

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE KUUKIRI

Toimetuse ja talitus: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32. (Kopli ülesõidu koha juures). Kontor avatud kella 9 — 14. Telefon: nr. 192 raudtee keskjaamast. Tegeva toimetaja E. Timma kodune telefon 19-58, Kullasepa 5—3. Vastutava toimetaja E. Grünbergi kodune telefon 31-41, Raekoja 2.	Ilmub iga kuu üks kord. Tellimise hind ühes kaasannetega (Sõiduplaanid ja raudteekaardid): M. 1000 aastas M. 550 1/2 " M. 300 1/4 " Üksiku numbri hind 25 mk.	Kuulutuste hinnad: 1 lehekülg — M. 4000.— 1/2 " — M. 2000.— 1/4 " — M. 1000.— Kaantel 50% kallim.
Nr. 1	1925 a.	4. aastakäik

Uue aastakäigu algul.

Tänavusega algab „Eesti Raudtee“ neljandat aastakäiku.

Seades juba alguses enesele ülesandeks, olla Eesti raudteelaste silmaringi laiendajaks raudtee erialal ja Eesti raudteelaste erioskuse süvendajaks, on „Eesti Raudtee“ möödunud kolme aasta jooksul kindlasti nendest ülesseatud sihtidest kinni pidanud. Neid samasid sihte ja eesmärke tahab ajakiri ka uuel ilmunisaastal visalt ja kõrvalkaldumata jälgida.

Uue aastakäigu lävelt möödunud aja ja tehtud töö peale tagasi vaadates, ei või tähendamata jätta, et esimesed aastat noorele ajakirjale mitte kerged läbielada pole olnud. Eriti rasked on olnud ainelised tingimused, milles „Eesti Raudtee“ ilmuma on pidanud. Kuid siiski ei või konstateerimata jätta, et raskemad kitsikuseajad juba üleelatuiks võib arvata, nii et tulevikule ju paremate lootustega vastu võib vaadata. Ja kui ajakiri möödunud kolmel aastal

nimetatud põhjustel korralikult ilmuda ei saanud, siis on lootuse järele nüüdsest peale lehe tulevik selles suhtes enam vähem kindlustatud.

Selle kõrval on tänavu ajakirja pealegi veel posti-, maanteede-, jõuvankrite-, vee- teede teadetega ja neisse aladesse puutuvate artiklitega täiendada kavatsatud.

Jäädes truuks oma ülesseatud sihtidele võib ajakiri aga siis täiel määral oma ülesandeid rahuldavalt täita ja soovitud tagajärgi saavutada, kui kogu raudteelaste pere ja tehniline personaal kindlasti tema ümber kogub ja ajakirja oma kaastööga elavalt toetab.

Kindla lootusega, et Eesti raudteelased oma tehnilise eriajakirja tähtsust õieti hinnata mõistavad, astub „Eesti Raudtee“ julgeste uute aastasse, soovides kõigile oma lugejatele, toetajatele ja kaastööliste väsimata tööjõudu.

„Eesti Raudtee“ toimetuse.

Võrdlevad andmed Eesti raudteede tegevusest möödaläinud aja jooksul (1919—1924 a.).

Insener N. A. Buschman.

Eessõnaks.

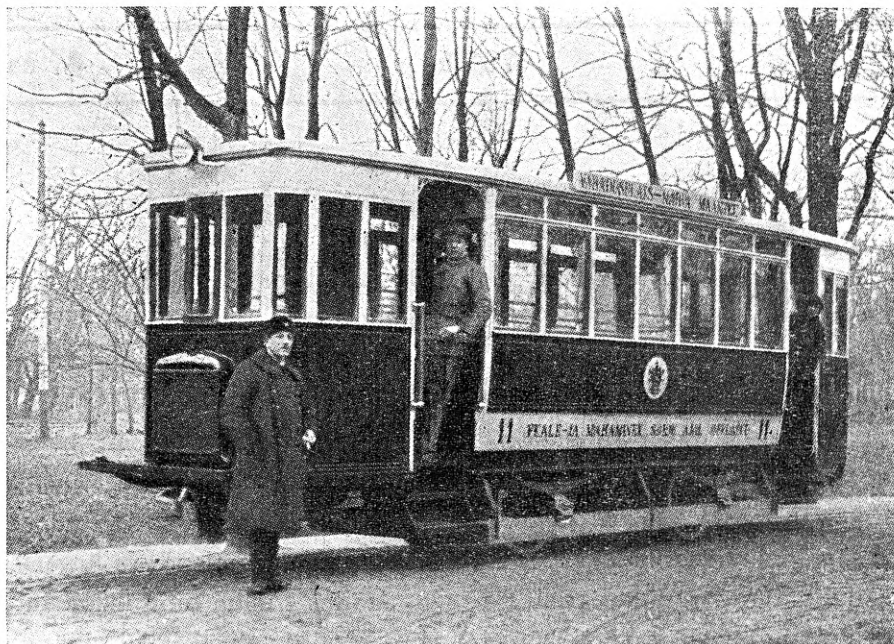
Raudteedel, kui tähtsal teguril riigi majanduslikes arenemisekäigus, on riigi kohta ülisuur tähtsus ja peab neile sellepärast ka iseäraline tähelepanu osaks saama.

Eesti noores vabariigis, kus mitmed tööstusharud veel arenemisejärgus on ja

dades sisse põllutööriistu ja väljavedades metsa-, põllutöö-, karjakasvatuse- ja muid saadusi.

Juba meie puutumatud metsavarad üksi tarvitavad oma eksploateerimiseks mitmeid raudteeharusid.

Uute raudteede ehituse kava elluviimisel oleks soovitatav neid jagada kahte järje-



Uued mootorvagunid Tallinna linna trammil.

Ehitatud A.-S. „Dvigateli“ vabrikus.

paljud alles loomisel, võivad raudteed majanduslise elu arenemises väga tähtsat osa etendada. Võib ütelda, et raudteed on palju ärateinud, kuid neile jääb ka veel tulevikus väga palju teha.

Kui tähele panna tõusu Eesti tööstuses, sise- ja väliskaubanduses, sisse- ja väljaveos ning transiitveos, mis on loonud sarnase konjunkturi, et võimaldas Eesti marga kursi kestva püsivuse, siis on sellele tähtsal määral kaasa aitanud Eesti raudteed.

Kindlasti veel tähtsamaid tagajärgi tuleb oodata, kui maad lõikab raudtee läbi veel uutes sihtides, elustades uusi maanurke kaubavahetuse tõstmiseks, ve-

korda, asetades esimesesse järjekorda need teed, mis mitte ainult sisemaaliseks tarvituseks vaja ei lähe, vaid tähtsad võivad olla ka transiit-teenena ja niisugustena transiitkauba veost tuleva tulu suurenemist kindlustavad.

Niisuguste hulka tuleb arvata viimasel ajal esile toodud Pärnu-Tartu-Petseri raudtee ehituse kava. Tuleb loota, et selle tee ehitus esimeses järjekorras ja kõigela lähemal ajal ka ettevõetakse.

Eksploteeritav raudtee võrk.

Kui vaadata tagasi selle peale, kuidas on tegutsenud Eesti raudteed Vabariigi iseseisvuse algusest saadik, siis näeme, et

seal on äratehtud palju loovat tööd. Selle töö kirjeldamise juure mitte seisma jäädes, vaatame allpooli toodud võrdlevaid andmeid eksploateeritavate raudteede tegevusest, mis selgelt kättenäitavad tehtud töö resultaatte kui ka töö enese paranemist.

Võrdlevad andmed käesolevas ülevaates on võetud riigiraudtee kui ka Pärnu-Tallinna kitsarööpalise raudteevalitsuste aasta aruannetest, mis väljendavad üksikasjaliselt kogu raudteede tegevust Eestis möödaläinud aastatel.

Raudteede pikkus.

Riigiraudtee pikkus (kilomeetrites).

Aasta	L a i a r ö ö p a l i n e l i i n						
	Pea- teed	Haru- teed	Jaama teed	Muud riigiteed		Teede üldpikkus	Raudteevalitsuse poolt 1923 a. eksploateerivate teede pikkus
				Sõjamine- teeriumi tarvitada	Eraasu- tuste käes rendil		
1923	666	42	312	8	55	1083	673
	K i t s a r ö ö p a l i n e l i i n						
	119	38	87	14	—	258	109

I juurdeveo raudteede seltsi teede pikkus.

(Pärnu-Tallinna kitsarööpaline raudtee).

Aasta	Teede nimetus	Üldine teede ulatus	Sellest pea- teed
		Kilomeetrid	
1923	Liini teed:		
	Eestis	390,3	266
	Latvijas	74,0	69

1923 aastal suurenes riigiraudtee pea-
teede pikkus ainult kitsarööpalisel liinil
15 kilomeetri võrra, Valga ja Mõniste ja-
made ühendamise tagajärjel Eesti terri-
tooriumi kaudu, kuna senini ühendus ni-
metatud jaamade vahel ainult Läti raud-
teede kaudu käis.

Ehitus algas 1922 aastal ja sai valmis
1923 aasta lõpul, kuna augusti kuust tee-
haru juba reisijate veoks avati.

1923 aasta kestel on juure ehitatud
jaama teid: laiarööpalisi 6,5 ja kitsaröö-
palisi 3,2 kilomeetrit; suurem osa neist
(4,4 klm.) langeb Tallinna sõlme ja sadama
teede võrgu laiendamiseks laiarööpalisel
ja Valga jaama võrgu täiendamiseks kitsa-
rööpalisel teel.

Samal ajal on ära lahutatud laiaröö-
palisel teel 2,1 ja kitsarööpalisel 8,1 kilo-
meetrit; viimased peaaesjalikult Tallinna
sõlme ja Nõmme kindluse teevarudel.

Teenijate arv.

Alamaltoodud tabelist on näha, et tee-
nijate kogu on aast-aastalt vähenenud.

Iseenesest mõista, ei ole teenijate arvu
muutmine kõigis ametkondades ühtlane.
Näiteks 1923 aastal tulude kontrollis isegi
tõusis teenijate arv 30 pealt 54-ni — ve-
dude suurenemise tõttu. Rongide liikumi-
sega lähemas ühenduses seisev perso-
naal on igatahes tuntavalt vähenenud:
1921 a. oli liikumise osakonnas — 2017,
veosakonnas — 1277, kokku — 3294
teenijat, kuna 1923 a. oli neis osakonda-
des 1879 + 960 = 2839 teenijat.

Järjekindlat teenijate arvu vähendamist
võimaldas:

1) töövõljalikuse tõstmiseks ergutusra-
hade ja preemiate maksmine;

2) otstarbekohane tööde jaotamine ja
tööjõu kasutamine ning tööde ühtlusta-
mine raudteevalitsuse osakondade ja
jaoskondade vahel;

3) mõnede kõrvaliste ettevõtete likvi-
deerimine (põlevkivitöööstus, turbatöööstus)

Teenijate arv raudteel oli:

Aasta	Laiaroopalisel riigiraudteel			
	Teenijate arv			Palgad ja tasud koosseis ettenähtud ja ajutistele teenijatele kokku mrk.
	Koosseisus	Ajutisi	Kokku	
1919	5632	—	5632	30.975.597
1920	5792	—	5792	98.096.819
1921	4774	89	4863	224.007.553
1922	4212	117	4329	259.795.743
1923	4193	220	4413	324.399.382

ja osakondade koondamine (telegraafi osakond liikumise osakonnaga);

4) raudtee teenijate töö ja puhkuse aja määruste maksmapanemine (Raudtee ülema käsukirjaga Nr. 121 — 28./IV. 1921 a.).

Palkadeks väljamakstud summade suurenemine laiaroopalisel teel tuleb teenijate ja tööliste olukorra parandamiseks ette võetud palkade tõstmisest:

I. Kuuteenijatele: 1./V. 1921 a. uued palganormid ja perekonna abiraha; 1./XI. 1919 a. lisapalka 30%; 1./III. 1920 a. uued põhipalgad kolmes elukalliduse järgus; 15.V.1920 a. lisapalka neile, kes preemiaid ei saa, veel 30%, ülepea 60%; 1.VII.1920 a. elukalliduse lisa tõstetud 130% peale ja perekonna abiraha naisele 150 mk kuus ja lastele 75 mk. kuus; 1.I.1921 a. uued põhipalgad — 80% elukalliduse lisaga ja perekonna abiraha 300 mrk. iga perekonna liikme pealt; 1.I.1923 a. põhipalga kõrgendamine elukalliduse lisa ärajäämisega (Riigi Teataja Nr. 1/2 — 1923 a.); perekonna abiraha makstakse ainult lihas- te laste pealt, 800 mrk. kuus iga lapse eest ja ainult neile, kes vähem kui 12.000 mrk. kuupalka saavad, kuna palga ja perekonna abiraha kogusummad ei või tõusta üle 13.500 mrk. kuus

II. Päevatöölisele:

12.V.1919 a. — 25% palgakõrgendust; 1.XI. 1919 a. uued päevapalgad; 1.III. 1920 a. — 30% palgakõrgendust (Vabariigi Valitsuse otsus 25.II.1920 a.); 15.V. 1920 a. tükitööhinna kõrgendus 10% ja seal, kus tükitööd ei saa sisse seada, — 30% lisa; 1.VII. 1920 a. uued päevapalgad 30% kindlustatud lisaga; perekonna abi-



Suurem raudtee õnnetus Saksamaal (Ruhri maak.).

raha laiendamine naisele 6 mk ja iga teise perekonna liikme peale 3 mrk.; 1.XI. 1920 a. uued päevapalgad endiste lisatasu tingimistega; 1.I.1921 a. uued päevapalgad ja perekonna abiraha naisele 25 mrk. ning iga teisele perekonna liikmele 15 mrk.

Vedurijuhtide ettevalmistamiseks olid organiseeritud raudteevalitsuse juures vastavad kursused.

Vedurijuhtide kursustele võeti isikuid, kes vähemalt 2 aastat lukkusepana ja

üks aasta vedurijuhi abina raudteel teeninud olid. Iga kursus kestis kaks kuud, millise aja vältel kursandid omast otsekohesest tööst vabastatud olid.

Kursuste lõpetajad saavad veduri juhtimise õiguse. 1923 aastal lõpetasid kursuse 43 raudteelast ja 4 sõdurit.

Liikumise osakonna juures said samuti organiseeritud konduktorite kursused.

1922 aastal lõpetasid need kursused 39 ja 1923 aastal — 20 isikut.

Kulud ja tulud.

Laiaroopalise riigiraudtee üldised kulud ja tulud.

Tabel Nr. 1.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Aasta	Tegelikud korralised kulud	Tegelikud brutto-tulud	Kokku + puhaskasu või — puudujääk laht. 3 — laht. 2	Eksplaat-siooni koef. ftsient laht. 2 : laht. 3	Erakorralised kulud	Tehtud kaubaveo tonnklm.	Tegelikud kulud 100 kauba tonnklm. peale
1919	87.187.035	36.337.074	— 50.849.961	—	Olid kantud korralistesse kuludesse	—	—
1920	347.188.213	255.892.629	— 91.295.584	1,35		—	—
1921	743.342.396	747.993.170	+ 4.560.774	0,97		116.456.377	127.010.513
1922	739.796.162	915.359.054	+ 175.562.892	0,81		35.602.888	175.348.374
1923	888.595.644	856.683.746	— 31.911.898	1,03		116.358.640	144.630.694
1924	865.810.100	840.000.000	—	—	111.019.700	—	—
	eelarve järele	eelarve järele			eelarve järele		

Pärnu-Tallinna kitsarööplise raudtee üldised kulud ja tulud.

Tabel Nr. 1 bis.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Aasta	Tegelikud kulud	Tegelikud brutto tulud	Kokku + puhaskasu või — puudujääk laht. 3 — laht. 2	Eksplaat-siooni koef. ftsient laht. 2 : laht. 3	Tehtud kaubaveo tonnkilom.	Tegelikud kulud 100 kauba tonnklm. peale.
1919	11.160.698	9.055.645	— 2.105.053	1,23	—	—
1920	53.775.505	52.734.984	— 1.040.521	1,01	—	—
1921	142.846.759	143.194.164	+ 347.405	0,99	21.142.100	675,6
1922	176.298.465	177.933.343	+ 1.634.878	0,99	24.497.900	719,6
1923	204.318.604	192.707.095	— 11.611.509	1,06	—	—

Aasta	Reisijate veost	Bagaashi veost	Kauba veost	Transiit veost	Mitmesug. sisse-tulekud	Kokku brutto-tulud
1919	15.135.287	1.725.691	15.183.534	—	4.292.550	36.337.073
1920	91.325.570	6.896.948	125.658.083	20.646.877	11.365.149	255.892.629
1921	217.260.966	13.399.901	294.555.556	189.237.729	33.539.018	747.993.170
1922	244.988.681	15.167.240	389.055.162	220.233.385	45.914.586	915.359.054
1923	280.426.320	18.276.487	460.935.748	33.268.392	62.860.249	856.683.746
1924	343.939.633	21 206.515	403.603.958	73.712.883	19.886.914	862.349.904

Tabelis Nr. 1 näidatud riigiraudtee kulude ja tulude läbivaatamisel on tarvis tähelepanu pöörata tabeli Nr. 1 lahter 5 (eksplaatatsiooni koefitsient) ja lahter 4 peale (raudtee puhaskasu ja puudujääk).

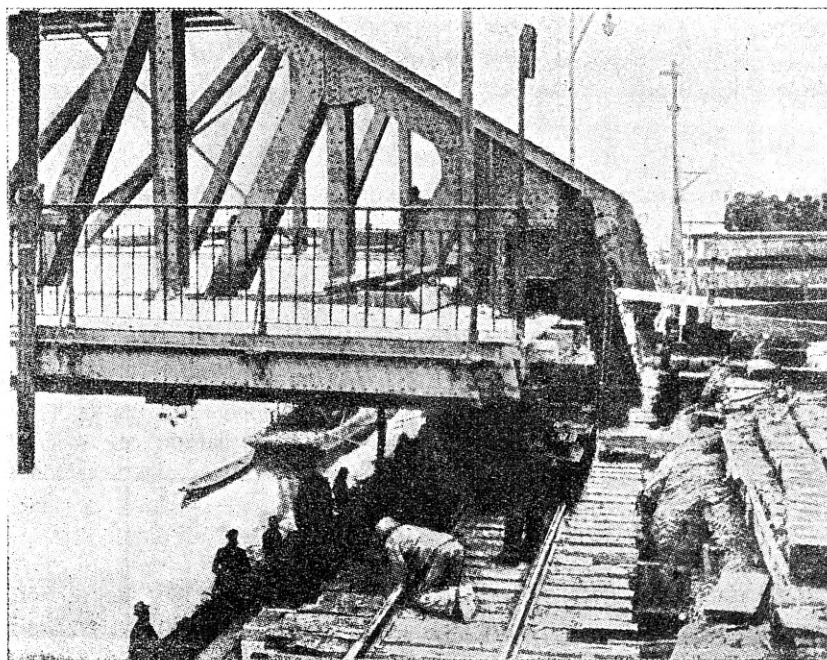
Tähendatud tabeli andmetest näib, et 1919 ja 1920 aastatel oli riigiraudteel puudujääk; kuna 1921 aastal ilmub murrang, kus riigi raudteel on juba puhaskasu Mrk. 4.560.774,— suuruses, kuna 1920 a. veel oli puudujääk 91.295.584 marka.

Seesugune tulude tõus on seletatav vedude kasvamisega, nagu seda tabelist Nr. 1 ja 2 näha.

Siin juures on tarvis tähendada, et raudtee eksplaatatsiooni töö hindamisel ja eksplaatatsiooni koefitsiendi väljaarvamisel ei pea arvesse võtma erakorralisi kulusid, millised on näidatud tabeli Nr. 1 lahter 6, kuna need lähevad raudtee väärtuse tõstmiseks.

Erakorralised kulud olid tingitud tarvidusest: a) parandada raudteel vabadussõja aegseid vigastusi; b) muretseda tarvilisi tehnilisi sisse-seadeid ja c) parandada teenijate olukorda ning neile uusi elumaju ehitada.

Erakorraliste kulude arvel oli tarvilik täita järgmised tööd: raudtee sildade kor-



Tehniline saavutus.

Brigitta silla ümberpaigutamine Donau kanaalil Viinis. Silla edasipaigutamine oli hädatarvilik, sest et taheti uut silda ehitada vana kohale. Kuid et mitte ühendust katkestada, siis võeti ette vana silla ümberpaigutamine, mis otstarbeks ehitati silla otsade alla raudtee ja silla otsad pandi vagonettide peale. Ühepäevalise ühenduse katkestamisega sai sild edasipaigutatud 20 meetrit ja elav liikumine sillal algas oma tegevust.

daseadmine; Narva uue silla ehitamine; vedurite ja vagunit kapitaalremont; uue liipriimbutuse tehase ehitamine Valgas; Tallinna-Nõmme liini elektrofiteerimine; uute elumajade ehitamine teenijatele ja teised.

Erakorraliste kulude peale 1919 ja 1920 aastatel eraldi eelarvet ei olnud, vaid kõik kulud olid ettenähtud korralises eelarves; alles 1921 aastal said erieelarvesse võetud erakorralised kulud Mrk. 116.456.377 summas.

Tabelites esile toodud raudtee töötamise andmete läbivaatamisest, millist töötamist iseloomustab eksploatatsiooni koefitsient (tabeli Nr. 1 lahter 5), on näha, et järsk paranemine sündis 1921 aastal, mil eksploatatsiooni koefitsient oli 0,97, kuna 1920 aastal see oli 1,35.

Eksploatatsiooni koefitsient saadakse kulusumma jagamisega tulude summa peale. Koefitsient 0,97 näitab, et 1921 aastal olid eksploatatsiooni tulud (747.993.170 mrk.) suuremad kui kulud (743.432.396 mrk.).

1922 aastal paranes eksploatatsiooni koefitsient veelgi (0,81).

Kui tähelepanu pöörata 1923 a. raudtee töötamise tagajärgede peale, siis näeme, et sel aastal eksploatatsiooni koefitsient on suurem kui 1. See näitab, et eksploatatsiooni kulud olid suuremad tuludest.

1923 aastal oli puudujääk:
(888.810.100—856.683.746)=31.911.898 mk.

1923 aasta puudujäägi põhjused selguvad kulude ja tulude järgmisest vaatlusest. (Järgneb).

Raudteede valitsemise süsteem Saksamaal.

E. Timma.

(2. järg ja lõpp).

Järgmisena võtame vaatluse alla Saksa raudteede varustuse ala.

Kõik tarvismineva varustuse ostab teedeministeeriumi raudteede peavalitsus, direksioonid võivad ainult hädatarvilikke sisseostusi teha, seda ka õige piiratud arvul.

Varustuse muretsemiseks on järgmine kord maksma pantud. Raudtee direksioon seab 2 korda aastas varustuse kava kokku, mille saadab teedeministeeriumi raudtee peavalitsusele. Viimane oma korda kontrollib varustuse tarvidust, mille järele kuulutakse materjaalide ostmise vähempakkumise teel välja. Firmadele antakse tellimised ettenähtud tähtaegade peale, kusjuures firma on kohustatud materjaali otsekohe varustuse ladudesse laiali saatma.

Materjaalide vastuvõtmine sünnib peaaesjalikult materjaali valmistavates tehastes, vastuvõtjateks on ainult raudtee peavalitsuse esitajad.

Edasi saadetakse varustus ladudest sellekohase direksiooni pealadude juhatajate nõudmisel 2 korda aastas nõuetavatele kohtadele.

Direksioonides on varustuse alal tegevad 3—4 dezernenti; büroodes ja arvestamises on sellel alal ametis 35 inimest, nendest 24 ametnikku — materjaalide ja kütte peal, 4 — riietamise ja 7 — blankettide peal.

Kõik materjaalid jagatakse kolme osasse, tehaste, eksploatatsiooni ja tee pealmise ehituse materjaalideks.

Harilikult on igal direksioonil 4 pealadu tehaste juures, 2 pealadu ja 15—17 jaoskonna ladu depoodes juures, 1 pealadu ja 10—12 jaoskonna ladu tee pealmise ehituse alal, 1 pealadu blankettide jaoks ja 1 ladu vormiriette tagavara alal.

Pealadude koosseisus on 3—5 ametnikku ja 5—10 töolist.

Materjaalide tarvitamise aruanded valmistatakse iga kolme kuu tagant, tähtaegade eest: 1) jaanuar—märts, 2) aprill—juuni, 3) juuli—september ja 4) oktoober—detsember.

Iga aruande kolme kuu eest saadavad ladud direksioonile täpsed aruanded materjaalide äratarvitamise üle, lisades sinna juurde materjaali väljaande raamatud ja nõudmiste blanketid. Materjaal antakse ladudest nõuderaamatute ehk jälle nõudeblankettide järele välja. Viimasel juhtumisel jääb nõudmise leht ladudesse tõenduseks.

Peale aruande kohalejõudmist direksiooni, kontrollatakse neid põhjalikult arve büroodes; aruanded hoitakse direksioonides 3 aastat alal, mille aja möödumisel aruanded vanapaberina ära müüakse.

Aruanded, kus leidub vigu, saadetakse ühtlustamiseks ladudele tagasi.

Kuni 3 korda aastas võetakse pealadudes dezernentide poolt põhjalik revideerimine ette. Jaoskondade ladudes toimetab revideerimist vastav liini jaoskonna ülem.

Revideerimise juures materjaalide kahanemist milgil tingimisel mitte ühegi % võrra arvesse ei võeta. Tuleb aga sarnane juhtumine ette, siis peab ladujuhataja selle oma arvel katma. Revideerimise juures ette tulnud ülejäägid arvestakse revidendide poolt ja saadetakse direksioonile kinnitamiseks.

Üks ja sama isik ei või mitte üle 5 aasta ladujuhatajaks olla. Peale selle tähtaja möödumist viiakse ametnik kas teise latusse ehk jälle teise vastava koha peale üle.

Saksa raudteevalitsus on sellel seisukohal, et ametnik, kes rohkem kui 5 aastat ühe kohal teeninud, on niivõrd kohanenud, et asjale mitte enam endisel määral kasulik ei või olla.

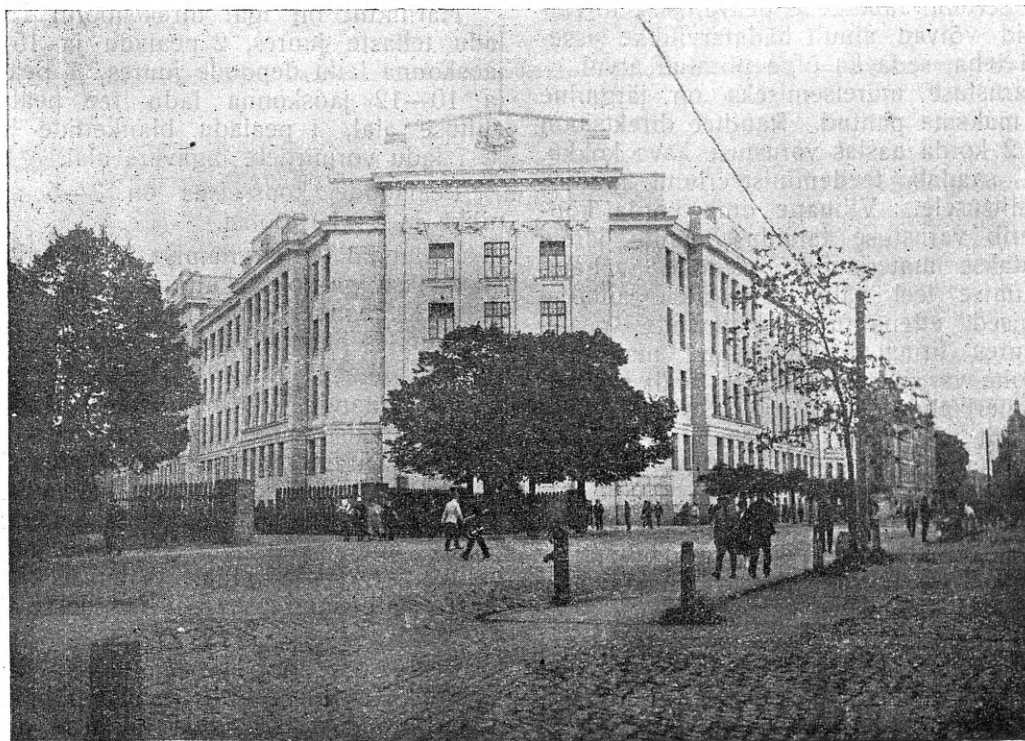
Vanade materjaalide müümist toimetab direksioon, peale vana metalli, mille müümist otsustab raudteede peavalitsus.

Palgamaksmine sünnib jaama kassade

läbi. Kõik ametnikud on palga maksmise suhtes teatava jaama alla ülesse võetud. Teataval palgamaksmise päeval võtab jaama kassa ametniku palga ja lisarahad kokku, paneb raha pitseeritud ümbrikusse; ümbrik antakse kas isiklikult ametnikule kätte ehk jälle saadetakse koju.

Tee ja ehituse tööliste palgamaksmise kord on veel huvitavam. Tähendatud tööliste palgalehe seab teemeister kokku, kes ka ise palgalehe kinnitab. Kassa, saades selle tabeli, kirjutab iga töölisele palga välja, raha pannakse samuti pitseeritud ümbrikusse, ja igale ümbrikule kirjutakse palgasaaja nimi. Kindlaksmääratud ajal tuleb rahakirjadele tööliste volinik kassasse järele, kes kirjade kättesaamist kviteerib. Nimetatud volinik jagab rahakirjad tööliste laiali ilma mingi allkirja võtmata.

Olgu lõpuks veel mõned huvitavad andmed asjaajamise korra kohta tuua. Kui võrd vähe registreeritakse kirju, näitab see asiolu, et aasta jooksul on kõigest 10—20 kirja registrisse kantud. Samuti vähe on ka liini jaoskonna ülemad paberitega koormatud. Suurem osa tööst õiendatakse peasisikult telefoni teel ära. Huvituseta ei ole siin juures ka väikest anekdooti ära



Latvija raudteevalitsus Riias.

tuua. Liinijaoskonna ülem tähendab kellegi küsimuse peale: „Kuidas Teie teate et liinil kõik ka korras on?“ — Vastus oli lihtne. — „Kui minu laud paberitest tühi on, siis, tähendab, asi on igatepidi korras. Kui aga siia lauale tekkib mõni paber, siis, tähendab, asi lonkab“.

Kuid õnneks on neid paberisi Saksa

liinijaoskonna juhatajatel võrdlemisi vähe.

Andes ülevalpool lühikest ülevaadet Saksa raudteede organisatsiooni kohta, peab tähendama, et asjaajamise kord on Saksa raudteedel äärmuseni lihtsustatud, mis aga on võimalik ametnikkude vastastikkuse usalduse tõttu.

Raudteilt Euroopast.

Reisimuljed.

August Oja.

1. Kiirrong Tallinnast.

Raudteede otseühenduse mõttes asub Tallinn Euroopa keskliinil tähtsal otsapunktil. Siit algab suurliin Tallinn-Berliin-Pariis-Ostende; lõpeb siin ka sama liin vastupidises sihis. Ka lõuna sihis võib mitmel soovitaval liinil reisiühendusi üles seada. Võib sõita välja Ateenale ja üle Vahemere Jeruusalemmi, ehk kuhu keegi soovib.

Põhja poole viib meid tee üle lahe Soome randa. Sealt edasi reisi jätkates võiksime Euroopa põhjapunktile jõuda,

kust siis tõmbaksime joone lõunasse. See oleks juba ka otseühendus, raudtee—veeteede. Osalises mõttes öeldud: liin Valgmeri—Mustmeri—Vahemeri.

Ida-Lääne sihis on praegu olud teised. Laevaühendus Lääne pool — see on kõik, mida liikumisühenduste mõttes siin pakkuda võidakse. Ida pool ei ole meil enam niisugust suurt ühendust, mida pakus vanasti, kui olime ühes riigis venelastega, Kauge-Ida ekspress. Ei ole ka see enam täiesti Euroopas.

Kui meie algame reisi Tallinnast, pea-



Riia raudteejaam.

legi, et meie sõidame oma raudteel, siis ei tule meile meelegi nii väga tähelepanu jagada oma raudteeoludele ja Eesti kiirrongile. Kui aga sõidab siit läbi väljamaalane, võõras, kellel Eesti territoorium ainult jupikesena Euroopa koguulatuses paistab, siis hindab tema palju tähelepanelikumalt meie olusid, kui meie ise seda teeme. Ja siis tulevad võrdlused, mitte sugugi meie kahjuks.

Meie ise aga tahaksime küll arvustavalt võrrelda omi olusid teistega, kuid see on ainult võimalik andmete, materjaalide

ka „rahvusvahelistest“ magamisvagunitest kõigis kolmes klassis. Rong on number üks, Tallinn—Riia, käib täies koosseades Riiani. On ka lätikeelseid pealkirje vagunitel. Need on Läti vagunid, mis käivad Tallinnani konventsiooni kokkuleppe põhjal.

Sõiduhind ei ole Eesti kiirrongis mitte kallim kui harilikus reisirongis.

Selle tõttu ei paista kiirrong meie igapäevases liikumises mitte sugugi erakorralisena. Sõidu hõlpsus ja mõnus suurendatud kiiruse juures ja mitte sugugi kõr-



Liiva jaam Pärnu-Tallinna kitsarööpmelisel raudteel.

ning muljete najal. Selleks on tarvis tutvuneda seisukorraga võõrsil.

Paha viga on siiski meil see, et iga niisuguse arvustuse juures püütakse esile tuua vaid asja negatiivseid külgi, positiivseid vähem. Meie peaksime ennast ja oma asja ise rohkem austama, siis peavad ka teised meist enam lugu.

Ma tahaksin olla uhke, et Eesti raudtee on jõudnud lühikese ajaga heale järjele. Veerev koossead jätab kõige parema mulje. Ilusaid ja puhtaid vaguneid hindavad väljamaalased võib olla rohkem kui meie.

Meie valmistame end väljasõiduks. Kiirrong läheb kell kuus õhtul. Rongi koossead on etteantud. See seisab koos teise ja kolmanda klassi vagunitest, ja

gendatud pileti hinnaga meelitab meil igat reisijat sõiduks valima kiirrongi. Ja see on selle tõttu alati rahvast tungil täis.

Väljasõidul Tallinnast ei pääse rongi kiirus nii ruttu mõjule: siin on tugev tõus nii Nõmme kui Ülemiste sihis. Tallinn asub suure kallaku serval koguni all orus; raudteed viivad siit välja ülesse. Kui pääsevad sellel kallakul rongist lahti mõned vagunid, siis veerevad need kohe alla linna, nagu seda juba mitu korda on juhtunud.

Paar jaamavahet juba sõidetud, hakkab tunduma suurem kiirus.

Reisile minekul on esimesed sõidumuljed meeldivad ja jäävad hästi meele. Rongi kiirus ja täpne kinnipidamine sõiduplaanist mõjuvad kaasa heaks meeleoluks.

Kiirrong Eestist viib reisijaid lõuna poole. Sõitjad enamuses Tallinnast, kuid on ka neid, kes tulnud üle lahe Soomest, peatanud paar tundi Tallinnas ja siis — otse edasi Riia poole. Hõlpsalt ja viivituseeta.

Riias oodatakse kiirrongi Tallinnast. Seal on ootamas teine koossead, ka kiirrong. See ei lähe enne minema, kui ei ole kohale jõudnud kiirrong Tallinnast.

Kell seitse hommikul olemegi Riias.

2. Teine roopalaius.

Riias lõunapoole algab teine roopalaius; seda nimetatakse Lääne-Euroopa laiuseks. Eesti raudteed on Ida-Euroopa laiusega, nagu Venemaalgi. Seda vahet pildistab tuntavalt üleminek Riias ühest jaamast teise, alt ülesse.

Seal üleval ootabki meid kiirrong Riia-Eydtkuhnen. See viib meid üle Düüna edasi, kaugemale põhjast ja lähemale lõunale.

Aga selle kiirrongi koossead on juba kulunud. Läti vagunid on kehvemad Eesti omadest, Leedu omad aga veel vae-semad. Ka puhtus vagunites jätab palju soovida.

See puhtuse vahe paistab veel rohkem silma, kui liiguksid need vagunid segamini Eesti vagunitega. Nad ei pääse aga Eesti raudteele, ei pääse ka Eesti vagunid kaugemale Riias.

Takistuseks on siin roopalaiuse vahe.

Mõni aasta tagasi oli see roopavahe laiuse küsimus hoogsalt päevakorral. Oli kavatsus telgede ümberseadmise abil ronge otseühenduses liikuma panna, ühe laiuse pealt teise peale, nii et, reisijad ilma ümberistumata võiksid sõita mitmesuguse laiusega teedel. Peeti selle küsimuse läbikaalumiseks Riias isegi üks konverents ja mitmed nõupidamised, kuid kaugemale ei ole siiski jõutud. Tehnilised raskused on siin takistuseks ja ei luba vist seda kavatsust teostada.

Tuleb sellepärast ikka ümberistuda Riias. Edasi viib meid juba kiirrong Lääne-Euroopa laiusega teel.

3. „Wagons-Lits“.

Rahvusvahelise magamisvagunite seltsi vagunid (Wagons-Lits) käivad aga kaasas nii siin, kui ka sealpool Riia. Sellel seltsil on lepingud nende vagunite liikumise kohta sõlmitud küll vist kõikide Euroopa raudteevalitsustega. Ka Aasias ja Afrikas on

nad mõnel liinil liikumas, nimelt Põhja-Afrikas, Väike-Aasias ja ka Kauges Idas.

Meil Eestis käivad „rahvusvahelised“ — Valgani, sealt edasi üle Läti piiri Riiani. Tallinn-Narva liinil katsuti ka neid käima panna, kuid sõitjate vähesse arvu pärast jäeti varsti käigust ära.

Riias lõunapoole aga on nad elavalt liikumas. Väljaarvatud Saksamaa, kus nendega võistleb „Mitropa“, Saksa restoran ja magamisvagunite selts. Saksa isamaalsus annab ka siin ennast tunda. Kuid prantslased ei ole Saksamaalt siiski veel päris välja tõrjutud. Paaril transiitliinil käivad vahete vahel nende vagunid siiski, ja lepingute uuendamisel võib asi jälle muutuda.

Ei või ütelda, et need magamis- ja restoraanvagunid oleksid nii burshuilikud, nagu mõnelt poolt arvatakse. Kui arvesse võtta, et sõitmine nendes vagunites peale mõnuse pakub ka puht igapäiseid tarbelikke hõlbustusi, siis ei või lisamaksu nendes vagunites sõitmise eest mitte kaliks pidada. Pealegi on käimas mitte ainult esimese klassi vagunid, vaid ka teise ja kolmanda, nagu Eesti magamisvagunidki.

Reisikulude suhtes tuleb siin kokku arvata järgmised väljaminekud. Kui keegi sõidab harilikus reisivagunis, siis peab tema ka väiksemagi tarviduse puhul oma sõiduplatsilt lahkuma; see on aga sagedasti seotud isteplatsi kaotamise võimalusega jne. Platskaartiga on aga plats kindlustatud. Ja ennem raha maksta, kui tülitseda platsi pärast.

Inimene on aga niisugune, et ta mõnikord rehkendab liialdatult väljaminekutega, siis kui need sünnivad korraga, kogusummas. Ei arvesta aga alati mitte sellega, et üksikud väikesed väljaminekud võivad ikka sünnitada suure kogusumma. Nii võib arvata, et magamisvagunis mak-sab platskaart palju, kuid magamispesu ja muud abinõud, kui neid üksikult hinnates, tuleksid üksikult rohkem maksta. Puutumatus ja muud mõnused veel peale selle.

Üks niisugune mõnusus, millest möödamminnes tähendada võib, on reisipakkide ja käsibagaashi puutumatus piiril. Näituseks võite Valgast läbi sõita rahulikku und magades, ilma et te teaksite, millal piirilt üle jõudsite. Passi olete annud vagunisaatja kätte, ja küll tema toimetab juba kõik hästi.

Ka ei tule söömine restoraanvagusis sugugi kallim; pealegi tuleb arvesse võtta puhtust ja rongilt mittelahkumist. Sõidul aega einelauas istuda küll, ei ole tarvis rutata nagu jaamades.

Nii asumeegi Riist välja sõites restoraanvagusisse kohvi jooma. On ilus kevadine hommik, ja paistab, nagu oleks

siin ilm juba soojem, kui meil seal Soome lahe ääres. Avarad aknad mõlemile poole lasevad hästi pilku heita ümbusesse ja teha tähelepanekuid

On mõnus sõita ja meie usume, et kaugus Saksa piirini ei tundugi ehk nii pikk, kui seda arvanud olime.

(Järgneb).

Kroonika.

Eesti.

— **Mälestustahvel teedeminister K. Karkile.** Vabariigi valitsus on otsustanud paigutada Balti jaama peasissekäigu lähedale seinale marmortahvli pealkirjaga:

Teedeminister Karl Kark,
1. detsembril 1924 a.

Marmortahvel on 40×50 tsentim. suur ja valmistatud isamaa eest langenud teedeministri leinajate sõprade poolt. Nagu teada, langes teedeminister Karl Kark 1. detsembril Balti jaama vallanud mässuliste kuuli läbi Balti jaama pea sissekäigu lähedal, kuhu marmortahvel paigutatakse.

— **Pärnu-Tallinna kitsaroopalise teenijate abikassa likvideeritud.** Palgast kinnipeetud summad maksetakse tagasi. Vabariigi valitsus otsustas 1. aug. l. a. lubada likvideerida Pärnu-Tallinna kitsaroopalise raudteevalitsuse juures oleva raudtee teenijate hoiu- ja abikassa. Ühenduses sellega kerkis päevakorrale raudtee teenijatele nende palkadest maha arvatud summade tagasimaksimise küsimus. Kuna Pärnu-Tallinna raudteevalitsuse kassa ülevõtmisel senistelt üle võeti ka hoiu- ja abikassa, siis on loomulik, et raudtee teenijad oma osa kätte saavad.

Teedeminister pööras sellepärast vabariigi valitsuse poole ettepanekuga lubada Pärnu-Tallinna kitsaroopalise raudteevalitsuse ametnikkudele ja teenijatele välja maksa nende palgast mahaarvatud summad aja eest 1. jaanuarist 1919. a. kuni 31. dets. 1923. a., selle juures toimetades väljamaksmist raudtee endise omaniku arvel aja eest 1. jaan. 1919. a. kuni raudtee riigi kätte ülevõtmiseni. Palkadest mahaarvatud kogusumma teeb olemasolevate andmete järele välja 2.187.731 m.

— **Ametimuudatused.** Riigi laiaroopalise raudtee varustuse osakonna ülem A. Kõressaar on vabastatud oma palvel oma kohalt; ajutiseks varustuse osakonna

ülema k. t. on nimetatud veosakonnast ins. Raudsep.

— **Raudteevalitsuste ühendamise küsimus.** Pärnu-Tallinna kitsaroopalise raudteevalitsuse ühendamise küsimus laiaroopalise raudteevalitsusega on seni veel lahine. Teatavasti otsustas vabariigi valitsus küll raudteevalitsusi ühendada, kuid riigi eelarve alamkomisjon oli vastupidisel seisukohal. Asi oli uuesti valitsuses ees, kus valitsus oma endise seisukoha juurde jäi.

Asja otsustamine läheb eelarve ühtlustamise komisjoni ja pärast Riigikogusse.

Kuidas asi lõpulikult kujuneb on veel teadmata; teedeministeerium on siiski eraldi kitsaroopalise eelarve kokkuseadmisele asunud.

Peale selle on „Eesti raudteede aktsiaselts“ esinenud ettepanekuga anda neile Pärnu-Tallinna kitsaroopalist raudteed pikaajalise rendi peale.

— **Tallinna-Loksa raudtee.** „Eesti raudteede aktsiaselts“ kavatses kontsessiooni saamisel juba käesoleval aastal kitsaroopalist raudteed Tallinnast-Loksani ehitama hakkata.

Lätimaa.

— **Läti raudteede valitsus** on Riia masina- ja vaguni vabrikult „Phönix“ tellinud 13 kolmanda klassi ja 2 teise klassi vagunit. Teise klassi vaguni hind oleks 80.000 Ls., kaugesõidu jaoks määratud kolmanda klassi vaguni hind — 68.000 Ls. ja kohaliku liikumisele määratud kolmanda klassi vaguni hind — 56.000 Ls.

Saksamaa.

— **Kergendus Saksamaal sõitjatele.** Saksa ja Leedu raudteevalitsuste ühisel kokkuleppel toimetatakse nüüd passi- ja tolli revisjoni alates 1. veebruarist peale Riist (Tallinnast) tulevatel rongidel Eydt-kuhneni jaamas ja Berliinist tulevatel rongidel Virbalise jaamas.

Passi ja tolli kontroleerimine sünnib nüüdsest peale vagunites.

RIIGI TRÜKIKODA

Tallinnas, Niine tän. 11.

Kõnetraat 12-47, 28-67, 28-66, 2-64

Valmistab odavalt ja maitsekalt igasuguseid trükitöid ühe- ja mitmevärvilises trükkis, nagu:

Omavalitsuste ja riigiasutustele
plankette, raamatuid jne.

Pankadele ja osaühingutele
tshekke, osatähti, transferte, raamatuid, plankette jne.

Äridele, ettevõtetele ja eraisikutele
igasuguseid trükitööstuse alasse kuuluvaid trükitöid.

Tööd valmistatakse ruttu ja täpselt, vastavalt tellijate soovidele.

**Riigi trükikojal on uued masinad ja teised abinõud, oma köitekoda, tsinkograafia, lito-
:- graafia ja offsett (kummi) trükimasinad. :-**

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; vagu-
- - nid külmetussisseadega; trammitree vagunid, vagonetid jne. - -
Raudteetarbed — puhvrid, ühendused, vedrud, pöörsillad, roopanaelad, poldid jne. — Lennuriistad — auruhaamid, sepatööd, valu.

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

Kerged ja rasked töövankrid. Mööblid-büroo ja elutubade sisseadeks kõige paremast Ukraina tammest ja teistest puumaterjaalidest. Kuivatushooned puumaterjaalidele. Tammepuust parkettahvlid. Parandus-
- - töökojad veduritele, raudteevagunitele ja põllutööriistadele. - -

== Materjaali proovikoda. ==

Pärnu-Tallinna kitsaroopalise raudtee valitsus

teatab seega, et üldise raudteede seaduse ptk. 40 ja 90 põhjal

müüakse

kõik kaubad, багааш ja leitud ning hoiule
antud asjad,

mis 1. juulist 1924 a. kuni 1. jaanuarini 1925 a. väljanõudmata jäänud, Pärnu jaamas
7. ja 14. juulil 1925 a. kell 10 homm. enampakkumisel ära:

Järjek. nr.	Kaupade nimetus	Kohtade arv	Raskus klg.	Veokirjade nr.	Saatejaam	Sihtjaam	Saatja	Saaja
1	Põlevkivi	1	65,9	9090	Kohtla	Pärnu	Kohtla kaev.	V. Schulze
2	Soohar. ader ja äkked	6	382,5	17063	Tall.-Sad.	"	E. T. K.	H. Hendrikson
3	Ader, rauast	1	50,3	17096	"	"	"	"
4	Malmist ratas	2	200,7	17298	"	"	J. Rivas Ko.	Markson
5	Kingsepa-pigi	3	88,0	29974	"	"	O. Thielmann	Dubl. etten.
6	Talk, jahvatatud	1	102,4	34425	"	"	H. Eggers	K. Vilmansek
7	Saapamääre	2	94,0	5834	Võru	"	"Kometa" o-ü	Dubl. etten.
8	Klaaskaup.	1	122,1	35421	Tall.-Sad.	"	Tilga ja Ko.	"
9	Anilinivärv	2	131,0	35921	"	"	E. Buhre	"
10	Riidevärvid	1	47,1	8627	Tall.-Väike	"	V. Sori	"
11	Bagaash	1	7,4	77533	Tall.-Sad.	"	—	Kv. etten.
12	"	1	11,5	82182	"	"	—	Berendsen
13	"	1	0,4	84722	"	"	—	Are ühisp.tal.
14	"	2	28,7	22595	Abja	"	—	Progress
15	"	1	7,4	23351	Tall.-Väike.	"	—	Kv. etten.
16	"	1	0,6	39051	Tartu	"	Schneider	Kukk
17	Puuvilja siirup	2	52,0	18712	Tall.-Sad.	Voltveti	Vambola	J. Lelle
18	Bagaash	1	7,0	23308	Pärnu	"	"	Soots
19	Rohust kotid	2	112,0	24615	Rakvere	Mõisaküla	Liimi vbr.	H. Erit
20	Suhkur, peenike	1	102,4	13226	Pärnu	Abja	Pärn. M. Üh.	Dubl. etten.
21	Kompvekid	1	32,8	2347	"	"	"Divinia"	"
22	Pesuseep	1	54,4	1606	Valk	"	Gluckmann	"
23	Soolatud silgud	1	141,2	3381	Baltiski	"	R. Andersnn	"
24	Bagaash	1	2,5	87590	Tall.-Sad.	"	—	Kv. etten.
25	"	1	2,5	27450	Kohila	"	—	H. Nugis
26	Raudtee roopad	3	311,2	14403	Tall.-Sad.	Halliste	G. Valden	Taagep. sanat.
27	Riidevärvid	1	2,0	3704	"	Loodi	I riidev. tööst.	A. Räästas
28	Puulaastud pakkim.	2	27,9	33134	"	"	H. Barlo	Annus
29	Bagaash	1	1,6	23750	Pärnu	"	—	Kv. etten.
30	"	1	16,4	2326	Keava	Viljandi	—	Andresson
31	"	1	2,4	27498	Rakvere	"	—	Siir
32	"	1	44,0	32108	Võhma	"	—	Kv. etten.
33	"	1	1,6	39127	Tartu	"	—	Viira
34	"	1	5,3	87074	Tall.-Sad.	"	—	Kv. etten.
35	Tulek. telisk. savi	52	291,6	14355	"	"	Anglo-Est. Co	Ü. Pohrt
36	Klaasasjad	2	85,0	41235	Roomasaar	"	O. Liiv	Faldand K.
37	Malm masina osad	2	58,5	8189	Paide	"	Paide Sj.	Ü. Pohrt
38	Kirjutusmaterj.	1	42,6	28113	Tall.-Sad.	"	M. Schenfer	Dubl. etten.
39	Kingsepa-pigi	3	88,0	29973	"	"	Thielmann	"
40	Pränikud	10	74,0	63626	Tartu	"	A. Leppik	Tarv. Ühis.

Järjek. nr.	Kaupade nimetus	Kohtade arv	Raskus klg.	Veokirjade nr.	Saatejaam	Sihtjaam	Saatja	Saaja
41	Kuivad värvid	1	2,0	3705	Tall.-Sad,	Viljandi	I riidev. tööst.	Hendrikson
42	Therinas pudelid	1	23,0	4367	"	"	I Eesti Põll. ü.	"
43	Viljakohv	3	243,2	35788	"	"	E. Terras	J. Puhk
44	Puust vaat	1	13,1	36571	"	"	Frenhold	Unioni õllevbr.
45	Puuvillaniit	1	11,0	36509	"	Olustvere	The Central	Dub. etten.
46	Bagaash	1	2,5	86480	"	"	—	Kv. etten.
47	Kieselguuri	7	376,8	3124	"	Türi	Sanitas	Kiirmann
48	Puuvilja siirup	4	152,7	24657	"	Türi	Vambola	Nõmmik
49	Bagaash	1	16,0	78339	"	Käru	—	Kv. etten.
50	Riidevärvid	1	43,4	5999	"	Eidapere	A.Heilmann	E. Alt
51	Vikatid	1	32,8	12427	"	"	O. Kilgas	Dubl. etten.
52	Bagaash	1	7,4	75034	"	Rapla	—	Kv. etten.
53	Petrooleum	1	184,3	19047	"	Kohila	Silva	Lindrop
54	Bagaash	1	2,5	30448	Viljandi	Tall.-Väike	—	Beeprosvanski
55	"	1	8,2	6311	Harku	"	Allik	"Eestimaa"
56	Lauakaal ja vihid	1	41,0	7293	Eidapere	Tall.-Sad.	Eid. Tarv. üh.	A. Kask ko.
57	Sahad, rauast	2	65,6	4322	Olustvere	"	Martinson	Kn. Verner
58	Gaasi tsilindrid	2	55,7	12035	Viljandi	"	Tarv. Sepras.	Dub. etten.
59	Tsem. kivi masina osad	12	548,4	11431	"	"	Tartland	"
60	Rauakaup	1	54,8	13366	"	"	Iljaschov	"
61	Aiatool, vitsadest	1	18,0	1749	Massiaru	"	Närepe	"
62	Puust teosed	1	4,9	13298	Pärnu	"	Adler	"
63	Purgid, plekist	2	36,9	8713	"	"	Adamson	"
64	Raamatud	7	56,9	8515	"	"	"Uudis"	"
65	Puust teosed	1	14,7	12156	"	"	Adler	"
66	Bagaash	1	6,6	13664	Türi	"	—	Rosenberg
67	"	1	2,5	7362	Hagudi	"	—	Kv. etten.
68	"	1	4,5	30444	Viljandi	"	—	Meeta Veri
69	"	1	11,9	30482	"	"	—	K-ü. Agronoom
70	"	1	27,5	29080	"	"	—	Kv. etten.
71	"	1	2,0	21942	Pärnu	"	—	"
72	"	1	20,5	26097	"	"	—	"
73	"	1	0,4	25122	"	"	—	J. Jakob
74	Töövanker	1	108,1	50525	Tapa	Paide	Fr. Korlovski	"
75	Majakraam	3	53,0	20801	Tall.-Sad.	"	Kauba kont.	Koslovski
76	Bagaash	1	2,0	80156	"	"	—	Kv. etten.
77	"	1	4,5	22454	Tall.-Väike	"	—	"
78	"	1	6,1	23.83	"	"	—	"
79	"	2	25,0	61460	Tallinn	Esna	—	"
80	"	1	16,4	27346	Tartu	J.-Jaani	—	"
81	"	1	4,4	81023	Tallinn	"	—	"
82	"	1	3,0	81040	"	"	—	"
83	"	1	5,0	81063	"	"	—	"
84	Vankriosad, puust	2	33,6	2703	Türi	"	J. Vilen	V. Vilen
85	Malm. masina osad	1	27,5	11759	Pärnu	Valk I	Pärnu linat. a-s.	Dub. etten.
86	Klaas	71	668,3	7126	Eidapere	"	Eidapere vbr.	"
87	Mitmesugused leitud ja hoiuleantud asjad.							

Pärnu-Tallinna k.-r. raudtee valitsus.

EESTI PANK

Osakonnad kõigis maakonna linnades

Aktiva. Arvete seis 30. novembril 1924 a.

Passiva.

Kassa: a) pangatähed	502.677,600 —	Põhikapitaal	250.000,000 —
b) riigikassatähed, vahetusraha jne.	201.890,923 50	Tagavarakapitaal	143.714,310 —
Väärtpaberid	88.174,475 —	Amortisatsiooni kapitaal	2.666,787 50
Kulla arve väljamaal	539.065,950 —	Pangatähed	2.250.000,000 —
Välisvaluuta	75.251,482 —	Riigikassa	2.378.113,979 —
Laenuv välisvaluutas	313.860,998 —	Hoiusummad	1.430.851,797 —
Diskonteeritud vekslid	1.523.097,680 50	Väljamaa korrespondendid „Nostro“	124.291,552 —
Konto-korrent arved	3.131.573,467 50	Korrespondendid välisvaluuta „Loro“	33.381,098 50
Garantiid ja akreditivide laenuv	627.954,345 —	Korrespondendid „Loro“	7.645,697 50
Väljamaa korrespondendid „Nostro“	135.671,115 —	Akreditivid ja garantiid	489.443,464 —
Korrespond. välisvaluuta „Loro“	153.098,405 50	Osakonnad	62.528,942 —
Korrespondendid „Loro“	1.288,528 50	Mitmesugused arved	500.975,525 —
Osakonnad	51.526,228 —		
Mitmesugused arved	234.676,381 —		
	7.673.613,182 50		7.673.613,182 50
Vääratud depoons	1.196.394,476 —		
Inkasso dokumendid	279.096,395 50		

Juhatus.

Pank toimetab kõiki pangaoperatsioone kodu- ja väljamaal.