Üskski jumal ei peata seda elukat!" Seal aga tõstab ristiisa äkki mõlemad käed üles, neid kokkulüües.

— „Oh Jessus, tõepoolest nemad sõidavad auku". Ja koletis ratastel oligi kadunud sügavusesse. Viimase vaguni tagasein tõmbus kokku, tuluke paistis veel mõni silmapilk, — siis kadus kõik, ainult müras maapind, ja august tõusis hääletult ja aeglaselt suitsu pilv.

Minu ristiisa pühkis varukaga higi näolt ja punnissilmil vaatas tunneli. Siis pööras ta minu poole, vaatas otsa ja päris: „— Kas sina nägid seda, poisu?"

— „Ja, nägin küll".

— „See pole siis viirastus", pomises Jaak.

Meie läksime sõiduteed mööda mäkke, ning mitmest shahtist nägime tõusvat suitsu.

Kaugel madalamal meie jalge all mäe seljakul liikus auruvanker.

— „Nemad on nagu Juuda hinged" sõnas ristiisa, mõteldes reisijate üle. „Üleannetud inimesed hüppasid ise omal tahtmisel hauda"

Semmeringi jaamas nägime auku teisest otsast. Oli samuti pigi-pime. Helistati välja rong Viinist. Ristiisa kaupleb jaamaametnikuga, tema tahtis anda kaks kuuelist, et kohe mäe järgi, kohal, kus lõpeb auk, rongilt maha minna.

„Kohe mäe taga, kus lõpeb auk, ei peata ju rong" — ütles naerdes jaamamees.

— „Kui aga meie seal tahame maha tulla!" ei annud Jaak järgi.

— „Teie peate siis Spitaalini sõitma. Kahe isiku pealt tuleb 32 kreutseri raha anda".

Ristiisa arvas aga, et maksku mis maksab, aga niipalju kui suured härrad maksavad, ei või ometi vaene maamees anda. Pealegi pole meil kummalgi midagi kaaluvat kaasas! Ei aidanud midagi, — ametnikuga kaupa ei saanud. Ristiisa maksis, mina pidin paar ilusat kreutseri juure panema.

Vahepeal ronis järgmisest madalamast tunnelist rong välja, tuli nohisedes ligemale, ja minule näis, et vägev sõiduriist ei soovi peatada. Aga susises, nuuskas ja räuskas — ja oligi paigal vait.

Nagu väljalõigatud peaajudega kanad, seisime ristiisaga. Vaevalt oleksime ise rongile läinud, kui mitte rongijuht ei oleks ristiisat vaguni lükkanud ja mind tagantjärgi.

Samal silmapilgul anti rongile ärasõidu kella, ja mina sain kuulda, kuidas Jaak sosistas, komistades kupeesse: „See on minu surma kell"! Aga edasiliikudes nägime vagunis reas pinke, nii nagu kirikuski. Vaatasime aknast välja.

„Jeesus Maarja", — karjatas vanamees, —„meist lendab seal ju müür mööda". — Nüüd aga läks pimedaks, ja meie panime nüüd tähele, et meie nagiseva onni seinal põles lamp.

Väljas öösises pimeduses mühises ja ja mürises, nagu ümbritseksid meid vägevad kosed, ja vahelduseks kostsid koledad viled. Nüüd liikusime maa all.

Ristiisa pani käed põlvedel kokku ja tõi vaevalt kuuldavale.

„Kõige vägevama nimel . . . annan end sinu hoolde. Miks olin mina kolmekordne narr!"

Võisime kümme korda „isa meie“ ära-lugeda, seni kui mäe all varjus viibisime, siis tuli uuesti valgus, väljas lendas meist mööda müür, lendasid telegraafi postid ja puud, meie jõudsime rohelisesse orgu.

Ristiisa lõi mulle külge: „Sina, poiss,— see sõit oli päris pöörane, aga nüüd—nüüd hakkab ta minule meeldima... Päris tõsiselt, auruvanker on ilus asi. Tulise pihta, seal on ju Spitaali-küla,— aga meie sõitsime kõigist veerand tundi. Vaat, sina, oma raha eest pole meie veel küllalt sõitnud. Kuule, poiss, — istume veel!“

# Mõtteterad.

Inimkonna ühendamiseks tegi vedur enam ära, kui kõik mõttetargad, luuletajad ja prohvetid, ilma algusest kuni meie päevadeni, kokku. Buckle.

—

Kord päriti Stephensonilt järel, kas on kokkupõrge korral rongi ja lehma vahel hädaohtu rongile.

Stephenson vastas rahulikult: Rongile küll mitte, aga lehmale kindlasti.

—

Vedur on õiguse pärast kuningas masinate keskel, ja jäädav vaimu kehastus hommikumaa jutudest, kus üliiglooduliskud jõud on inimese käsutada.

(Brown, Esimese Ameerika veduri ajalugu).

—

Üks naise juuks veab tihtipeale enam, kui suudab kaubarongi vedur.

(Jugend 1921).

Mina armastan raudteed sellepärast, et tema toob meile ligi metsa, laule, lõbusaid radasid, õhku, taevast ja kevadet.

(Jules Janin 1837).

—

Tuleb kord aeg, siis sõidetakse ühest linnast teise vagunites, mida veavad aurumasinad. Reisija, kes hommikul Washingtonist väljasõidab, sööb pruukosti Baltimore'is, Philadelphias sööb lõunat ning võtab õhtueinet New-Jorgis.

(Ameerika ajaleht 1800).

—

**Kuidas kujutab vedurit ette Hiina talupoeg?** Katla siseruumi on võerad kuradid*) vaimu kinnipannud, kes vaeveldes peab rattaid ümbertallama. Kõige alatumal kombel virgutakse teda tööle, visates temale selga hõõguvaid süse. Et tema süte palavuse käes ei raugeks, valavad temale võõrad aeg-ajalt vett kaela.

# Kroonika.

## Eesti.

### Stanislaus Semjoni p. Sketschus †.

Stanislaus Semjoni p. Sketschus sündis 24. aprilli kuul 1858 a. Leedumaal Suvalk'i kub. Mariampoli maakonnas, Sirktovetsi külas, popsniku pojana. Rahvuse poolest leedulane. 21 aastaselt saadeti kroonut teenima, Eestimaale. Siin tutvunes Eesti rahvaga ja maaga, mis pärast temale teiseks isamaaks sai. Varsti peale seda saadeti Soomemaale. Peale vabanemist sõitis jällegi Tallinna, kus 26 aastaselt raudtee teenistusesse astus, esiti päevatöölisena, kui raudteed alles seltsi käes olid, varsti aga võetakse kuuteenijate nimekirja ja aasta järele eestöötegijaks. 1889 aast. paigutakse Kehra jaama sama ameti peale, kolme aasta järele paigutakse oma palvel Keila; kahe aastase teenistuse järele paigutakse Arukülasse, kus seitse aastat teenis. Selle järele määratakse teemeistriks Kehra jaama, s. o. 1900 a., kus 13 aastat teenis. 1914 a. kolib üle Tallinna Kopli jaama, sama ameti peale. 1922a. märtsi kuus teenistuse kohuste täitmisel Kopli jaama juures paiskas vedur teda tee kõrvale maha, mille tagajärel haiguse algus

S. Sketschus †.

*) Eurooplased.

tekkis. 1922 a. kevadel paigutati haiguse tõttu vanemaks tööliseks, haigus aga käis oma rada ning hävitas tugevalt tervist, 18. jaan. 1924 a. heitis voodi, päev-päevalt halvenes tervis, jõud kadus ja 18. veebruaril lahkus vaikselt see mees, kes eluaeg kokku $30^1/_2$ aast. raudteed teeninud.

— **Teedeministeerium** asub 13. märtsist peale uutes ruumides ja nimelt Rahukohtu tän. Nr. 1 (Toompeal).

— **Nimetus.** Tee ja ehituse osakonna noorem inseneer A. Kaasik on valitud Viljandi maakonna inseneeriks.

## Saksamaa.

— **Väljamaa raha vastuvõtmine jaama piletikassades.** Siiamaani ei võetud Saksa raudteede piletikassades välisraha pileti ostu juures vastu. Nüid on aga Saksa teedeministeeriumi poolt korraldus tehtud, et jaamad võivad piletite ja bagaashi veo raha ka välisrahas vastu võtta, kuid ainult neil juhtumistel, kui ostetakse sõidupilet väljamaa raudteejaama.

— **Suur raudtee õnnetus Saksamaal.** Läinud kuul jooksis kiirkaubarong № 6742 Müncheni — Berliini liinil Ludvigstadti lähedal viadukti pealt roobastest välja. Vedur ja 47 telge kaubarongist kukkusid sillast alla, osa nendest hakkas põlema, sünnitates suurema tulekahju, mille juures ka viadukti all olevad elumajad tule läbi kannatada saivad.

## Latvija.

— **Uus kitsaroopaline raudtee** Läti valitsus on kinnitanud uue raudtee ehitamise projekti Riiast — Ruhja. Raudtee saab 750 m/m olema ja läheb Riiast Lemsalu (Limbazi) kaudu Ruhja, kus praeguse kitsaroopalisega ühineb. Kontsessioon raudtee ehitamiseks on antud hiljuti asutatud Põhja Läti raudtee seltsile, kelle taga seisavad muuseas meile Pärnu — Tallinna raudteest tuntud inseneerid Beljajev ja Popoff ning advokaat Volkenstein. Seltsil on lootus Inglismaalt suuremat laenu saada ja kavatseb juba käesoleval kevadel raudtee ehitusega algust teha.

Läti teedeministeerium kavatseb nimetatud seltsi kätte ekspluateerimiseks anda kitsaroopalisi teesi Smilten — Volmar — Heinaste ja Valk — Vezgulbene.

Nagu vastavalt poolt kuuleme omab nimetatud selts veel Valk — Ipiku liini, mis I. juurdeveo raudteeseltsilt ära ostetakse.

— **Veereva koosseisu täiendamine Valk — Ipiku liinil** Läti raudteevalitsus on saanud Saksamaalt Valk—Ipiku (Mõisaküla) ja Valk — Vezgulbene kitsaroopalise raudtee jaoks 3 uut vedurit ja 6 klassvagunit (III kl. ja II/III kl. mikst). Uued vagunid on end. Liivi raudteede reisijate vagunite ehitusviisiga, erinevad viimasest ainult kütte sisseseadetest. Uued vagunid on varustatud veeküttega, nagu meil laiaroopalisel.

## Leedumaa.

— **Shavli — Memeeli raudtee.** Leedu raudteevalitsus on Inglismaalt üks miljon naelsterlingit laenu saanud raudtee ehitamiseks Schavlist (Siauliai) Memeelini (Klaipeda). Laenu üheks tingimiseks on, et kõik raudtee materjaal, mis ehituste je teiste raudteede kordaseadmiseks tarvilik, saaks Inglismaalt tellitud.

Raudtee ehitus algab juba käesoleva kevadel.

— **Liikumise avamine Ida-Preisimaa ja Leedumaa vahel.** Alates 7. veebruarist s. a. avati uuesti rongide liikumine Ida Preisimaa ja Leedumaa vahel Tilsiiti kaudu.

## Teised riigid.

— **Veotariifide tõstmine Prantsusmaal.** Prantsuse raudteede valitsused on otsustanud raudtee veotariifisi tõsta ja nimelt: I klassi sõiduhinda 50%. II klassi — 48% ja III klassi — 47% ning kaubaveo hindasi $12^1/_2$% võrra.

---

# Tariifid.

Veotariif Nr. 15.

Vabariigi Valitsuse poolt 14. sept. 1921 a. kinnitud veotariif Nr. 15, § 6-a muudetakse järgmiselt:

„Jaamaesistele pääsemine riigiraudteel Tallinna, Tartu, Valga, Rakvere ja Narva jaamades“ (edasi endine redaktsioon).

---

**Vastutav toimetaja: E. Timma.** **Väljaandja: K.-Ü. „EESTI RAUDTEE“.**
Trükikoda „ERK“, Tallinn, S. Juhkentali tän. 2.

# Raudteelased,

kinnitage oma elu ja kindlustage omale ehk Teie enneaegse surma korral omaksetele **kapitaali.** Kinnitusi kuni 100.000 mk. võib ilma arstlise järelvaatuseta teha. Kirjutage postkaardi „EKA'le, Tallinn, Pikk tänav 6 (Teie vanus tuleb ülesanda) ja Teie saate täitsa mittekohustava offerdi.

## Tähelpanemiseks raudteelastele!

Läinud aastade kõidetest on talituses veel piiratud arvel tagavaras: **Ajakirja „Eesti Raudtee"**

1922 aastakäik (tervelt) hind kõitmata Mrk. 200.—
1923 „ „ „ „ „ 150.—
Kaks aastakäiku kokku „ „ „ 300.—

Tellimistega palume rutata, tagavara on piiratud.

**Ajakirja „Eesti Raudtee" talitus.**
Tallinn, Nunne tän. 32. Postkast 243.

# Oksjonid.

Augustikuu lõpuni 1923. a. kohale tulnud **bagaashi** ja **kaubasaadetised, leitud asjad** ja **hoiule antud käsipakid,** mis seni omanikkude poolt nõudmata **müüakse enampakkumisel** järgmistes jaamades:

Tallinna kauba jaamas 17. ja 19. märtsil.
Narva jaamas 18. ja 20. „
Tartu jaamas 19. ja 21. „
Valga jaamas 20. ja 22. „

Oksjonite algus kell 10 hommikul.

**Riigi raudteevalitsus.**

Käesoleva numbriga saadetakse tellijatele **„Eesti Raudtee"** viievärviline

# seinakalender

ligi.

**„Eesti Raudtee" talitus.**

# EESTI PANK

## Osakonnad kõigis maakonna-linnades

### Arveteseis 31. jaanuaril 1923. a.

| Aktiva | | Passiva | |
|---|---|---|---|
| Kassa: a) pangatähed | 522.631.000 — | Põhikapitaal | 250.000.000 — |
| b) riigikassatähed, vahetusraha jne. | 707.604.427 88 | Tagavarakapitaal | 72.283.136 — |
| Väärtpaberid | 65.243.074 — | Amortisatsiooni kapitaal | 2.666.787 50 |
| Välisvaluuta | 195.418.860 50 | Pangatähed | 2.250.000.000 — |
| Laenud välisvaluutas | 328.443.578 — | Riigikassa | 2.180.388.114 87 |
| Diskonteeritud vekslid | 1.638.338.832 50 | Hoiusummad | 1.563.838.130 89 |
| Konto-korrent arved | 2.597.415.776 — | Väljamaa korrespondendid „Nostro“ | 82.432.632 — |
| Garantiide ja akkreditiivide laenud | 725.858.163 — | Korrespondendid välisvaluuta „Loro“ | 111.348.988 50 |
| Väljamaa korrespondendid „Nostro“ | 491.144.815 — | Korrespondendid „Loro“ | 8.843.712 50 |
| Korrespondendid „Nostro“ | 4.333.790 — | Garantiid | 662.855.233 — |
| Korrespondendid välisvaluuta „Loro“ | 267.165.743 — | Akkreditiivid | 69.289.662 — |
| Korrespondendid „Loro“ | 6.506.889 — | Osakonnad | 412.379.316 74 |
| Osakonnad | 401.552.615 24 | Mitmesugused arved | 94.745.008 — |
| Mitmesugused arved | 47.447.071 62 | 1923. aasta puhaskasu | 238.103.913 74 |
| | 7.999.104.635 74 | | 7.999.104.635 74 |
| Väärtused depoos | 475.632.981 52 | | |
| Inkasso dokumendid | 483.009.235 — | | |

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

Pank toimetab kõiki pangaoperatsioone kodu- ja väljamaal, nagu: võtab raha hoiule, diskonteerib veksleid ja annab laene. Ostab väärtmetalle, ostab ja müüb välisvaluutat, võtab oma peale raha edasisaatmise ja dokumentide inkasso, annab välja maksutähti iga soovitava summa peale ja vahetab neid oma osakondades sularaha vastu jne.

**Korrespondendid — kõik suuremad väljamaa pangad. :-: Operatsioonid Venemaaga — Gospanga kaudu.**

# Laevasõidu Amet

teatab, et 15. märtsil s. a. kell 11 hom.

# renditakse välja kinnisel enampakkumisel

Laevasõidu Ameti ruumides aurikud **„ENDLA“, „FLIRT“** ja mootorlaev **„TRAAL“**.

Enampakkumistest osavõtjatel enne pakkumiste algust soovi-avaldused kinni pitseeritud ümbrikutes tähtsõnade „Flirt“, „Endla“ ja „Traal“ all esitada Laevasõidu Ametile ühes tagatisega mitte vähem kui 10 prots. pakutavast rendisummast.

Lähemad teated ja tingimised Laevasõidu Ametis, Tallinnas, kõnetr. 2-96.

**Laevasõidu Amet.**

---

Riigi raudteevalitsuse varustusosakond

## ostab kinnistel võistluspakkumistel:

punaseid mitmesuguseid 19.155 tk. **ahjupotte** valgeid mitmesuguseid 2365 tk. Pakkumised Mk. 20.— tempelmargiga pitseeritud ümbrikudes, pealkirjaga „Ahjupotid“, ära anda varustusosakonda, Tallinn, Tehnika tän. nr. 16, tuba 2, 13. märtsil 1924. a. Sealsamas, tuba 4, lähemalt kella 9—11. Hinnad üles anda, mis kindlad 15 päeva.

---

Pärnu-Tallinna kitsaroopalise raudteevalitsus

## ostab kinnisel võistluspakkumisel

männipuust telefoniposte:

läbimõõt 18 cm., pikkus $8^1/_2$ m. — 1000 mk.
„ 22 „ „ $10^1/_2$ „ — 33 „

Pakkumised, mis varustatud 20 mrk. tempelmargiga, kinnistes pitseeritud ümbrikkudes pealkirja all „Telefonipostid“ ära anda raudteevalitsusse, Pärnus, 10. märtsiks s. a. Hinnad üles anda tükki eest franco Pärnu-Tallinna raudtee-jaamades ehk liini ääres. Tehnilised tingimised näha raudteevalitsuses, Pärnus, ja distantsi ülemate juures Mõisaküla ja Tallinna-Sadama jaamas.

**Raudteevalitsus.**

# Teadaanne.

Meie kirjastusel ilmub 1. maiks s. a. E. V. Teedeministeeriumi ametlik

# reisijuht-sõiduplaan

Eesti, Saksa, Prantsuse ja Vene keeltes.

**Viievärvilised kaaned ja neljavärviline teede kaart.**

Sellesse väljaandesse võetakse kuulutusi vastu. Kuulutused palume saata meie kontori, Tallinn, Nunne tän. 32, postkast 243. Telefon 192 raudtee keskjaamast.

**K.-Ü. „EESTI RAUDTEE".**

# Raudteelased,

Teie amet on õnnetusjuhustega seotud, sellepärast kinnitage ennast

**õnnetusjuhuste vastu.**

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

# Laevasõidu Amet

teatab, et aurikute

**„Endla", „Flirt"** ja mootorlaeva **„Traal"** väljarentimise

**lahtised enampakkumised**

on edasi lükatud 25. märtsi peale kl. 11 homm.

Enampakkumisest osavõtjatel tuleb enne pakkumisi mitte vähem kui 10% aastarendi alghinnast sisse maksta. Lähemaid teateid ja tingimised Laevasõidu Ametis. **Laevasõidu Amet, Tallinnas,** tel. 2-96.