

EESTI RAUDTEE

№ 8.



OSCAR STUDE, Tallinn

Ekspeditsiooni äri

Korrastus — Inkasso — Kinnitamine — Laevaagendid

Oma puksiirid, praamid ja ladud raudtee ühendusega

Kõnetraat: Juhatus nr. 705. Eksport osakond nr. 2071. Laevaosakond nr. 118, 22-17.
Import osakond nr. 1521. Toli 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. яш. 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 toimetas kõiksuguseid panga operatsioone sise-
kui ka väljamaal**
Hoiusummade eest maksab pank 5—7%
Ostas ja müüb välisraha

Panga käes on Kinnituse Seltsi „HANSA“ peaagentuur

Saku

= õllefabrik A.-S. =

Sakus,

kõnetraat nr. 17-49

Tallinnas,

kontor: Suur Kloostri tän. 10

kõnetraat nr. 7-48

soovitab oma

õlut

tuntud headuses

Saada igalpool

SCHENKER & Ko.

Rahvusvahelised transpordid

Tallinn

Viru tänav 3

Kõnetraat: 19-95

15-63

21-08

Berlin

Unter den Linden 39

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

Osakonnad ja esitused tähtsamatel maailma kohtadel

Ehitus- ja Tehnika kontor

„ESTORUSS“

Tallinnas, Väike Karja tänav nr. 1

Telegrammide aadress: „Estoruss“

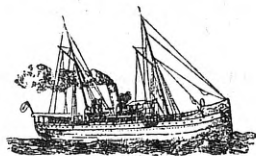
Igasuguste ehituste, keskkütte, veevärgi j. n. e.
projekteerimine ja nende teostamine, ehitus-
materjalide valmistamine ja nende kauplemine

Eriala: raudbetoon

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
„ Heltermaalt — Haapsalu iga teisipäev k. 8 hom.

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

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

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

Lähemaid teateid saab:

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

Haapsalus: Telefon nr. 15.

Rohukülas: Telefon nr. 24.

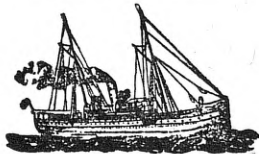
Heltermaal: Agent kapten Pöial.

Taalikul: Agent kapten Ammermann.

Laevasõidu amet.

E. V. LAEVASÕIDU AMETI
Rannasõidu liinide sõidukava

**1923 aasta
navigatsioonihooajal**



Ühendust peab I kl. reisijate aurik
„KUNGLA“

VIRU LIINIL peab ühendust kaks korda nädalas

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

Esimene reis teisipäeval 8 mail

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

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

MÄRKUS: Kõigil Laevasõidu Ameti alla kuuluvatel laevadel ja liinidel maksavad sõjaväelased,
lapsed 5—10 aastani, ekskursandid ja koolid kui 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.
Telegrafi adr „Laevnik“ Tallinn.

LAEVASÕIDU AMET.

E. V. LAEVASÕIDU AMET.



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

ÜHENDUST PEAB I-KLASSI REISIJATE AURIK

„RISTNA“ kapten
R. Oder.

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

MÄRKUS: 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.

Sindi Kalevivabriku ühisus

Endine Vöhrmann & Poeg.

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

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

Puuvilla tööstus: Pleekimine, värvimine, trükkimine ja merserisatsioon.

Kalevivabrik asutud 1832 a. Puuvillatööstus—1919 a.

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

Balti Puuvilla Ketramise ja Kudumise Aktsiaselts

Tallinnas. — Asut. 1898.

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

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

Oma pleekimise, värvimise ja appretuur jaoskonnad.

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

Aasta saaduste valmistus:

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



Kõik suitsetavad ainult
„FRU-FRU“

Põhja Kinnitus - Aktsia - Selts

Tallinnas

toimetab kõiksugu 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



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

EESTI PANK

Osakonnad kõigis maakonna-linnades

Arvete seis 30. juunil 1923. a.

A k t i v a :

Kassa	1.166.445,629,95
Väätaberid	40.998,038,—
Hoiusummad väljamaal	379.778,597,58
Välisvaluuta	95.201,101,23
Laenuid välisvaluutas	266.738,176,11
Korrespondendid välisvaluuta „Loro“	137.400,567,35
Väljamaa korrespondendid „Nostro“	244.878,762,54
Korrespondendid „Loro“	6.700,730,—
„Nostro“	4.140,616,42
Laenuid mitmesugustel arvetel	4.496,641,496,11
Osakonnad	567,180,480,29
Mitmesugused arved	53.026,760,15
	<u>7.459,140,955,73</u>

Väärtused depoons 1.217,179,861,19
Inkasso dokumendid 152,114,964,08

P a s s i v a :

Põhikapitaal	250.000,000,—
Tagavara kapitaal	72.283,135,74
Pangafähed	2.350,000,000,—
Riigikassa	1.459,166,023,39
Hoiusummad	1.129,531,143,47
Korrespondendid välisvaluuta „Loro“	141,207,389,47
Väljamaa korrespondendid „Nostro“	287,615,445,71
Korrespondendid „Loro“	10,871,313,—
Garantiid	593,417,092,23
Akkrediitivid	125,185,753,05
Osakonnad	559,273,095,87
Mitmesugused arved	180,590,561,80
	<u>7.459,140,955,73</u>

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

Korrespondendid kõik suuremad pangad väljamaal

JUHATUS.

VAGUNITEHAS A.-S. „DVIGATEL“

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

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

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

Lennuriistad — auruhaamid, sepatööd, valu.

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

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

Materjaali proovikoda.

Masinaehitusvabrik Franz Krull

Aktsiaselts

— —

Tallinnas

Ehitab erialana:

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

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

Täielikke viinavabrikute sisseseadeid, rektifikatsioonid, tarklusevabrikuid, puudestilleerimise-, linaseemneõli-, põlevkiviõli-sisseseadeid, nahavabrikuid jne.

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

EESTI MEHAANILISE PUUTÖÖSTUSE
AKTSIASELTS
A. M. LUTHER, TALLINNAS

VALMISTAB:

mööblit, vineer-kartonge, vineer-kohvrid, vineer-kooliranitsaid, vineer-aktimappe, vineer-käsitrumlid, vineer-toolipõhju, vineer-platesid, vineerlabidaid jne.

MÜÜGIKOHAD: TALLINNAS, Vana Posti tän. nr. 9
TARTUS, E. V. Jürgens'i juures, Vana tän. nr. 17
VALGAS, P. Saaretok'i juures, Moskva tän. nr. 15
PETSERIS, E. Nassar'i juures, kaubareas
VILJANDIS, R. Eitelbergi juures
VÕRUS, J. Kiesler'i juures, Jüri tän. nr. 12-b
RAKVERES, Roman Jürgens'i juures
PÄRNUS: J. D. Ammende juures

A.-S. „SILVA“

Tallinn, Merepuiestee nr. 17

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

Telegrammide aadress: „SILVA — TALLINN“

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

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

Igasuguste metsamaterjalide ostmine, ümbertöötamine, müük ja eksport.

E2
E
42

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE KUUKIRI

Toimetus 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.	Ilmub iga kuu üks kord. Tellimise hind ühes kaasannetega M. 1000 aastas M. 550 1/2 " M. 300 1/4 " Ainult välistellijatele	Kuulutuste hinnad: 1 lehekülj — M. 4000.— 1/2 " — M. 2000.— 1/4 " — M. 1000.— 1/8 " — M. 500.— Kaantel 50% kallim.
Nr. 8 (21)	August 1923	2. aastakäik.

Valk—Koiküla uus raudtee.

Eesti Vabariigi rajamisel jäi üks osa kitsarööplisest raudteest, mis Valgast kagu poole viib, Eesti piiridesse, nimelt 36 klm. pikk teosa, ühes Koiküla, Taheva ja Mõniste jaamadega, kuna raudtee esimesed 17 klm., Valgast alates, Läti piiri taga asuvad. Rääkimata sellest, et Eesti raudteevõrgust tähendud teeharu eksploateerimine mitmesuguseid raskusi tekitab, on rongide ja üksikute vagunite saatmine 17 klm. läbi Lätimaa võrdlemisi suurte kuludega seotud: Läti raudtee tarvitamise eest tuli riigil ümarguselt 5.000 kuldrubla aastas maksta. Sel põhjusel otsustas 1920 aastal Vabariigi valitsus ühendust soetada nimetud teeharu ja Valga jaama vahel, Eesti piiridesse uut roobastikku asetades.

Peale sihiajamise lõpetamist sama aasta hilisel sügisel asuti tööle. Kuid raha puudusel ei annud ehitustööd loodetavaid tagajärgi ja 1921 a. kevadel jäivad tööd hoopis seisma.

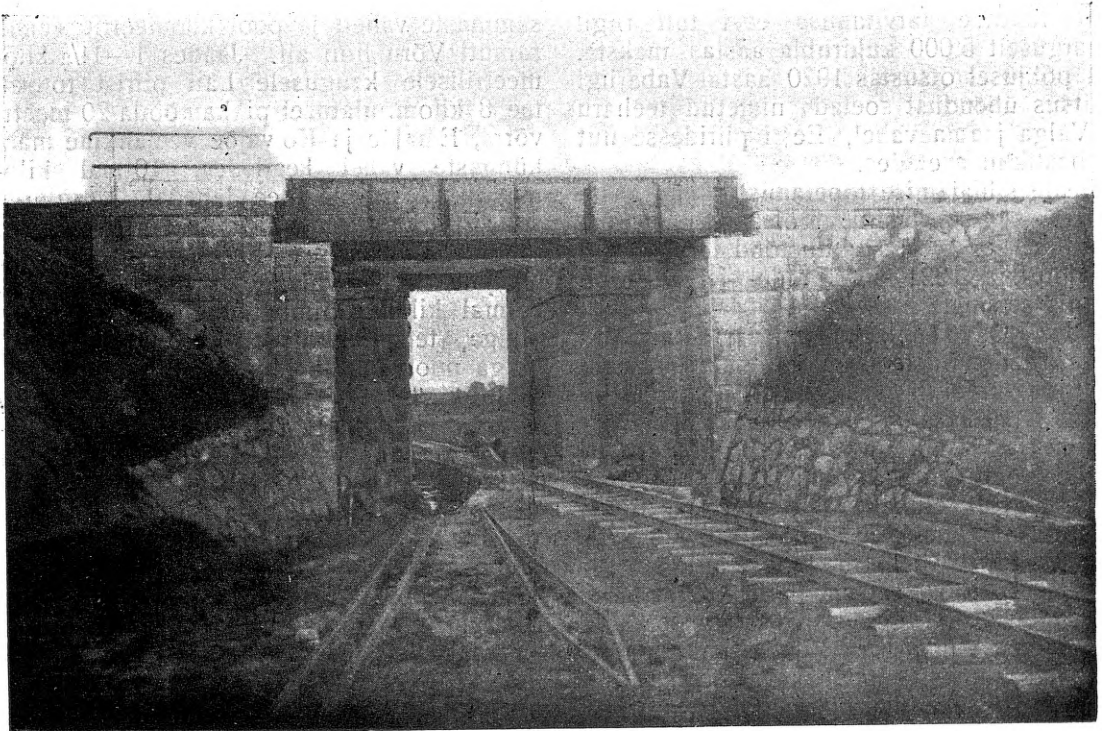
Alles 1922 sügisel, kus asja korraldamine Teedeministeeriumi kätte anti ja peale tarvilise krediidi määramist, algas järjekindla ehituskava üksikasjalik väljatöötamine ja elluviimine. Sama aasta lõpul olivad tööd niivõrd edenened, et uus teeharu avati kaubarongide ajutiseks liikumiseks ja läbilaskmiseks Valga jaama ja Mõniste liini vahel, sest talvise külma tõttu tulid ehitustööd seisma jätta. Praegusel ajal viiakse tööd lõpule, mis tänavuse aasta ülemääraste vihmasadude tõttu seni takistud olid, ja lähemal päivil kavatakse uus teeharu alaliseks liikumiseks avada ja Riigi-raudteevalitsusele eksploateerimise korraldamiseks üle anda.

Teeharu algab Pärnu—Tallinna raudteega ühendatult Valga jaamaesise edelapoolsest otsast, läheb laiatee roobaste vahelt jaama hoone eest läbi ja Tartu poole sihitult lahkneb laiast teest jaamaesise teises otsas. Tartu liini sissesõidu pöörangu vastas kääneb see esialgu põhja poole ja üle poole kilomeetri pikal S taolisel kagupoole sihitud kõverikul alanedes 10 meetri võrra läheb Tartu liini alt täisnurgeliselt läbi, samuti kolme tee jaoks ehitud silla kivi-sammaste vahelt ja pool kilomeetrit eemal samuti Võru liini alt. Jäädes 1—1½ kilomeetrilisele kaugusele Läti piirist tõuseb tee 8 kilom. ulatusel pikkamööda 20 meetri võrra, Emajõe ja Koivajõe veelahkme mäeküngaste vahel keerledes. 10-mal kilomeetril, Võru maantee lähedal, Kaagjärve valla piirides ehitatakse Kaagjärve jaam, rongide vahetuse ning kaupade ja reisijate vastuvõtmise võimaldamiseks. 15-mal kilom. lõpul ühineb tee Mõniste liiniga, teisel kilomeetril Koiküla jaama Valga poolt otsast. Juuresolev pilt kujutab teede ühenduskohas asetatud pöörangut, otse tee (Läti tee) peale sihitult ja lukustatult, kusjuures tee ääres ülesseatud ja pööranguga mehaaniliselt seotud signaaldiskus lapiti pööratud on. Seades pöörangut uue (kõvera) tee peale tõuseb diskus automaatselt serviti. Signaali seisakust näeb läheneva rongi vedurijuht, kas läbisõit üle pöörangu otsetee või kõrvaltee sihis lubatud on. Teine sarnane signaaldiskus on pöörangu ees kõveratee ääres püstitatud. Meie rongide liikumisest saadik uut teed mööda seisab pöörang alati meie tee peale seatult, kuna Läti rongide läbi-





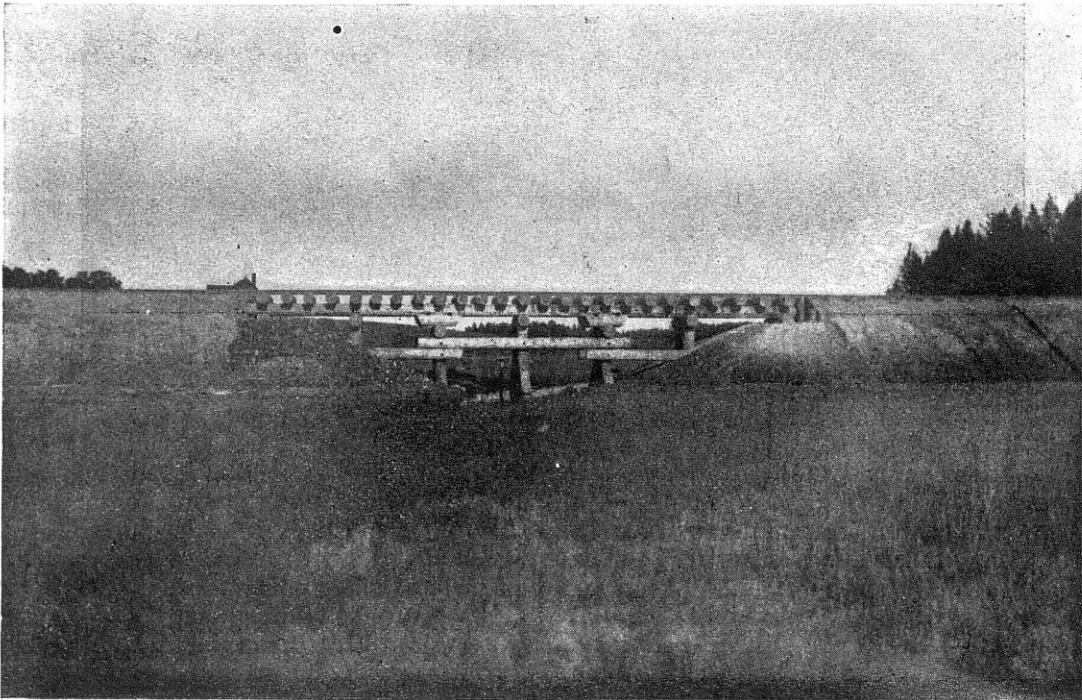
Raudtee algus Valga jaamas.



Raudteesild Valga—Tartu liinil.



Kaagjärve jaam 10. klm. peal.



Tüübiline sild 15. klm. peal.

laskmise puhul tuleb Koiküla jaamast roopaseadja läkitada, pöörangu Läti tee peale seadmiseks.

Teeharu pikkus on 15 kilomeetrit.

Arvu poolest on harilikult kõige suuremad tööd raudtee ehitamisel mullatööd. Käesoleval juhtumisel tuli muldkeha ehitamisel ümarguselt 100.000 kantmeetrit mullatöid teha, tähendab keskmiselt 6.666 k. m. kilomeetri pealt. Vee ärajuhtivaid kraave, perveid, oome, ülesõidukohti ja muid täiendavaid mullatöid on ümarguselt 10.000 k. m. Nõlvade mättastamist, missugune töö praegu veel käsil on, läheb ligikaudu 25.000 ruutmeetrit tarvis.

Võrreldes Vene ajal ehitatud teedega oli mullatööde teostamine raskendatud selle tõttu,

teetammi mööda vedada, nagu näiteks Leedu mullatöölise hobused. Seepärast tuli mõlemast, edu mõttes kõige kasulikumast tööviisist loobuda, raudtee pikkprofiili kava vastavalt väljatöötades, aegaviitva tööviisiga leppida, ja mulla vedu vagonettidega ning kitsarööpliste vagunitega teostada, kõigepealt raudtee kaevikutest täidendisse, kaugeveo peale vaatamata. Sarnane töö aga oli käesoleval aastal sagedate ja kangete vihmasadude tõttu väga raskendatud, sest et savine muldkeha imbus vett täis, tee korrashoidmist ja töörongide liikumist takistades.

Ka tehtud tööd rikkusivad igalpool vihma tagajärjed, täiend uhtus mitmes kohas maha, kaevikute silutud nõlvades



Raudtee ühlnemine praeguse Latvija-Valk—Mõniste—Vezgulbene raudteega.

et meil ei ole vilunud mullatöölisi, kes oleksid harjunud kärudega mulda vedama, nagu näiteks vene töölised Smolenski, Tambovi ehk Vitebski kubermangudest, kes ilma suurema jõupingutusega päevas 10 kantmeetrit, ehk rohkem, mulda oma kärudega kohale veavad. Samuti ei annud loodetavaid tagajärgi hobusemeestega tehtud mulla-veo katsed. Selleks puuduvad kohased ümberlükatava kerega vankrid, ega suuda hobused mulla koormat märjast ehk paremal juhtumisel koredast mullast ehitatavat

ilmusid sügavad uured, kraavid raudtee ääres uhtusid mulda täis, kohati tekkisivad suured augud. Igalpool tulivad tööd mitu korda parandada ja uuesti korda seada. Alles siis, kui muldkeha kate, 30. cm. kõrge liiva kord valmis saab, võib teekorrashoidmise võimalust kindlustatuks lugeda.

Asetud roopad on mitmet tüüpi, suuremalt jaolt 13,75 n. j. m; mõni roobastiku osa on aga 12,80 naelalistest roobastest ehitatud, teised veel 11,45 ja 10,54 naelalistest roobastest.

Kõik sillad raudteel, arvu poolest 17, on puust ehitatud, suuremalt jaolt maa põhja sissekaevatud raami näol oma vahel seotud postide peal, 12-mal kilom. aga kraanaga sohu, kõva maapõhjani, sisselöödud vajade peal. Viimase, kõige suurema silla pikkus on 32 meetrit, ja kõrgus 6 m. Sildade üldpikkus kogusummas on 150 meetr. Nagu ülevalt tähendud, on kitsaroopaline raudtee laiaroopaliste Tartu ja Võru liini alt läbi viidud. Selleks otstarbeks tulid mõlemil kohal sillad tõsta ja peale selle Võru liini silla avaus 1 meetri võrra laiendada, ühte sammast äralalutades ja ühes vundamendiga uuesti ülesehitades. Vastavalt tuli ka muldkeha ühes liivakorruga ja roobastikuga tõsta, ligikaudu 2 meetri võrra. Ettetoodud ümberehitamise tööd on Riigiraudtee Tee ja Ehituste kohaliku jaoskonna ülema korraldusel teostatud ilma ajutise ringtee ehitamiseta ja ilma rongide liikumise takistamiseta. Ühtlasi on ka sõjaajal puust tehtud silla pealisehituste asemele, ühes kohas 7 meetriline raudferma, teises — 4-meetriline raudbetoonkate asetatud. Kitsaroopalise roobastiku paigutamiseks on sildade all kivimüür ehitatud ja mõlemilt poolt müüri silla sammaste vahele kanaal jäetud, juurepääseva vee läbilaskmiseks, teorcelilisele veerohkusele vastavalt ühelt poolt 1 meetri, teiselt poolt 40 cm. laiuses. Kanaali põhjast on raudtee 1 meetri võrra kõrgem, mille tõttu raudtee vee üleuhtumise vastu kindlustud on.

Hooneid on 4: jaamahoone 10-mal kilomeetril ja 3 eluhoonet 2,7 ja 14 kilomeetril. Majad on puust ehitatud ja tsement asbest platetega kaetud. Toad on avarad ja valged, ahjud punaste ahjupottidega voo-

dertud. Seinad ja lagi jäävad praegu krohvimata ja välisseinad krundituks, silmas pidades seinte kahanemist. Jaamahoone põhipind on 163 ruut meetr. suur. Peale oote- ja ametruumi on temasse mahutatud jaamaülema, roopaseadja ja remonttöölise korter. Teemeistrile, eestõtetegijatele ja töölistele on korterid määratud eluhoonetes liinil. Viimaste kogu põhipind on 303 r. m. Iga maja juures on olemas kõrvalhooned ja kaev.

Raudtee ehitamiseks võõrandatava maa-koha normaal laius on 25 meetrit, kuid kohati tuli tarviliku mulla soetamiseks, kraavide kaevamiseks j.n.e., samuti ka jaama ja hoonete alla liinil laiemat maaala võõrandamist ette näha. Ehk küll maaomanikkude ja rentnikkude nõudmised ülesõidukohtade ehitamise suhtes suured olid, on igapidise hoolega püütud põllu- ja karjapidamise tarvetele võimalust mööda vastu tulla. Talumeestega kokkuleppides on 35 ülesõidukoha ehitamine osalt teostatud, osalt praegu käsil, — ühes tarviliste sildadega üle raudtee kraavide. Tähendud arv on võrdlemisi kaunis suur, arvesse võttes, et 15-st kilomeetrist on praegu 4 klm. metsas, kus ülesõidukohti vähem on. Iga ülesõidukoht üle raudtee nõuab veduri-juhilt iseäranist ettevaatust, mispärast ülearuste ülesõidukohtade ehitamisest tuleb kõrvale hoida.

Peale uue raudteeharu avamist jääb Eesti rongide ja vagunite liikumine Valga ja Mõniste jaamade vahel läbi Lätimaa täitsa ära ja nagu arvata võib, tulevad Läti vagunid osalt meie rongidega vedada, mille tõttu loota on, et Valk—Mõniste kitsaroopalise raudteeliini bilans tuntavalt meie kasuks muutub.

B.

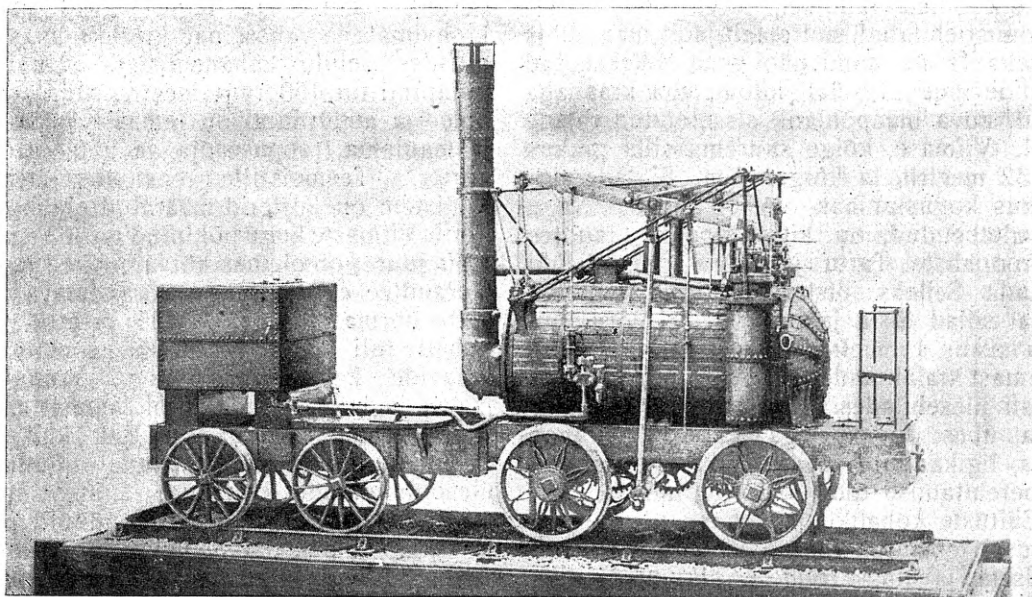
Mõni sõna Saksa raudteerasjanduse muuseumist.

Et minul võimalus ja juhus oli Berliinis viibides lähemat aega tutvuneda raudteerasjanduse ja ehitusmuuseumiga, siis leian oma kohuseks „Eesti Raudtee“ veergudel sellest lühikest ülevaadet avaldada. Muidugi peatan ma kokkuvõttes ainult muuseumi raudtee osakonna juures, kuna aga muuseumi nimetusest näha (Verkehrs-und Baumuseum, Berlin NW 40, Invalidenstr. 50/51) siin veel teised osakonnad on.

Tähendud muuseum on asunud 1906 a. endises Berliin—Hamburgi reisijate jaama hoones. Muuseumi ülesanne on tutvustada raudteelasi, kui ka laiemaid ringkondasi igasuguste uuendustega raudteerasjanduses.

Muuseumi vaatamiseks määratud hoone järele tutvuneme kõige esiteks raudteede ehitustega tasasel, kui ka mägistel maadel. Siin on ka mitmed huvitavad mudelid tunnelitest. Edasi on näha terve rida sildade mudelisi. Nende seas kahekordne lahtikäiv sild Hamburgi sadamas, kus ülemine kord on raudtee ja alumine tänavliikumisele avatud. Siis on veel vaatamise väärt suuremate jaamade nagu Hamburgi, Wiesbadeni plaanid ja mudel Leipzigi uuest jaamast, kus on 26 teed igaüks 240 mtr. pikk rongide ärasaatmiseks ja vastuvõtmiseks.

Kõige huvitavamat pilti pakub raudteerobaste jaoskond.



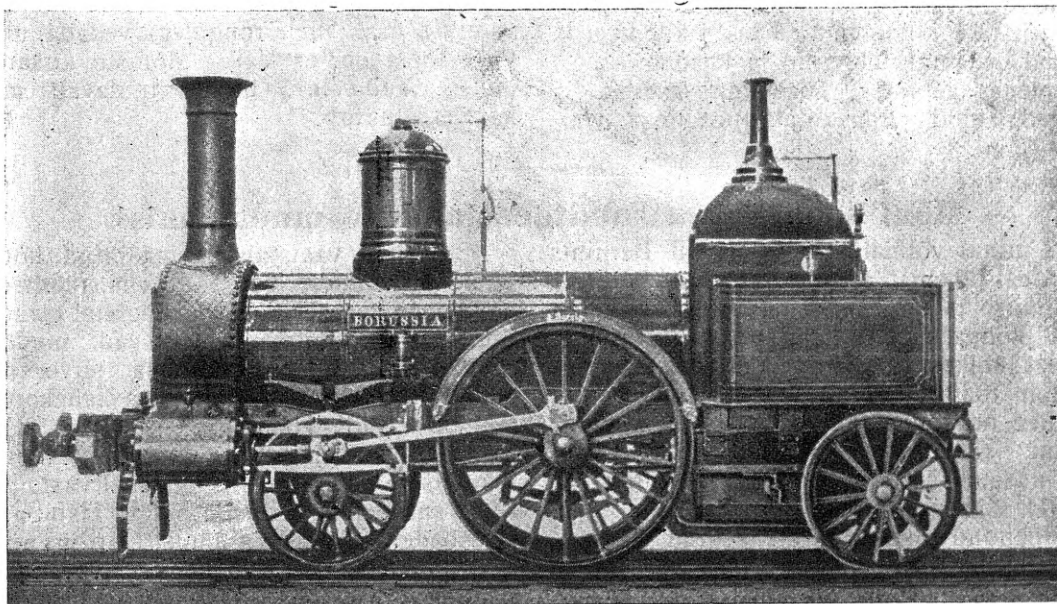
Üks esimestest veduritest „Puffing Billy“, 1813 a.

Nagu selgub on umbes 2000 a. tagasi vanad roomlased liikumise takistuste kõrvaldamiseks teid laudadega kattes tasaseks teinud, et kergem oleks olnud vooridega edasi saada. Esimest tegelikku raudteed võime näha 1630 a. inglise söekaevanduses. See on puu roobastega, mis aga juba lattrauaga kaetud. Peale selle on siin näha terve rida roopa arenemiseastmeid ja lõpuks praegu tarvitusel olevad roopa tüübid.

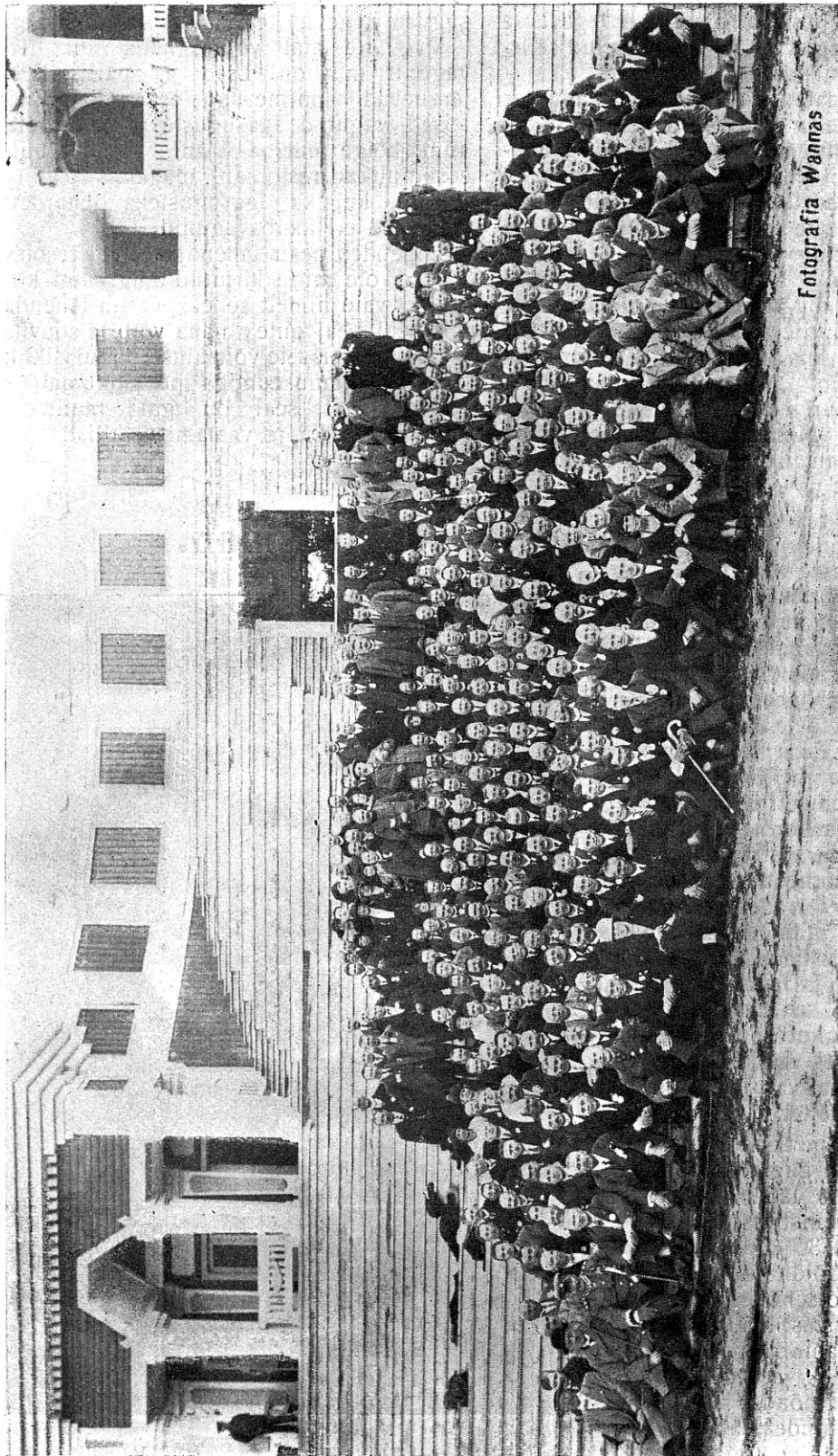
Edasi võime tutvuneda telgede vahetuse ehitustega, mis olenevad sellest, et 1524 mm. teljed ümbervahetakse 1435 mm. laiuse telgede peale ehk ümberpöörduvalt.

Samuti huvitusega võib siin jälgida raudteel tarvitatavate signalisatsiooni sisseadete ja nende arenemise käiguga.

Muuseas võiks siin nimetada sisseseadet, mis on selleks määratud, et mitte alalise järeelvalve all olevail ülesõidu teedel hoia-



Kiirrongide vedur „Borussia“, 1858 a.



Fotografia Wannas

Soome raudteelased Eestis.

Laupäeval 18. augustil jõudsid Soomest Tallinna 244 Soome raudteelast. Eesti raudteevalitsuse ning raudteelaste organisatsioonide poolt võeti Soome ametivennad pidulikult vastu. Peale hommikueinet reisisiate jaamas mindi linna vaatama. Kl. 16 oli end „Aquariumi“ ruumides pidulik lõuna-söök, millest ka meie teedeminister ins. K. Ipsberg osa võttis. Sellejärele mindi laululavale kus osavõtjaid pildistati. Kl. 19 oli samades ruumides bankett korraldud. Kl. 2 sõitsid külalised erarongiga Tartu, kus samane südamlilik vastuvõtmine neile osaks sai. Pühapäeva õhtul sõideti Riiga edasi, kus Läti ametivennad südamliku vastuvõtmise korraldasid. 22. aug. jõudsid Soome raudteelased Lätist Tallinna ja sõitsid siit õhtul Soome tagasi.

tada juhuslisi ülekaajaid. See sisseseade töötab elektri jõul ja pannakse tegevusse lähenevast rongist roopa juure asetud sellekohase kontakti kaudu.

Lõpuks peatan veel lühidalt raudtee veereva koosseisu juures. Selle jaoskonna all on üks suurematest muuseumi ruumidest, kus ühel pool vedurid ja teisel pool vagunid asuvad. Kui üks esimestest ajaloolistest vedurite mudelitest on siin välja pandud „Puffing Billy“. See vedur on ehitatud 1813 a. Nimetud veduri mudeli ülessevõtte on siia juure lisatud. Peale teiste ajalooliste vedurite mudelite on seal terve rida mudelisi, kus igasuguste uuendustega tutvuneda võib. Ka on sealsamas hulk üksikuid veduri tähtsamaid osasi välja pandud. Siin võib ka põhjalikult tutvuneda mitmet süsteemi piduritega — Vestinghouse,

Carpenter, Knorr, Kunz-Knorr jne., mis-suguste tegevus tegelikult ettekantakse.

Vagunite alal võime näha üht III kl. vagunit mis on 1843 a. pärit. Sellele järgnevad mitmesugustest ajajärkudest teised vagunid igasugusteks otstarbeteks, kuni kõige uuema ajani. Nende hulgas eeskujulikud restoraan-, magamis-, sanitaarvagunid kui ka igasugusteks otstarbeteks määratud eri kaubavagunid.

Lõpetates pean tähendama, et käesolevad read ei ole mitte kirjutud muuseumi kirjelduseks vaid nimelt selleks, et ära tähendada mis seal peajoontes näha võib ja soovitada igale raudteelasele võimaluse puhul isiklikult koha peal muuseumiga põhjalikumalt tutvuneda, sest seal on igal raudteelasel palju õpetlikku ja vaatamisväärilist.

— g.

Raudteede eksploatatsioon.

On palju erinevaid ettepanekuid kulude jaotamiseks reisu- ja kraamiveo vahel, kuid ükski neist kavadest ei võimalda ülesande rahuldavat lahendust. Nähtavasti seisab tõele kaunis lähedal oletus, et reisu telgkilomeeter kaks korda kallimaks läheb kauba telgkilomeetrist. Tunnustades seda vahekorda, pole raske väljarehkendada nii reisu kui ka kauba telgkilomeetri keskmist hinda, mille järele teades, mitu puuda kaupa ehk mitu reisijat tuleb telje kohta, väljaarvata saame tonnikilomeetri ja reisukilomeetri hinna. Kuid see ei lahenda lõpulikult ülesannet, sest et omahinna küsimusel veel isekülg on. Selgitame seda vabrikutööstuse alalt võetud näitel.

Oletame, et mütsivabrikus ühe mütsi omahind järgmisel kombel jaostub: 10% läheb üldisteks kuludeks (administratsioon, maksud, kantselei), 30% — materjaali peale, 30% tööjõu peale ja 30% — kapitaali protsentide katmiseks. Kui vabrik aastas 100.000 mütsi valmistab omahinnaga 100 mk. mütsi eest, siis jaostub üldine aastasissetulek nõnda: 1.000.000 mk. üldisteks kuludeks, 3.000.000 mk. materjaali ning tööjõu peale



Ins. K. Ipsberg, Teedeminister uues E. V. valitsuses.



Ins. J. Pauluks,
teedeminister uues Latvija vabariigi valitsuses.

ja protsentide kustutamiseks. Ütleme, et mingisugustel põhjustel mütsi hind alaneb, nii, et vabrikul üle jääb ainult kaks teed: kas vabriku suluda, või kahjuga töötada. Vabrikant harutab nõnda: „Sulen ma vabriku, — siis jäävad kapitaali protsendid saamata, kui aga mütsse 100 mk. asemel 90 eest müüma hakkam, siis võtan sisse, mitte 3.000.000 mk., nagu protsendi turunorm õigustab, aga 2.000.000 mk. ja see on parem kui hoopis ilma jääda.“ Sarnaste harutuste põhjal võib vabrikant edasi töötada ka 80 margalise mütsi hinna juures. Kui hinnaalandus ajutine olla töötab, siis on mõtet tööd jätkata ka 70 margalise hinna juures, millise puhul protsentideks midagi ei jää, kuid mis võimaldab

vabrikul töös olla kogu aeg, ilma, et kaotsi läheks ükski päev, senini, kui hinnad jälle kerkivad. Hindade tõusulootuses võib vabrikant tegevust jätkata hindade langemise juures ka alla 70 marga, kuid mitte alla 60 mk., sest et alla selle normi ei saa tasutud materjaali ning töö kulud ja vabrikant saaks seda rohkem kahju mida enam ta mütsse valmistab.

Vaatame nüüd, kuis samad vahetusväärtuse ja teenete hulga muutuvuse küsimused enese vahel seotud on raudteelise transpordi alal. Tarvinegu, nagu see tõele lähenebki, kapitaali protsentideks 30% veo omahinnast. Ülejäänud omahinna 70% katavad eksploatatsiooni kulud. Selleks, et nende kulude lahkunevat iseloomu paremini mõista, kujutame ette mingi teatava tee, mis kõigis omis osades 10 rongpaari liikumiseks sisseseatud, ning vaatame, mis sünnib kuludega, kui vedusi ainult 9 rongpaarile jätkuks. Kõiki kulusi võib viimasel juhusel kahte teravalt erinevasse liiki jaotada: kuludeks, mis liikumisest olenevad ja kuludeks, mis liikumisest ei olene. Esimest liiki kulude hulka kuuluks näit. vedurite küttekulud, sest mida suurem liikumine seda rohkem on tarvis kütet. Kui 10 rongpaari asemel on liikvel ainult 9, siis läheb vaja ka kütet 0,1 võrra vähem. Samasuguseks, liikumisest olenevaks väljaminekaks peame lugema ka veduri ja rongi meeskonna ülalpidamise kulusi,

sest et ratsionaalse raudteelise majanduse puhul meeskondade hulk täpisealt proportsionaalselt liikumisele muutub. Vastupidiste, liikumisest mitteolenevate kulude seast võiksime nimetada administratsiooni enamuse ülalpidamist (teeülemad, jaama-, jaoskonna ning läbisõidu kohtade ülemad, roopaseadjad j. n. e.), kellede hulk ja palk püsivaks jääb, vaatamata, kas liikumas 10 või 9 rongi; ka kuuluks siia liiki lumepuhastuse, hoonete remondi j. m. kulud.

Sageli kordunud uurimised tõestavad, et kui tee veo-võime täieliselt kasutatud pole, siis poolituvad liikumisest olenevad ja mitteolenevad kulud peaaegu, s. t., liikumisest olenevateks kuludeks tuleks 50% eksploatatsiooni kogukuludest ehk, arvesse võttes

ka kapitaali protsente, 35% veo oma hinnast. Siit võime teha niisuguse järelduse: kui tee sisseseatud teatava veovõime jaoks, teostuvate vedude hulk aga seda võimet täieliselt ei kasuta, siis on raudteel tululik leida täiendavaid vedusi, olgugi, et need tasutud saavad palju alla veo omahinna — katku nad aga liikumisest olenevad kulud. Teiste sõnadega on niisugustel juhustel võimalik tariifi määra alandada kuni 35%-ni veo täielikust omahinnast. Oletame, et niisuguse tariifi erakorralise alandamise tõttu tee täiendavaid laadungisi saanud. Seni, kui need täiendavad laadungid 10-sse rongpaari mahuvad, jääb kõik

kokkukõllasse eelpool tehtud väljaarvamistega. Aga, nagu see täitsa loomulik, võime oodata, et madala tariifi järeldusel esitud laadungid ka edespidi ära ei jää, vaid nende sissetulek koguni suureneb, nõnda et tarvidus tekkib 11-da rongpaari järele, milleks tee ettevalmistatud pole. Iga tee kohus on — oma tegevust laiendada käsikäes veotarvidusega. Kuid 11-da rongpaari liikvele saatmiseks peab tee oma põhikapitaali suurendama täiendava veereva koosseisu muretsemiseks, tehaste suurendamiseks, uute läbisõidukohtade asutamiseks, jaama teede, kauba platvormide ja hoonete ehitamiseks j. n. e. (Järg.).

Soome raudteed 1918 a.

Soome raudteede pikkus ulatas 1918 a. lõpul 4207 82 km. peale ja nimelt:

3.906,20 km. (92,83%) laiaroopalist riigiraudteed, 96,12 km. (2,28%) laiaroopalist eraraudteed ja 205,50 km. (4,89%) kitsaroopalist eraraudteed.

Sellest on 270,9 km. (6,94%) kahe paari roopalist teed.

Iga 100 ruutkilomeetri peale langeb 1,13 km. ja iga 10.000 elaniku peale 12,52 km. raudteed.

Laiaroopaliste teede laius on 1524 mm.; kitsaroopalised teed jagunevad kolme jakku: 29,75 km. on 600 mm., 170,33 km. — 750 mm. ja 5,42 km. — 785 mm. laiusega.

1. Riigiraudteed.

Aasta lõpul oli kasutamisel 3906,20 km. raudteid, keskmiselt võetult 3874 km.

5.582,39 km. roobastest olid 111,29 km. (1,99%) rauast ja 5.471,10 km. (98,01%) terasest.

Raudteede väärtus ulatas aasta lõpul 568.961.202 Soome marga (1 km. = 145.700 Smrk.) peale, keskmiselt aasta jooksul kokkuvõetuna aga 547.909.000 Smrk. peale. Sellest summast tuli 74,76% ehituste, 23,20% veereva koosseisu ja 2,64% muude ehituste peale.

Raudteejaamasi oli 8 esimese, 24 teise, 7 kolmanda, 83 neljanda ja 119 viienda klassi omi; peale selle 357 peatus- ja laadimiskohta — kokku 665 jaama üldiseks tarvitamiseks ja 67 vahetuse ja muu liikumise tarviduseks avatud jaama. Ehitustest oleks nimetada: 350 jaamahoonet, 941 eluhoonet, 847 roopaseadja ja jaamavahtide hoonet, 88 veduri kuuri (depood) 508 veduri jaoks, 9 vaguni kuuri, 12 raudtee-

tehist, 11 jõujaama, 5 gaasijaama, 157 veetorni, 137 veejaama, 441 kauba aita, 128 materjaali laduruumi, 186 puukuuri veduritarbete jaoks, 114 muud puust kuuri, 161 ooteruumi, 87 veduri ja 30 vaguni pöörtsilda, 60 vaguni kaalu ja 9 tõstekraani.

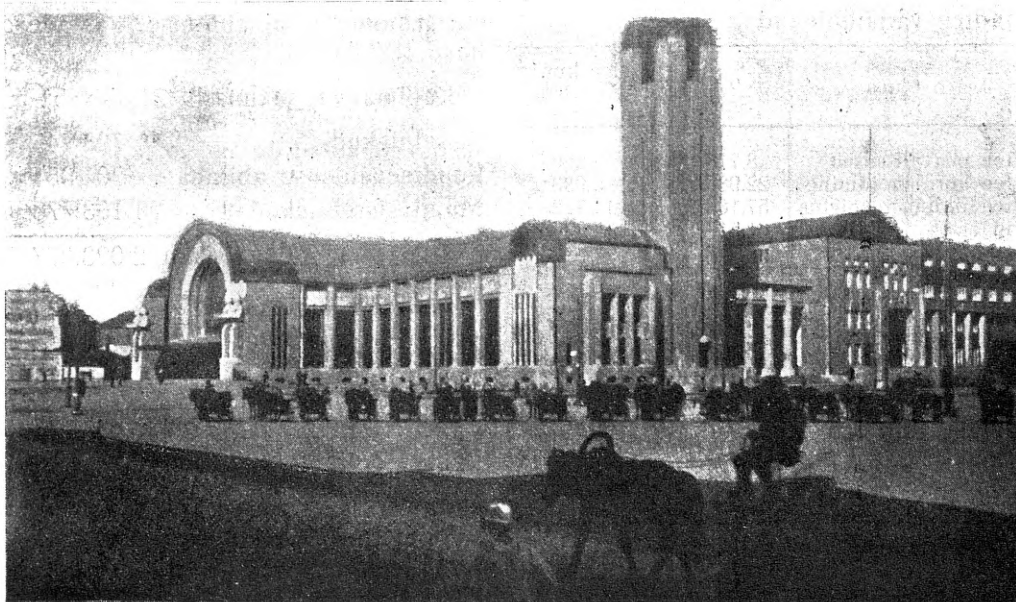
Telegraafi liinide pikkus ulatas 7872,4 km. ja telefoni liinide pikkus 3782,58 km. peale.

Veereva koosseisu park seisis koos 565 vedurist, 1.197 (3.004 telge) reisijatevagunist (juurde arvatud 241 teenistuse ja 26 vangivagunit) ja 16.887 (34.861 telge) kaubavagunist. Iga eksploateeritava pikkuse peale tuli: 0,14 vedurit, 0,77 reisijate ja 8,92 kaubavaguni telge. Reisijate vagunites oli kokku 42861 istekohta, keskmiselt tuli iga vaguni peale 35,81 iga telje peale 14,27 ja iga kilomeetri peale 10,97 iste kohta. Kaubavagunite kandevõime arvati kokkuvõttes 176.186 tonni peale, keskmiselt iga vaguni peale 10,43, iga telje peale 5,05 tonni ja iga kilomeetri peale 45,10 tonni.

Aasta jooksul on reisijate, sega ja sõjaväe rongid teinud 5.933.715 kilomeetrit, kaubarongid 3.484.401 kilomeetrit. Rongidega sõideti läbi:

	Vagun-kilomeeter		Telg-kilomeeter	
	Kokku	1 km. pikkuse peale.	Kokku	1 km. pikkuse peale.
Reisijate vag.	45.124.100	11.648	117.067.500	30.219
Post vagunid	3.413.700	881	12.093.900	3.122
Kauba vag. .	110.727.800	28.582	228.833.600	59.069
K o k k u .	159.265.600	41.111	357.995.000	92.410

Keskmiselt kokkuvõetuna oli iga rongkoosseisus 4,791 (12,430 telge) reisijate-



Helsingi raudteejaam.

0,3692 (1,284 telge) posti- ja 11,757 (24,297 telge) kaubavagunit, kokku 16,910 vagunit ehk 38,011 telge.

Keskmise eksploateeritava pikkuse 1 km. peale oli liikumas iga päev 4,2 reisijate-, sega- ja sõjaväerongi ja 2,4 kaubarongi.

Raudtee omad vagunid on oma ja võõrastel teedel jooksnud:

	Vagun-kilomeeter		Telg-kilomeeter	
	Kokku	Keskm. 1 vaguni peale.	Kokku	Keskm. 1 vaguni peale.
Reisijate vag.	44.518.200	37.191	114.903.400	38.250
Kauba vag.	99.878.600	5.915	207.119.660	5.941

Reisijate veoga tehti:

I. klassis . . .	8.413 km.
II. " . . .	919.959 "
III. " . . .	11.429.332 "
alandat. hinnaga	90 291 "
Kokku	12.447.995 km.

Kokku sõideti 584.848.000 km.. iga km. peale 150.967 reisija-kilomeetert ära. Keskmiselt võetuna oli igas liikuvus sõiduvagunis 12,96 (= 39,19% normaalkohtadest) reisijat.

Kaupasi veeti keskmiselt 150,06 km. peale:

18.509 tonni	bagaashi,
32.267 "	suure kiiruse saadetust,
1 917.433 "	väikse " "
15.405 "	loomi.
1.983.614 tonni	kokku

Kokku sõideti 297.661.000 (1 km. peale 76.836) tonn-kilomeetrit ära. Keskmiselt võetud oli iga liikumisel olnud kaubavagun 2,69 tonniga laaditud, järjekult kasutati vagunite kandejõust 25,79% ära.

Raudtee sissetulekutest olgu nimetada:

I. klassi piletite müük	378.912 Smrka
II. " " "	13.483.410 "
III. " " "	49.600.701 "
Hinnaalandusega	4.581.051 "

Kokku sõidupiletitest 68.044.074 Smrka

Bagaashi vedu . . .	2.155.878 Smrka
Suure kiirus. saad. vedu	6.417.780 "
Väikse " " "	47.132.823 "
Loomade vedu . . .	1.323.403 "

Kokku kaubaveost 57 029.884 Smrka

Muud sissetulekud	2.742.523 Smrka
Kokku sissetulekuid	127.816.481 Smrka

Sissetulekuid oli:

Iga 1 km. peale . . .	32.993,— Smrka
" rong-km. " . . .	13,37 "
" vagun.km. " . . .	0,80 "
" telg-km. " . . .	0,36 "

Raudtee väljaminekud :

J a o t u s	Kokku Smrka	Iga km. peale Smrka
Raudtee peavalitsused	8.718.158	2.250
Raudtee korrashoidmine	22.986.211	5.933
Raudtee liikum. teenistus	57.109.585	14.742
Rongid	61.517.722	15.880
Kokku	150.331.676	38.805
1 vagun-km. kulud . . .	0,94	
1 telje-km. " . . .	0,42	

Aastane tegevus lõppes 22.515.195 Smrka puudujäägiga. Iga km. tuli 5812 Smrka puudujääki.

Teenijad :

L i i k	Kokku	1 km. peale	Palk Smrka
Ametnikud. . .	12.584	3,25	
Teenijad . . .	5.496	1,42	
Kokku	18.080	4,67	112.250.000
Sellest tuleb :			
Raudtee-valitsus	892	0,23	5.961.000
Teeehit. ja parandus	4.935	1,28	22.363.000
Liikumise teenistus	7.556	1,95	51.111.000
Rongi teenistus	4.697	1,21	32.815.000

Pensiooni ja abiandmise kassade all oli 8540 teenijat.

Kapitaal 1. jaanuaril 21.058.851 Smrka.

Sissetulekud	793.245 Smrka
Raudteevalitsuse abiraha	201.054 "
Muud sissetulekud	1.103.778 .
Kokku	2.098.077 Smrka

Väljaminekud :

Pensioon 1584 isikule	888.862 Smrka
Muud väljaminekud.	48.155 .
Kokku	937.017 Smrka

Raudtee õnnetusi oli 1918 a. jooksul 109 juhtumist: 17 roobastest väljaminekut, 21 kokkupõrget ja 71 muud õnnetust.

Õnnetuste juures said surma 5 reisijat, 12 võõrast isikut ja 5 raudteelast, vigastada 24 reisijat, 21 võõrast ja 17 raudteelast.

II. Eraraudteed.

Laiaropalised, kui 159,89 km. kitsaropalist raudteed on avatud üldiseks tarvituseks, kuna 25,61 km kitsaropalist ainult tööstuse jaoks sisseseatud on.

Vedurite seisukord Poola raudteedel.

Praegusel ajal on Poola raudtee vedurite koosseisus 902 reisijaterongi- ja 3458 kaubarongi-vedurit. Neist on 2519 Saksa, 1671 Austria ja 150 Ameerika vabrikust. Viimased on alles hõluti liikumisele võetud ja tarvitusel suuremalt jaolt kauba veoks.

Vedurite park ulatab üle 100 seeria. Selle veduri tüüpide hulga peale vaatamata on sõiduvõimeliste vedurite järele suur puudus. Pealegi on nad kõik juba keskmiselt 20 a. eest ehitatud ja ei vasta nüüdse aja liikumisenõuetele.

Saksa vedurid töötavad Austria omadest paremini, sest nende veojõud on ühesuguse tühikaalu juures keskmiselt 33% suurem. Kaubaveoks (süsi, toiduained, transiit) on tegelikult tarvitusel ainult 24% kogu veduripargist. Need, 4—5 korda kuppeldatud, 48 t. keskmise tühikaaluga, on enamalt jaolt kuni 10 a. tarvitusel, veovõimelised ja varustatud auruülekuumendaja ja eelsoojendajaga. 2 ja 3 kord kuppeldatud vedurid, pooled kogu vedurite arvust on

ainult manöövriliikumiseks kohased. Nendest pidid üle 300 liig vähese töökaalu pärast (16—40 t.) kasseeritama. Need ja samuti osa reisijaterongi veduritest on vanaaegse ehitusega ja kustutakse järgmistel aastatel inventaarist maha, sest paranduse- ja ülalpidamise kulud ei tasu ära nende veovõimet.

Et sarnast suurt vedurite puudust kõrvaldada, on Poola raudteevalitsus kuni 1931 a. ühe töökava kokkuseadnud, mille järele 2676 vedurit uuesti korda seatakse. See arv jaotati kolme Poola vabriku peale ära: 1. Esimene vedurivabrik A.-S. Chrzanovis, 2. Veduriehitusvabrik A.-S. Varssavis, 3. H. Cegielski A.-S. Posenis. Sellegi pärast peaks neid arvusi tehniliste ja rahaliste raskuste tõttu vähendama. Kui Poolamaa väljamaalt aastas 250 vedurit saaks, oleks puudus tegelikult kaetud, aga ainult siis, kui kõlbmatute vedurite % enesõjaaegsesse seisakusse, s. t. kuni 18% alandataks, kuna ta nüüd 34% on. Sarnaseid sisse-

ostusi väljamaalt võimaldavad Poolamaale ainult pikaajalised laenud. Paistab siiski tulusamama kui teatud kontsessioonide kuludel vastav väliskapital kogutakse, ja samuti Poola veduri- ja vagunivabrikutes ja parandusasutustes paras töökoja personaal töötama pannakse. Tähtsam on sääljuures parandustöökodade ehituste täiendamine nii tehniliseks, kui töövõime tõusmise otsarbeits. Kui see kava aga läbiviimata,

siis tõusevad Poola tööstuse kaotused milliardideni, seda enam, et puuduvate vedurite ja vagunite % ikka suureneb. Tarvidus lahtiste kaubavagunite järele on ainult 35 % kaetud, s. t. et kogu Poola puutööstus suure kriisise läbi teeb, sest et ta saadused kunagi õigel ajal ära ei anta. Seda sama võib ka teiste tööstusharude, nagu kaubanduse ja põllumajanduse kohta öelda.

Ametist tagandatud.

Joseph Siklósy.

Kui lunastusena paistis noorele jaama-ülemaabile Ernst Vittele praegu naabri jaamast helisev kellasiinal — tähendas see ju vabanemist pikast hirmsast orjusest.

Järgmise rongiga pidi B-sse uus jaama-ülem päralt jõudma ja kogu senist põrgu-elu tõeliseks paradiisiks ümber looma — räägiti ju temast ainult hääd ja olid ju kõik otsused tema kohta kiitvad. Mis vaene Vitte senise jaamaülema all kannatanud oli, oli hirmus. „Kui see mees kord naerma juhtub“, räägiti kardetud jaamaülem Eulensteinist, „siis ronib ta ülesse pöõningu nurka, et keegi ainult ta naeru ei näeks. Ta karistab Teid juba siis, kui Teil teenistuses müts viltu peas, muist juhtumistest rääkimata“.

Nii ettevalmistud julges Vitte vaevalt vagunist astuda, et jaamaülemale enese tulekust teadustada.

„Ametnik Ernst Vitte“ esitles ta end jaamaülema'e. — „Ametnik? Te olete ju ainult õpilane“, vastas jaamaülem, Vitte kurja pilguga kord ülevalt alla mõõtes. „Vabandust, hra ülem, ma olen“ — — — „Midagi ei ole Teie, mitte midagi ütlen mina Teile! Õpilane, koolipoiss, aga mitte ametnik!“ „Vabandust veel kord hra ülem, aga ma olen tõesti ametnik, mul on selleks tunnistusedki!“ — „So?“ arvas jaamaülem, kuna ta põlgusega Vitte paberid läbi vaatas, „minu paberites olite Teie õpilasena märgitud! Pole ju seal suurt vahet — algaja olete sellegipoolest. Aga seda ütlen Teile kohe — selles jaamas ei tohi ühtegi korratust ette tulla! Meie oleme pealiinil ja B-l on hea kuulsus. Kui Teie selle jaama nime juures midagi rikute, siis läheb Teil samuti nagu Teie eelkäijalgi, kes Teid seal uudishimulikult silmitsseb — ma tagandan Teid ja Teid viiakse mõnele kõrvaliinile üle!“

Uhkelt pöõras siis kuri jaamaülem talle kurvalt järeldaatajale Vittele selja ja astus

kantseleisse. Vaevalt jõudis uks kinni minna kui Vitte üht kätt omal õlal tundis ja end ümberpöõrates sõbralikku nagu märkas. See oli noor mees, ametniku ülikonnas, kes teda südamlilikult tervitas.

„Teie õnnetu!“ kahjatses ta Vitte, „see mees teeb Teil elu siin õige hapuks! Ligi aasta olen siin, aga uskuge veel pooleks päevaks pole mulle luba antud koju puhkusele minna. Nii ei saanud ma vanemaid ja õdesi-vendi, kes nii lähedal elasid, kordki vaatama minna“. — „Ka minu vanemad elavad pealinnas; kuis rõõmustas emake, kui kuulis, et ma nii lähedal olen. Ollakse siin ju ometi päeva takka vaba?“

„Hm! See vana ütleb Teile, kui varemalt minulegi: Teie võite vabal ajal teha mis Teile reisijate kassa lubab! O, see hirmus reisijate kassa! Meil on siin iga kahe tunni järele reisijate rongide läbisõidud. Seal peate Teie ka teenistusest vabadel päevadel piletisi müüma. Ühtegi minutit ei anna ta Teie rahu, see roobastesõõdik! Oh, see on tõepoolest koeraelu!“

Ja see oligi koeraelu, mis noor Vitte oma valju ülema kõrval elas. Missuguse igatsusega ootas teda ta armas emakene igal vabal päeval koju; kui väga tundis ta puudust sõprade ja teatri järele. Aga see hirmus mees oli ligipääsemata omas auahnuses. Nii ei pääsenud Vitte ka lähemasse ümbrusesse, et omale kohapeal tutvusringkonda soetada. — Nüüd pidi aga kõik teiseks saama. Jaamaülem Eulenstein, kirgline suitsetaja, ei olnud kord õõsise keiserliku rongi läbisõidul oma sigari küllalt hästi ära peitnud. Teda tabati suitsetamiselt ja paigutati ühele kõrvalisele liinile, kus ta ühes vähemas jaamas üksi nii ülema, kui piletimüüja ja telegrafisti kohuseid pidi täitma. Isegi jaamakella tuleb tal isiklikult kõlistada, arvati rõõmustades B. jaamas.

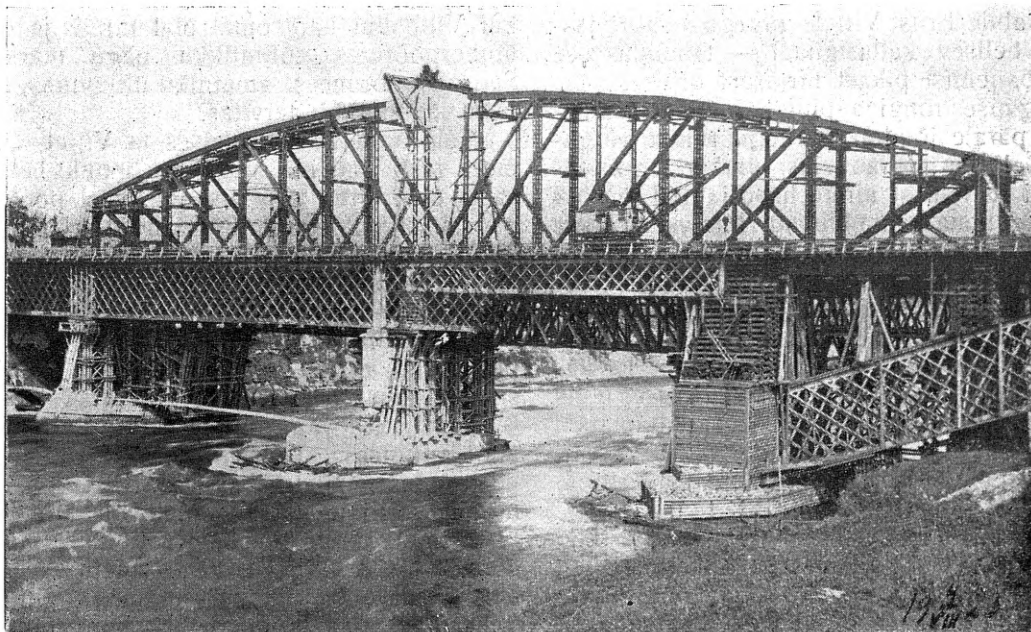
Rong, mis nii kaua oodetud lunastajat tooma pidi, sõitis sisse. Kolm meest astusid ametivagunist. Kaks neist — kauba- ja kassarevidendid olid Vittele tuntud, kolmas — lühike, ümmargune, habemeta noormees — pidi uus ülem, herra Anton Fröhlich, o'ema. Juba ta esitlemiseviis võitis Vitte südame. Ta vaimustus kasvas aga veel, kui revidendid ja endine jaama-ülem ühes hirmsa naisega ära sõitsid ja uus ülem teda suurepärasele õhtusöögile kutsus, külast viina laskis tuua ja siis teda oma teenistuskavaga tutvustas. „Meie oleme noored, poissmehed ja tahame selletõttu seda rasket liinielu kergendada. Ameti-

juures kunagi. Aga kes ja kudas üks meist ametis — selles lepime omavahel kokku.“

Vitte oli üliõnnelik. Ta tõi omast toast viuli ja mängis ülemale lõbusaid viise ette. Sõitis aga mõni rong sisse, siis võttis jaama-ülem rongi sarnase näoga vastu, nagu oleks ta see valjus ja tõsidus ise.

Kui Vitte siis hilja öösel uinus, nägi ta unes, nagu oleks ta uus sõber direktoriks ja ta ise peainspektoriks nimetatud; ära-saadetud Eulenstein aga töötas nende käsu-alusena kantseleis.

Vitte elas nüüd sõbraga õige lõbusaid päivi. Tihti sõitis ta linna omi vanemaid vaatama, aga ka B. külas leidis ta



Ehitusel olev uus Narva raudteesild.

vahet meil ei ole — ehk ainult siis, kui rongid ehk ülemused jaamas. Klaasid kokku, noormees! Olgem sõbrad, sina-sõbrad koguni!“

Klaasid kõlisesid, mõlemad sõbrad suudlesid ühteist; valged lubjatud kantselei seinad, kes sellesarnast kunagi polnud näinud, imestasid, sõidupiletitekompostor nikutas nende poole nõusolevalt ja isegi telegraafiaparaat tiksus rõõmsamalt.

— Ja kas Teie — — — kas sina minule piletisi ka välja annad?“ Aga muidugi, sõber! Kõigis tahame ühteist toetada! See teenistusaja jaotus võib ju pro forma seinal rippuda. Töö peab tehtud saama, korralikult, hästi, kui õigete raudteelaste

omale palju uusi tutvusi. Nii käis ta tihti ühes Fröhlichiga ühe rikka mõisaomaniku pool, kellele noored lõbusad jaama ametnikud väga meeldisid. Aga just nimelt need külaskäigud pidid mõlema sõprusele saatuslikkudeks saama. Noored mehed hakkasid nimelt mõlemad mõisaherra tüdart armastama ja üks pidas ennast ikka teisest enam eesõigustatuks, kuna seda tõepoolest kumbki polnud.

Nii kandis see õnnetu armukadedus ainult kurja vilja. Fröhlich andis end aegamööda sõbra ees ikka rohkem ülemusena tunda. Ta piiras ära Vitte sõitusi päälinna, arvates, et see teenistuses teatud lohakust kaasa toob ja kui Vitte siis koju

jäi ja vabal ajal mõisa läks, siis vihastas see teda veel enam. Viimaks lõppes see sõprus mõlemivahelise lõhega.

Mõisaomaniku perekond pidas majaproua sünnipäeva. Muu seas pidid aias ka teatri ettekanded olema, milleks Fröhlich, kui naljahammas ühe lõbusa osa oma peale võttis. Vitte pidi sel päeval teenistuses olema ja Fröhlich kuulis proovil kuidas seda kurba asjaolu kahetseti. Preili palus teda koguni „armast Vittet“ kas või üheks tunniks vabastada, et see „hea poiss“ vähe pidurõõmust osa saaks võtta. Fröhlich lubas seda vastumeelselt ja läks siis jaama oma kostüümi järele.

Jaama jõudes ei leidnud ta Vittet mitte kantseleist. Tasased viulihääled tunnistasid, et Vitte omas toas viibis. Kohe saatis ta käskjala abilise järele. „Mida sa soovid?“ küsis Vitte kantseleisse astudes. — „Kõige pealt teenistuses mingisugust sinatamist enam“ käreatas Fröhlich pimedas armukadeduses. „Väljaspool teenistust võib see ju minugipoolest vana viisi jääda.“ — „Nagu Teie soovite“ — Vitte oli tulipunane ärritusest. „Miks ei ole Teie mitte teenistuse ajal kantseleis? Pidite ju ometi telegraafi-aparaati valvama?“ — „Ma harjutan üht sonaati, mis homme preiliga tuleb mängida. Pealegi ei ole sel ajal liinil mingisugust telegraferimist. Kuni rongi signaliseerimiseni on aga aega!“ „Teie ei mängi mitte enam ja olete siin kantseleis!“ — „Palun vabandust! Ma olen omas ametis iseseisev ja vastutan ise oma tegude eest — ma mängin sellegipoolest.“

„Ma kordan Teile — Teie ei mängi enam! Mina, teie ülem, käsin Teid siia, kantseleisse, jääda!“

Vitte kahvatas ja mõtles vähe aega järele.

— „Ei, ma mängin siiski!“ ütles ta siis otsustavalt. „Kuidas? Teie ei täida minu käsku?“ — „Kus Teil midagi nõuda ei ole — ja!“

„Hea! Siis tagandan mina Teid ametist! Vitte vaatas ehmatanult oma ülemale otsa ja hakkas siis valjusti naerma. — „Mille üle Teie naerate?“ karjus Fröhlich vihaga. „Ha, ha, ha! See on tõesti lõbus! On Teil siis õigus üht ametnikku tagandada? Peate Teie ju seks ometi enne luba nõutama! Nii, siis teadustage, et Teie mind viulimängu pärast tagandate! Ha, ha, ha — surnuks võib end naerda selle üle!“

— „Mul on omas jaamas omad õigused ja ma vastutan ise oma tegude eest!

Ma olen Teid tagandanud ja nii see ka jääb!“

„Hea! karjus Vitte, kes lõpuks ka vihastas, „ma olen nõus, sest kaotada võite ainult Teie. Jumalale tänu! Ma võin end vähemalt korralikult väljamagada!“

Vitte astus laua juure ja kirjutas oma lahkumistedaande valmis: „Herra jaama-ülema Fröhlichi nõudmise peale, annan oma ameti temale üle. Rongide läbilaskmine, telegraafi ja signaali juhtimine on korras. — Vitte.“

Siis tõttas ta välja. Ta kuulis küll veel, et Fröhlich teda hüüdis ja palus mitte rumalusi teha, et kõik nali olla olnud. Aga ta ei pannud see peale enam rõhku, tõttas oma tuppa, võttis mütsi ja kepi ja läks kodunt ära.

Kahetunnilise äraoleku järele — õhtu oli juba käes — jõudis ta mõisa juure. Seal tuli talle meele, et mõisas sünnipäev. Ta astus aeda ja leidis sealt külalisi, kes teatri ettekannet ootasid. Varsti kerkis eesriie. Üks rüütel koomilises ülikonnas astus ette ja pani oma naljaga kogu publikumi naerust rõkkama.

Aga mis see oli? Rüütli hääli oli ju Vitte ülemuse oma, kes praegu jaamas ametis pidi olema. Ka Fröhlich märkas Vittet külaliste seas ja hirmus. Samuti jäi Vitte hing rinnus kinni, sest eelmise jaama poolt kostis tugev vile! „Kolmekümne kuues ja kaheteiskümmes! Vahetus!“ Fröhlich oli hulluks minemas. Ühe hüppega oli ta näitelavalt ära, uksest väljas ja tõttas jaama. Vitte, keda nüüd küsimustega üle külvati, kiskus end ka vaevaga lahti ja jooksis samuti jaama. Jaama ees jõudis ta Fröhlichile järele. Segarong oli juba tervelt veerand tundi jaamas oodanud ja veel hirksam — see õnnetu Fröhlich, ta pidi omas rüütliülikonnas peainspektor Hallerile seletust andma. Et just nimelt selle rongiga see „suur loom“ pidi tulema „Mina, ma - ma - ma - olen teenistuses“ karjus Vitte hingeldades ja ohvrimeelselt. „Mina, ükski mina olen kõiges süüdi!“

— „Ei, herra peainspektor, ma olin teda tagandanud, ta läks õigusega minema, mu kirjalik palve jäi hiljaks. Ma uskusin, et Vitte jällegi teenistusse tuleb ja lahkusin mulle järele saadetud vankril jaamast. Mina olen süüdlane, herra peainspektor. Ma olin teda tagandanud!“

— „Mida Te luuletate siin ja kuidas Teie välja näete, herra Fröhlich? On see Teie kõige uuem ameti ülikond? Ja mida tähen-

dab see tagandamine? Missuguse õigus-sega olese Teie teda tagandanud? Ja kuis julgesite selle järele veel jaamast lahkuda ja sarnasesse maskeraadülikonda riie-tuda?"

Mõlemad õnnetumad, kellede nüüd jällegi sõprus ärgeanud oli, katsusid hädas üht teist süüst puhtaks pesta. Peainspek-tor aga katkestas nende vastastikkuseid kaitsekõnesid ja ütles: „Nüüd tagandan mina Teid mõlemaid! Tagavara agent Koolmann võtab ameti tänaseks päevaks oma peale. Homme aga saadan siia liiku-mise revidendi!“

Rongid lahkusid jaamast ja nagu õiged raudteelased kunagi, kes elus millegi üle ei kohku, läksid Fröhlich ja Vitte sünni-päevale tagasi, kus teatri ettekanded õnneli-kult lõpule viidi.

Teisel päeval tuli aga tõesti revident. Peainspektor oleks Fröhlichi peaaegu ame-tisse jätnud, aga et sel juhtumisel nii palju tunnistajaid oli, siis ei olnud midagi parata. Fröhlich pidi end jaamaülema ametist pikemaks ajaks ära ütlema. Vitte sai tõsi-seid noomitusi, kuid jäi B-sse edasi. Tal läks ka edespidi õige hästi, sest uus ülem oli lahke ja vastutulelik inimene.

Kroonika.

— Raudtee sihijamine Pärnust—Eida-peresse. Teedeministeerium on luba and-nud Pärnu—Tallinna raudteevalitsusele raud-tee sihi ajamiseks Pärnust Sindi ja Vändra kaudu Eidaperesse. Kavatatav raudtee oleks kitsaroopaline.

— Autoomnibussi ühendus Viljandi—Valga vahel. 20. augustist s. a. peale korraldati autoühing „Säde“ poolt korra-line autoomnibusside ühendus Valga ja Viljandi vahel, mille sõiduplaan on järgmine:

1. Viljandist - Valka.

Viljandi väljasõit		
Paistu	5.00	17.00
Pahuvere	6.00	18.00
Kärstna	6.45	18.45
Tõrva	7.30	9.30
Ummuli Soe	8.30	20.30
Sooru	8.50	20.50
Valk sissesõit	9.30	21.30

2. Valgast Viljandisse.

Valk väljasõit		
Sooru	5.30	17.30
Ummuli Soe	6.00	18.00
Tõrva	7.00	19.00
Kärstna	7.45	19.45
Pahuvere	8.30	20.30
Paistu	9.00	21.00
Viljandi sissesõit	9.30	21.30

Auto omnibussid on käigus iga päev.

Ärasõidukohad on Viljandis „Komerts“ ja Valgas „Comerce“ võõrastemajade juurest.

Piletite hinnad.

Kust	Kuhu	Mrk.
Viljandist	Tõrva	245. —
"	Soele	330. —
"	Soorule	350. —
"	Valka	400. —
"	Kärstna	160. —
Valgast	Tõrva	185. —
"	Kärstna	240. —
"	Paistu	335. —
"	Viljandisse	400. —

Lapsed alla 10 aasta pool hinda.

Ühenduste kohta olgu nii palju tähenda-da, et a-ü. „Säde“ poolt korralatud autoomnibusside ühendus Viljandi—Valga vahel üks kõige korralikumatest on. Välja-sõidu aeg igast peatuskohast on käepärast olevate andmete põhjal alati punktipealne olnud, sõiduhinnad on võrdlemisi ka oda-vad, keskmiselt võetud maksab kilomeetri sõit Mrk. 5. — inimese pealt.

Nagu kuuleme, kavatsevad ettevõtjad autoühendust ka talvel üleval pidada.

Vastutav toimetaja: E. Timma.

Väljaandja: K.-U. „EESTI RAUDTEE“.

A.-S. „Ühisetu“ trükk, Tallinn.

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

Raudteelased,

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

kapitaali

Kinnitusi kuni 100.000 mk. võib
ilma arstlise järelevaatuseta teha

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

A. EINPAUL

Karja- ja põllusaaduste eksport

KONTOR:

Tallinn, Lai tän. 45 :: Kõnetraat 20-14

PIIMAÄRI JA LADUD:

Siimeoni tän. 19 :: Kõnetraat 22-24

Telegr. aadr.: AEINPAUL, TALLINN

OSTAB

väljaveoks eksport kui ka Pariisi võid,
juustu, kaseini, mune ja kodulindusi ja
Tallinna jaoks piima

MÜÜB

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

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

Riigi Turbatööstus

(Juhatus Tallinnas, Kohtu tän nr. 8)

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

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

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

Riigi põlevkivitööstuse juhatus

Tallinn, Lai tän 54

Säde-aadress: „Peapõlevkiwi — Tallinn.“

Kõnetraadid: 10-85 ja 11-62

m ü ü b

põlevkiwi,

põlevkiwi tooresõli,

mootornaftat,

pigi,

gudrooni ja

põlevkiwi asfalti

(mastiksi).

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

Keemia tehas

Dr. chem. A. Stange o. ü.

Tallinn, Rataskaevu tän. 6, kõnetraat 10-97

DEKSTRIIN, valge ja kollane

Taimeliim „Robur“

Alisariin õli

Kirjalakk

Nahaapretuur

Naha määred

Hobusekabja määre

Asfaltlakk

Tubaka ekstrakt

Kristallseebid

Puuvilja, marja ja

likööri essentsid

Linnase ekstrakt

Eetri õlid ja värvid

Mitmesugused

farmatsöitilised

preparaadid

jne.

jne.

Nõudke hinnakirja

Raudteelased,

Teie amet on õnnetusjuhus
seotud, sellepärast kinnitage
ennast

Õnnetusjuhusete vastu

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

Harju Pank

A.-S.

Ekspeditsiooni osakond

Ekspeditsioon

Laevatalitus

Inkasso

Kinnitamine

Oma laduruumid sadamas —
raudteeühendusega

ESITAJAD suuremates kohtades
sise- ja väljamaal

Telegr. aadr.: HARJUSPED

Code: Bentley's

Lieber's Code Edition 1896

Eesti Panga teadaanne.

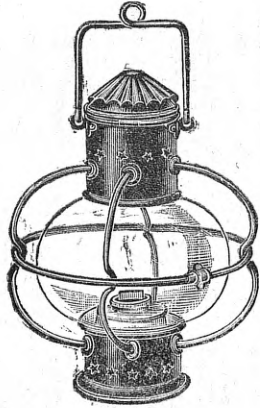
Vabariigi Valitsuse otsusel 15. aug. 1923. a. saab EESTI PANGA ja tema osakondade arvepidamises **algades 1. sept. s. a.** summade ümaraks tegemiseks pennidest tarvitusele jäetud ainult 50 penni, aluseks võttes Ajutise Valitsuse korra § 12-a. põhjal Vabariigi Valitsuse poolt 18. sept. 1921. a. vastuvõetud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

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

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

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

Eesti Pank.



Kõigeparemas headuses
kõiksuguseid

raudtee- laternaid



valmistab mõõdukate hindadega töökoda

J. HAARMANN

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

Tööde eest näitusel I auhinnad

EESTI EKSPEDITSIOONI AKTSIASELTS end. KNIEP & VERNER

TALLINN, Lai tän. 9

- Kõnetraat 11-05 -

Telegr. aadr.: KNIVER

Oma suured laduplatsid ja kiviaidad riigi raudteega ühenduses

Riias:

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

E. T. K.

Eesti Tarvitajate Keskühisus

Asutatud 1917 aastal

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

Üleriikline tarvitajate- ja majandusühisuste ostu-müügi, omatööstuse ja nõuande keskkoh. Rahvusvahelise kaubaveo, kinnituse ja tollimise talitus.

Ladud — kõigis kodumaa linnades ja suuremates keskkohades
Liikmed — 254 ühisust 278 kauplusega ja 105.000 üksikliikmega
Osakapitaal — 50 miljoni marka
Läbimüük — 1922 a. jooksul — **1.526.285.000 mk.**

Soovitame ladust ja muretseme tellimiste peale kohale isesõitjaid ja veetavaid

rehepeksugarnituure

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

ALFA koorelahutajad ja ASTRA piimatalitusmasinad on kõige paremad, mida nüüdse aja tehnika pakkuda suudab. Kes piimast kõige paremaidprodukte 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“

Riigi raudteevalitsus

kuulutab sellega, et aprillikuul 1923 a. kohaletulnud ja omanikkude poolt nõudmata saadetised, leitud asjad ja hoiule antud käsipakid üldise põhiseaduse §§ 40 ja 90 põhjal tulevad

enampakkumisel müügile

järgmistes jaamades:

Järelekorra nr.	Kauba nimetus	Kohtade arv	Raskus klg.	Saatekirja nr.	Saatejaam	Sihtjaam	Saatja	Saatja	Järelmaks	
									Teadel. nr.	Summa

Tallinna reis-jaamas 12. ja 14. novembril kell 10 homm.

	Bagraash		Nõmme	Tallinn	
1		1	8,2	15744	
2	"	7	127,0	15945	
3	"	2	16,4	15948	
4	"	1	1,9	679	Oru
5	"	1	4,9	4662	Tartu
6	"	1	2,0	4664	"
7	"	1	28,7	8076	Keila

Tallinna kaubajaamas 13. ja 15. novembril kell 10 homm.

8	Plekkämbrid, kilude alt	35	26,2	1730	Narva	Tallinn	J. Mägi	Kesküla		
9	Tsilinderraud	1	58,9	21814	Rakvere	"	K. Einberg	K. Tamman		
10	Majakraam, pruugitud	9	218,2	7585	Tartu	"	A. Koorits	Seesama		
11	Tõrv	3	622,5	8686	"	"	Rud. Holst	Ettenäitaja		
12	Kodukraam	2	32,4	6662	Rakke	"	T. Kruuse	"		
13	Raamatud, trükk.	1	10,2	1794	Võru	"	O.-Ü. "Täht"	Ajakiri "Aeg"		
14	Lakk ja apretuur	1	9,8	3666	Tallinn	"	"Fortuna"	Tõnisson	6525	1910
15	Raudmaelad	3	52,8	4066	"	Rakvere	A.-S. Silva	Ettenäitaja		
	katusepapp	8	131,0		"	Haapsalu				
16	Padrunikestad	3	349,7	3498	"	"	Gerhard Hey			
17	Bagraash	1	7,8	2215	Rakvere	Tapa				
18	"	1	20,5	13655	Esna	J-Jaani				

Narva jaamas 14. ja 16. novembril kell 10 homm.

19	Bagaash	1	2,5	1982	Rakvere	Narva	Soloveitschik	E. Schiffer	6535	38000
20	"	1	9,0	55533	Tallinn	"	"Fortuna"	A. Vittoff	6527	4490
21	Pleknõud	60	491,4	3814	"	"	J. Katlasepp	G. Tuisk	6389	10520
22	Lakk ja apretuur	2	24,6	3668	"	"	S. Gurevitsch	A. Sinka		
23	Etiketid	2	90,1	1143	"	"	Fr. Meyerssohn	Ettenäitaja		
24	Seebikivi	2	96,6	4207	"	"	Villemson	Urbanovitz		
25	Masinaosad, rauast	1	201,5	2710	Pärnu	Sonda	A.-S. Schneider & Ko.	J. Mankin	11715	28603
26	Puust voodi	2	24,6	28115	Tallinn	Jõhvi				
27	Segakaup	6	305,3	5253						

Tartu jaamas 15. ja 17. novembril kell 10 homm.

28	Bagaash	1	9,0	49665	Tallinn	Tartu	A.-S. Helios	Ettenäitaja	4031	6440
29	"	1	3,0	48795	"	"	B. Michelson ja Ko.	A. Peetsi	11368	7375
30	"	1	9,8	3365	Tartu	Kaarepere	A. Heilmann	A. Saharov	11438	3730
31	"	1	2,6	50703	Tallinn	Jõgeva	Eesti Lipp	Mustvee haridusselts	6421	4200
32	"	1	7,0	51803	"	"	A.-S. Hüppler ja Ko.	J. Pozlak		
33	Lõhnaseep	3	41,4	6598	Tartu	"	Bekmann ja Ko.	Ettenäitaja		
34	Segakaup	1	159,6	1968	Tallinn	"	E. Pöder	J. Schulbach		
35	Raudnaelad	5	91,7	3154	"	"	E. Lantski	Tsentrum		
36	Villane riie	1	4,5	1437	"	"	K.-m. Exprompt	Ettenäitaja		
37	Vana raud	1	26,6	7745	"	"	"	"		
38	Anilinvärv	2	53,6	3343	"	"	"	"		
39	Voodikott	1	12,3	672	Priistu	"	"	"		
40	Pakkimise paber	1	22,5	3105	Tallinn	"	"	"		
41	Hiina tee	24	1351,4	4154	"	"	"	"		
42	"	24	1073,7	4342	"	"	"	"		
43	"	24	1078,2	4499	"	"	"	"		
44	"	24	1358,8	4107	"	"	"	"		
45	"	22	1174,9	3963	"	"	"	"		
46	"	20	1072,1	3922	"	"	"	"		
47	"	21	624,1	3778	"	"	"	"		
48	"	13	405,4	4672	"	"	"	"		
49	"	14	520,9	3643	"	"	"	"		
50	"	30	1120,5	3644	"	"	"	"		
51	Pakkimise paber	1	16,0	4657	"	"	"	"		
52	Segakaup	2	99,5	4982	"	"	"	"		
53	Metallasjad	2	93,8	5054	"	"	"	"		
54	Päevapildi plated	1	14,3	906	Viljandi	"	"	"		
55	Polituur	1	9,8	3407	Tallinn	Võru	K. Lemberg	E. Siltnik	6510	2560
56	Hiina tee	111	4285,9	7881	Tartu	Irboska	C. Lassen	Pugast		
57	Bagaash	1	4,0	52526	Tallinn	Petseri	K. Freeland ja Ko.	Ettenäitaja		
58	"	3	5,6	50999	"	Võru				
59	"	1	12,4	51796	"	"				
60	"	1	9,0	1023	Mägiste	"				

Riigi raudteevalitsus.

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



Põllumajandusline Keskuhisus

„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, lihasuitsetamise tehas ja külmetus-
majad

Esitused üle maa



PESU
TEEB PUHTAKS
JA VALGEKS
A|S LABORATORI
PESUSEEP

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

Aktsia Selts

„ASTORIA“ tubaka tehase

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 Tallinna liimivabriku O.-ü.

ladud

Väike Pärnu maantee nr. 31

Telefon 8-47

J. ARNOVER

SOOVITAB

suuremal ja vähemal arvul vabriku hindadega klaasi, liimi, sein- ja katusepappi, katusetõrva, riidevärve, maalritele igasugu materjali jne.