

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE KUUKIRI

Toimetuse ja talituse: 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 (linna keskjaamast).	Ilmub iga kuu üks kord. Tellimise hind ühes kaasannetega: M. 500 aastas M. 260 1/2 " M. 140 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. 4—6 (29—31)	1924 a.	3. aastakäik

Ärilisest vaimust raudtee tegevuse korraldamises. Jü.

Laia- ja kitsaroopalise raudteevalitsuse ühendamise kavaga on tõrkanud küsimus, mil viisil seda ühendamist toimetada, kas likvideerides ainult kitsaroopalise tee valitsus ja sealt vabaks saanud ametnike paigutada, niipalju kui see võimalik, laiateel olevatele vabadele kohtadele, ehk jälle, likvideerides mõlemaid raudtee valitsusi, moodustada uut, kuhu ametisse võtta mõlematelt teedelt kõige sündsamad jõud. Kui sel moel uue raudteevalitsuse loomine päevakorrale tuleb, kas siis ei oleks otstarbekohane ka uusi raudteevalitsemise põhimõtteid maksma panna, millest juba mõnda aega ühes ja teises kohas kõnet olnud? Nii meil, kui väljamaal, on viimastel aastatel kõne all olnud raudteede eksploateerimine ärilisel alusel ja on lootusi avaldatud, et sel viisil raudteede kasutuvus kasvaks ja otstarbetu kroonu majapidamine lõpeks.

Kuid arusaadav on, et raudteedele, nende tähtsuse pärast riigile ja rahvale, kunagi võimalik ei ole niisugust ärilist vabadust anda, kui teistele äri ettevõtetele ja et teatavad iseloomulikud kitsendused üldsuse huvides alati kestma saavad. Eesti raudteede ärilise eksploateerimise all tuleks küll mõista ärilise vaimu viimist asjaajamisesse, mis oleks võimalikult täielise otstarbekohasuse põhimõtte maksmapanemises ja kõikide teenijate annete ja leidlikkuse ärakasutamises. Praegu valitseb asjaajamises mõnikord miski tarretamise, mehaneerimise vaim. Püütakse kõiki toiminguid ja vahetõrki ette ära määrata,

väljamineks mitte raudtee enda asjaajamise otstarbekohasusest, seda mõnikord kogunite teisele plaanile jättes, vaid tahtmisest teenistust võimalikult, täielikult printsiipidest ja võimalikult vähe isiklistest arusaamistest ärarippuvaks teha. On arusaadav, et niisuguse suure ja mitmekesise ettevõtte juures, kui seda raudtee on, võimalik ei ole seda püüet täiesti eitada, kuid selle viimisega äärmuseni, saaks iga isikline algatusvõime paraliseeritud. Kui aga korraldavad printsüübid mitte tehnilised, vaid administratiivsed või sotsiaalsed on, siis võivad nemad asjaajamist ka otstarbetult takistada. Mõne nende taga peitub sügav ja põhjalik umbusaldus inimese vastu. Üks niisugustest oleks, näiteks, äärmuseni lahtiviidud kontrollseerimise põhimõte. Riigikontrollil on meie juures niisugused õigused, et ainult õnne tänada tuleb, kui tema ametnikkudel küllalt tervet inimhõimust on oma õigusi otstarbekohasuse piirides tarvitada. Tegelikult on see ka suuremalt osalt nii, kuid et kontrollseerimise põhimõtet igas peensus läbi viia, selleks on tarvis palju kirjutusi ja sekeldusi, mille otstarbekohasuse üle enam ei saa otsustada raudteevalitsus, vaid temale võõras organisatsioon. Ärilisest vaimust oleks siin teistmoodi talitatud: siin oleks praktiline asjaajamise kontroll kõige ligemasse ühendusesse raudteevalitsusega pandud, sest ärilisel juhitud raudteeasutuse enda kõige suurem huvi on, et tema teenijate kontroll hea ja otstarbekohane oleks. Selle juures kaoks

ära hulk vaielusi, kus palju väeva ja vaimuteravust ainult selleks tarvitatakse, et oma vormilist õigust tõendada: raudteevalitsus, ja kontroll otsustaks asju oma vahel ainult ühist sihti silmas pidades. Praegu vaatab riigikontroll enda kui peremehe silma peale ja raudteevalitsus ei saa ennast kuidagi viisi peremehena tunda. Aga, kas seda tarviski on? Raudtee, nagu muugi riigivara, peremeheks on ju rahvas ja selle valitud esitus? Kuid siiski, niisuguses ettevõttes, kui raudtee, peab peremees ligemal olema; kui seda ettevõtet ärilises vaimus juhatatakse, peab temas tundma peremehe kindlat, energilist ja ennastusaldavat kätt. Raudtee tõsine peremees on liiaks kaugel ja tema tegelikkudel juhatajatel on väga piiratud ja paindumatud volitused. Ka eelarvet on vaja, kuid teisel kujul.

Eelarvet vaatab põhjalikumalt läbi riigikogu komisjon, kus töötavad tema kallal mõned üksikud riigikogu liikmed, kes peavad püüdma lühikese aja jooksul võimalikult tubliste süveneda raudtee tegevusse. Nende üksikute töö on kõige tähtsam, sest pärastiste hääletamiste juures, peakomisjonis ja riigikogus, ei saa enam olla palju üksikasjalisi arutusi. Järgmisel aastal valitakse uus komisjon, jälle uued isikud, kes peavad lühikese aja jooksul põhjalikult raudteeasjandust tundma õppima. Peab küsima, kas on see äriliselt mõistlik? Kas ei võiks kogu riigikogu kestvuse ajal ühed ja needsamad riigikogu liikmed raudtee asjale ligemal seista ja kas ei võiks eelarve üle otsustamiseks üksikasjades nende hooleks jätta? Oleks otstarbekohasem, kui riigikogu riigieelarves ainult raudtee oodatava üleehk puudujäägi võtaks, kuna tegeliku raudtee eelarve üle otsustajaks jääks asutus, kellest selleks valitud riigikogu liikmed kestvalt osa võtaksid. Niisuguseks võiks olla nõukogu, mis koosneks riigikogu ja valitsuse esitajatest ja kellele riigikogu annaks täielikud peremehe volitused raudtee üle. Sellel nõukogul peaks õigus olema raudtee asju ajada, silmas pidades ainult otstarbekohasust. Raudtee eelarve saaks suurema painduvuse ja raudteevalitsus leiaks seljatuge, mille najal ta võiks koha peal suurema peremehelikkusega asja ajada. See on tee, mille kaudu ärilist vaimu raudtee asjaajamisesse tuua võiks.

Oletame nüüd, et vastavate määrus-

tega ja volitustega on suudetud tegelikele raudteevalitsusele tarvilist vabadust ja painduvust tegutsemiseks anda, mil viisil siis kätte saada, et praktiliselt tõesti otstarbekohaselt talitatakse ja et igaüks teenija tõesti kõike oma algatusvõimet ja tööjõudu raudtee kasuks tarvitaks? Suure hulga juures ei ole ergutamiseks paremat abinõu, kui ainelise tasu ärarippuvaks tegemine töö tagajärgedest. Meie sotsiaalne südametunnistus ei luba mitte töötajate äärmist eksploateerimist, sellepärast peab igaühele tema töökohale vastav tasumiinimum kindlustatud olema; aga sellest rohkem peaks võima iga pool maksta, kus see ergutamise mõttes otstarbekohane on. Sagedasti kardetakse siin erapoolikust, ega usaldata tööjuhatajatele palgamääramise õigust anda. Muidugi mõista, on tarvis suurt ettevaatust, kuid isikline tundmine mängib tähtsat osa inimeste hindamise juures ja kahju oleks, kui seda mitte ära ei kasutataks. Aga peale otsekohase ergutuse palgaga, peab ka püüdma teenijate olukorda võimalikult parandada. Seda püüet on raudteevalitsusel ka seni ikka olnud, kuid on sagedasti mõnedele raudteelaste erimõnusus-tele vastu vaieldud üldistamise põhimõtte pärast. Ärilisest seisukohast vaadates, on raudteevalitsus täiesti õigustatud oma teenijaid võimalikult paremasse seisukorda asetama, kui teenijad mujal ärides on. Raudtee, kui äriline ettevõte, saab sellest ainult kasu. Raudtee on äriline ettevõte, riik ei ole seda mitte. Kui teised riigi ettevõtted seda sammu püüavad ja suudavad seda tööviljakuse tõstmisega kokkukõlastada, siis võib selle läbi ainult üldine tööviljakus ja hea käekäik kasvada. Kuid siin tuleme mõnelt poolt ettetoodud järgmise vastuvaidluse juurde: kui nüüd riiklised ärilised ettevõtted suudavad, täiesti põhjendatult tööviljakuse tõstmisega, oma teenijate ainelist olukorda kõrgemale järjele tõsta ja neile niisugust tasu maksta, mida riik ei jõuaks anda oma teenijatele, aladel, mis rahvale veel palju tähtsamad on, nagu näituseks töötajatel rahva vaimliste väärtuste loomises, või töötajatel koolipõllul, kas ei sünniks siis mitte suurt ülekohut? Kas on sünnis, et riik mujal valitsevat pahet oma enda ettevõtetest eemal ei hoia? Vististe ei suudaks siin riik vägi- valdse ühtlustamisega muud ära teha, kui oma ettevõtteid allamäge viia: ta

oleks sunnitud paremaid tööjoudusi eraettevõtetele jätma ja ise halvematega leppima. Meie riik ei ole ju muud kui rahva enamuse tahtmise korraldaja. Seni, kui rahva enamus varandust ja selle muretsemise oskust kõrgelt hindab, saavad ka äriiselt osavamad suuremate tasude osalisteks. Riik ei saa oma ettevõtetes mitte sellest erandit teha. Teenijate rahuldamine on ettevõttele, kui see vähegi võimaluse piires sünnib, ikka kasulik. Teenija on südamega seotud ettevõtte külge ja suudab rahulises tasakaalus palju enam ära teha.

Teenijatega, kes oma kogutud oskusi ainult raudteeteenistuses ära kasutada võivad, võib ette tulla, et nad kohtade puudusel enam edasi ei saa ja endid omas lootuses petetud tunnevad. Vahekord alamate ja kõrgemate kohtade vahel on küll igal pool raudteedel pea ühesugune. Meie raudteede vähest pikkust arvesse võttes, on meil ülemaid kohti protsendiliselt enam, kui mujal. Nii võiks ette tulla, et paljud mitterahuldatud kartma hakkavad meie olude väiksust. Kuid ka siin võib äriisiline vaim aidata, sest ta päästab meid shabloonilisest vaatest asjaolude peale ja lubab meil leida kombinatsioonisi teenistuse alal, mille läbi ehk ühe isiku kätte mitmeid tegevusi ühendada võiks, seega anderikkamatele laiemat tööpõldu andes, või võtab tarvitusele mõnda uuendust,

mille läbi lihtsamaid tööjoudusi, kes ka peale raudtee mujal teenistust leiavad, vähendada võiks. Üldse aga oleks soovitatav ülesteenimise korda süsteemi viia, niisamuti ka raudtee teenistusele ettevalmistamist korraldada.

Peab arvama, et mõndagi võiks veel ära teha, kui raudteel võiks talitada täiesti vabalt, puht otstarbekohasuse seisukohast välja minnes.

Aga kas ei oleks siis ehk parem meie raudteed üldse eraettevõtte kätte üle anda? Kas ei tööta eraraudtee paremini kui riigiraudtee? Selle peale peab küll kindlasti ei avalt vastama. Eraraudteede omanikud on ikka oma teedest kõige viimast kasu püüdnud teha ja seal juures sagedasti publiku ja üldsuse huvisi vähe tähele pannud. Ainult seal, kus neid võistleja sunnib, on nad enam tähelepanelikud.

Meie juures suudaks ja tahaks riik paremini teesi korras hoida, kui eraäri ja poleks riigil ühtegi mõtet ega kasu raudteid lasta käest ära minna. Ülemal oli ainult sellest kõnet, kudas äriislik vaimu raudtee asjaajamisesse tuua võiks, et meile, ühest küljest võõrast, kuid teisest küljest koduseksaama hakkavat kroonuvaimu eemale peletada. Eeldusi selleks ju on, sest meie raudteelastel on seni armastust ja hoolt oma asja vastu olnud.

Raudteede valitsemise süsteem Saksamaal.

E. Timma.

Meie raudteede valitsemise süsteemi ja organisatsiooni, kui Vene riigi päranduse, kohta on mitmesuguseid arvamisi nii riigi eelarvete komisjonides, seltskonnas kui ka riigikogus kuuldavale tulnud.

Peaküsimuseks on, kas meie raudteede organisatsioon ja valitsemise süsteem on praeguse aja oludes otstarbekohane ja tulutoov riigile.

Nii meie, kui ka Vene raudteede süsteem on vana Prantsuse mustri järel kokkuseatud, missugust süsteemi Lääne-Euroopas enam ei tunta.

Isegi Venemaa katsub sellest raskekaalulisest süsteemist loobuda, katseid tehes, Lääne-Euroopa süsteemiga esialgu Lõuna ja Permi teedel.

Kas Lääne-Euroopa raudteede valitsemise

süsteem samal kujul, nagu ta Saksamaal ja te riikides, kus raudteeasjandus, meie omaga võrreldes, peaaegu täiuseni on jõudnud, meile kõlbulik on, on küsitav, kuid osaliselt tuleb küll tungivald soovida, et mindaks Lääne-Euroopa süsteemi peale üle, eriti majandus- ja asjaajamise korra suhtes.

Läinud aasta suvel oli minul võimalus Saksamaal Königsbergi raudtee direktsiooni valitsemise korra ja süsteemiga tutvuneda.

Ei saa siinkohal mitte tänuga nimetamata jätta ülem-riiginõunikku ins. Ruge't, kes lahkelt tutvunemise puhul seletusi andis.

Et raudteede direktsioonid (valitsused) kõik peaaegu ühte laadi konstrueeritud on, siis võib ka Königsbergi direktsiooni piltlikult Lääne-Euroopa raudteede organisatsiooni kavana võtta.



Teedeminister, insener Karl Kark †.

Teedeminister, insener Karl Kark †.

Kommunistide mässu ohvrina langes terroristide kuulide all muude hulgas Balti raudteejaamas oma ametikohuste täitmisel ka teedeminister Karl Kark. Siin tabas võõra palgaliste äraandlik käsi juba kohusetruud valitsuseliiget, kes oma elu isamaale ohvriks pidi tooma, nagu nende palgaliste äraandjate veriste kätte all ju paljud ja väga paljud teisedki oma elu on pidanud ohverdama.

Kadunu on sündinud Tartumaal, Hellenurme vallas 3. jaanuaril 1883 a., langes seega terroristide ohvriks parimas meheas. Alghariduse saanud Tartu linnakoolis, kust üle läks Tartu reaalkooli, mille 1901 a. lõpetas ja mille järele veel selsamal aastal astus Peterburi teedeinseneride instituuti. Viimases õpeasutuses õppides, tegi tööd Venemaal mitme raudtee ehituse juures.

Instituudi lõpetas 1. järgu teedeinseneri diplomiga 1911 a.

Peale aastast sõjakohuste kandmist töötas veeteede ringkonna valitsuse teenistuses, kus 1913—1917 aastani oli sama ringkonna veeteede jaoskonna ülem. 1917 a. töötas ta Bjelooserski kanaali uue suure sulu ehitustööde ülemana.

Kodumaale jõudis kadunu 1920 a. oktoobrikuul, mil astus ka nõunikuna kaubandus- ja tööstusministeeriumi teenistusse.

1. jaanuarist 1921 a. saadik oli teedeministri abi ja viimasel ajal teedeminister.

Auavaldus, mis 1. oktoobril mässu ohvrite matmisel kadunutele, eriti teedeminister Karkile, osaks sai, näitas, et isamaa oma paremate poegade teeneid hinnata oskab. Nii jääb ka Eesti raudteelastele pühaks mälestus oma kohusetruust kadunud juhust.

Olgu talle kodumaa muld kerge!



1. detsembri ohvrite leinarong, teedeministri K. Karki puusärgiga eesotsas.

Saksamaal on peale ilmasõda 31 direktiooni (meie valitsust). Direktioon allub otsekohe teedeministeeriumi raudteede peavalitsusele ja kaudselt teedeministrile. Praegust on küll Davesi kava järele asutatud raudteede sega aktsiaselts, kuid see siiski valitsemise süsteemi ei muuda; samuti jääb järeelvalve teedeministeeriumi hoolde.

Direktsioon täidab oma peale pandud kohuseid kinnitatud riigi raudteede direktioonide tegevuse piiride asjaajamise korra järele.

Direktsiooni eesotsas seisab president, missugune amet vastab meie raudteeülemale (Pr), temal on kaks asetäitjat (Pr₁ ja Pr₂), kus juures esimesele (Pr₁) alluvad kaubanduslised, tariifi ja administratiiv asjad, teisele (Pr₂) tehnilised küsimused.

Iga üks nendest abidest valdab peale selle veel teatava direktiooni otsekohe tööga, nimelt on Pr₁ samal ajal dezernent № 2 ja Pr₂ — dezernent № 3.

Meie raudteede valitsemine on jaotatud osakondadesse, seda Saksamaal ei ole. Direktioonis töötavad teatav arv kõrgelt kvalifitseeritud ametnikka—dezernentisi, igal neist on oma number ja see number on dezernendi funktsioonide poolt kõikidel direktioonidel üks ja seesama. Nii näit. on dezernent № 31 käes kõigil Saksa raudteedel liikumise alal puutuvad küsimused, dezernent № 24—materjaali teenistus. Kokku on direktioonis 50 nummert, kuid tegelikult ei ole need numbrid kõik täis.

Harikult on igas direktioonis 30 dezernenti, millest suurem osa allub Pr₂. Samuti, kui ministeeriumis, on ka direktioonis väljatöötatud täpne kava ühes kõige

küsimuste äratähendamise, mis igale dezernendile kohuseks on tehtud. Kõik kantselei töö teevad nõnda nimetatud bürood, mille juures üks ja seesama büroo teenib mitut dezernenti. Suuremas jaos direktioonides on 11 bürood: 1) peadirektori, 2) isiklise koosseisu, 3) arvepidamise, 4) kaubanduse, 5) pea-raamatupidamise,

6) tee ja ehituse, 7) peakassa, 8) veereva koosseisu ja töökodade, 9) maamöödu, 10) teenijate olukorra parandamise ja 11) hoolekande büroo. Iga büroo eesotsas seisab juhataja, kelle kohused sarnanevad meie raudtee kantselei juhatajatele. Saksa büroo juhataja ei allu mitte aga selle dezernendile, kelle asju ta ajab, vaid direktiooni presidendi abidele. Büroo juhataja on kohustatud dezernentide kõiki korraldusi täitma, ei sünni see aga mitte, siis jääb dezernendil õigus tema peale presidendi abi juures kaebtust tõsta. Kuid tegelikult sarnaseid juhtumisi ette ei tule.



Uus teedeminister Karl Virma.

Uus teedeminister Karl Virma, 1 ja 2. riigikogu liige ja riigikogu vanem abiesimees. Sündinud Tallinnas 5. märtsil 1879. Lõpetanud Tallinna raudtee-tehnikakooli ja elektriinseneri kursused Berliini tehnikumis. Olles 1905 a. vedurijuht ja võttes osa poliitilisest elust, põgenes karistuse eest raudteelaste liidu asutamise ja tolleaegsest streigist osavõtmise pärast Rootsi. 1906 a. asus Rootsis Soome, kus 1909 a. Vene sandarmide poolt tabati ja Arhangeli kubermangu asuma saadeti. Seal pööras ta 1914 a. Tallinna tagasi. Oli 1917 a. Tallinna tööliste ja soldatite nõukogu liige. Ümber selsamal ajal valiti ta ka Tallinna linna volikogusse ja Eesti maanõukogusse. 1921 a. valiti ta ka Viru maakonna nõukogu liikmeks. Oli ka asutavakogu liige ja Tallinna-Pärnu kitsarööplise raudtee inspektor. Oma poliitilise meelsuse poolest kuulub uus teedeminister sotsiaaldemokraatide erakonda, kelle poolt ka kõigil valimistel kandidadina ülesseatud.

Asjaajamine direktioonis sünnib järgmiselt: kõik sissetulevad paberid lähevad direktiooni presidendi büroosse, viis kaastöölisi on eraldatud ainult posti läbivaatamiseks, mille juures on nad kohustatud kõik sissetulevad paberid

läbi lugema ja peale tähendama paberi järgnev käik. Sissetulevate ja väljaminevate paberite registreerimise raamatuid direktioonis ei peeta; sissekirjutamisele tulevad ainult üksikud paberid, mis tulevad ministrilt, ka nendest ainult tähtsamad. Tähendatud ametnikud märgivad paberile selle ametniku nime, kellele töökaava (Geschäftsplan) järele see paber mää-

ratud; paberile kirjutakse ainult dezernendi number ehk büroo juhataja nr. ja kuupäev. Toas, kus töötavad posti läbivaatajad, on suur kapp avaustega, kuhu pandud terve rida kaustasid, mille peale tähendatud üksikult iga dezernendi ja büroo numbrid; nendes kaustadesse pandakse kõik paberid, igasse ühe kaupa. Kogu see posti märkimise töö kestab 2—3 tundi. Peale seda kannavad teenijad need kaustad määratud isikutele laiali, mille juures kaustad pandakse eriti selleks määratud riulitele, mis seisavad iga dezernendi ja büroo juhataja laua kõrval.

Ametnikud, saades paberi, peavad, paberi tähtsuse peale vaadates, sellest ettekandma vastavale dezernendile, dezernendid aga asepresidendile, või jälle peavad kohe paberi võtma täitmisele asuma.

Paberid, mis lähevad presidendile ettekandmiseks, on õige vähe. Need on peaaugult tähtsamad paberid, mis tulevad teede- ehk teistelt ministriumitelt; enne presidendini jõudmist peavad tema abid paberi sisuga põhjalikult tutvunema.

Vastused kirjutatakse peaaugult käega ja sama sissetuleva paberi peale; tähtsamal juhtumisel valmistab büroo juhataja mustakirja, mida dezernent läbi vaatab. Masinal kirjutamine on vähendatud minimumini. Direktsioonides on kokku 7—12 masinakirjutajat, kes kokkukogutud ainult presidendide bürosse. Sisse- ja väljaminevate paberite arv ei ole mitte suur, mis seletav kõige pealt üldiselt sellega, et aruanded Saksa raudteede on võimalikult lihtsad. Liini pealt saadakse ainult kõige hädatarvilikumad teated, mida vaja ettekandmiseks presidendile ehk teedeministriumile.

Päeva jooksul tuleb direktsioonile 300—400 kirja, välja läheb 200—300 kirja postiga ja 100—200 — raudtee postiga, kokku 400—500 kirja. Direktsioonis hoolditakse võimalikult rutulise korralduste edasiandmise eest, ärakasutades selleks telefoni.

Kas sarnase asjaajamise juures mõni kiri mitte kaduma ei lähe? Selle küsimuse peale saate igal pool vastuse, et ei, selle peale vaatamata, et kirjade registreerimist ei toimetata. Kirjad, mis adresseeritud direktsioonile, jõuavad alati kohale ja kui kiri juba direktsioonis — siis on selle kadumine täitsa võimata.

Igasugu paberite allakirjutamisele viimise käigud on siin tundmatud. Iga paberile

kirjutab ainult üks isik alla, nimelt dezernent, kellele asi allub ja kes selle eest ka vastutav on. Samuti aitab dezernendi allkirjast mustal kirjal, büroo juhataja tõendab allakirjutaja nime, ja sarnane paber saab samuti täpselt täidetud, kui see oleks presidendile ehk ministri poolt alla kirjutatud.

Side presidendile ja temale alluvate kõrgete ametnikkude vahel peetakse, nii nagu olukord nõuab, viimaste ettekannete põhjal. Igal esmaspäeval on presidendile juures nõupidamine, millest kõik dezernendid osa võtavad. Peale direktsiooni juhatamise on presidendile isiklikeks ülesandeks kõrgemate ametnikkude koosseisude läbivaatamine, jaoskondade juhatajate ametisse määramine, tööplani läbivaatamine ja kinnitamine teatavate vaheaegade järele, revideerimiste määramine üksikutele alluvatele asutustele.

Kõik paberid, mis neid asju puudutavad, aadresseeritakse otsekohe presidendile ja lähevad ka ainult presidendile allkirjaga välja.

Nendes 11 büros ühes juhtiva personaaliga töötavad viimase aja andmete järele peale koosseisude kokkutõmmamist ümmarguselt 600 inimest, mis raudtee pikkust arvesse võttes, mitte just väga suur ei ole.

Väljaspool direktsiooni koosseisu töötab tulude kontroll, mis teenib mitmeid direktsioone, harilikult kahte-kolme. Selle koosseis on alla 100 ametniku.

Direktsiooni organisatsiooni ülevaadet lõpetades, vaatame, kuidas on lugu liini-teenistusega.

Liinitöö on harilikult jaotatud 27 jaoskonda: 11 eksploatatsiooni, 5 kaubanduse, 6 töökodade ja 5 veojaoskonda. Eksploatatsiooni jaoskondadele alluvad liikumine, tee ja side. Jaoskondade juhatajad on otsekohe alluvad presidendile, ja peaaegu samade õigustega, kui meie osakonna ülemad.

Jaoskonna ülem on täieliseks peremeheks temale usaldatud krediitide üle, võtab omale tarvilisi ametnikke ametisse ja teatava aja järele teeb vastava ettekande presidendile töö seisukorrast ja asjade käigust. Kantselei tööde jaoks on jaoskonna juhatajatel väikene arv ametnikke, enamasti alla 10 inimese. Perioodiliselt käivad dezernendid ja president isiklitselt tee seisukorda järele vaatamas ja kohapeal instruksioone andmas.

(Järgneb).



E. V. TEEDEMINISTRID.

Ins. F. Peterson, 1918 a.; Ins. A. Tellman (teedeministriabi) † 1919 a.; Ins. E. Säkk, 1919/20 a.;
Ins. A. Bürger, 1920 a.; I. Kukk, 1921 a.; Ins. K. Ipsberg, 1922/23 a.; Ins. O. Amberg, 1923/24 a.

Riigi raudteevalitsuse tegevuse ülevaade 1919-1923 a.

—ard—

Tee- ja Ehitusteosakonna alal:

Üleüldine Riigiraudteede eksploateeritavate liinide pikkus 1919 a. oli 655,35 kilomeetrit laiaroopalist ja 129,58 klm. kitsaroopalist peateed.

Peale ülevalnimetud oli veel era-teeharusid (49 laiaroopalist ja 21 kitsaroopalist) üldse 215,58 klm. pikkuses. Laiaroopalisi 4,46 klm. ja kitsaroopalisi 13,412 klm. Need teeharud saavad nende omanikkude kulul korras peetud ja käivad riigiraudtee tehnilise järeelvalve alla.

Kestev sõda mõjus äärmiselt kahjulikult tee seisukorra peale. Parandustööd olid, juba alates 1914 a., suuremalt jaolt tegemata jäetud ja paljud ehitused, kas koguni ära hävitatud, ehk tarvitamiseks täiesti võimatusse seisukorda viidud. Teenistuse ruumid olid äärmiselt viletsas seisukorras ja paljudel puudusid ukсед, aknalaasid, ahjud, j. n. e.

Tee omas terves ulatuses, Narvast ja Petserist, peaaegu kuni Tallinnani, käis kolm korda käest kätte. Esiteks lõhuti tee osaliselt Vene vägede poolt, kes sakslaste eest taganesid; peale sakslaste taganemist tulid enamlased, a kui neid taganema sunniti, siis hävitasid nad raudteel kõik, mis oli võimalik hävitada.

Tee purustamise üle võib kujukat pilti järgmiste andmete järele saada: Valga jaamas oli 105 pöörangu hulgast 49 ära hävitatud, ehk vältjävõetud ja 5 klm. teed üleskistud. Væemaja oli õhkulastud ja järelejäänud osad ära põletatud, niisama ka veekolonned. Mõlemad pöörsillad 75 ja 63 jalga pikad õhkulastud. Veetorud üle 500 sülla pikkuses olid hävitatud. Jaama, töökodade ja kõrvalised hooned olid raskesti vigastatud. Lähedal olevad kolm silda, avaustega 3,4 ja 6 meetrit, olid õhkulastud.

Iseäranis said sõjategevuse all sillad kannatada. Neid oli ära purustatud ühtekokku 63 üleüldise avauste pikkusega, laiaroopalisel teel 592,2 mtr. ja kitsaroopalisel teel 8.5 mtr.

Esiialgu said need sillad ajutiselt ära parandatud, et võimalikult rutemalt rongide läbilaskmist võimaldada.

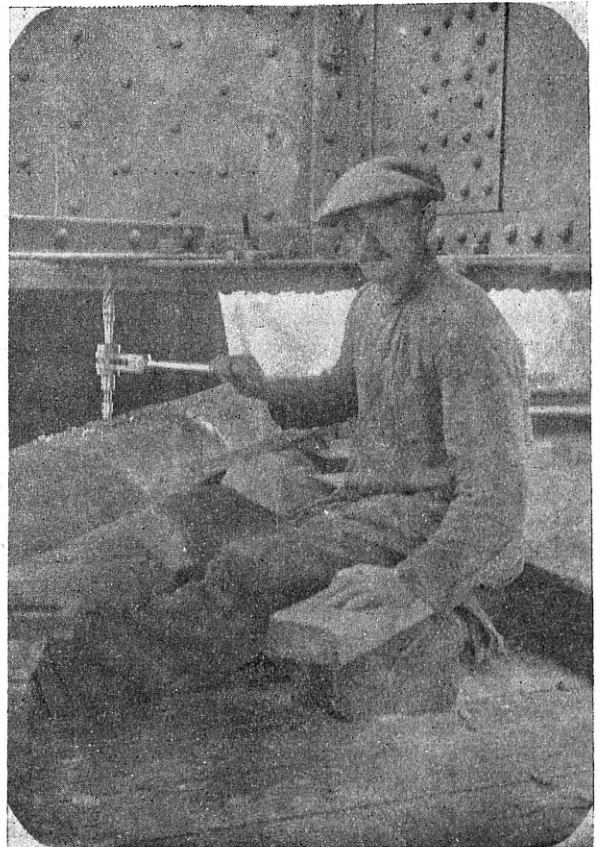
Ajutised parandused tehti Tee ja Ehituse osakonna jaoskondade poolt kohalike abinõudega ära, kuna põhjalikud parandu-

sed*väliste jõududega suuremalt osalt ettevõtjate abil tehtud said.

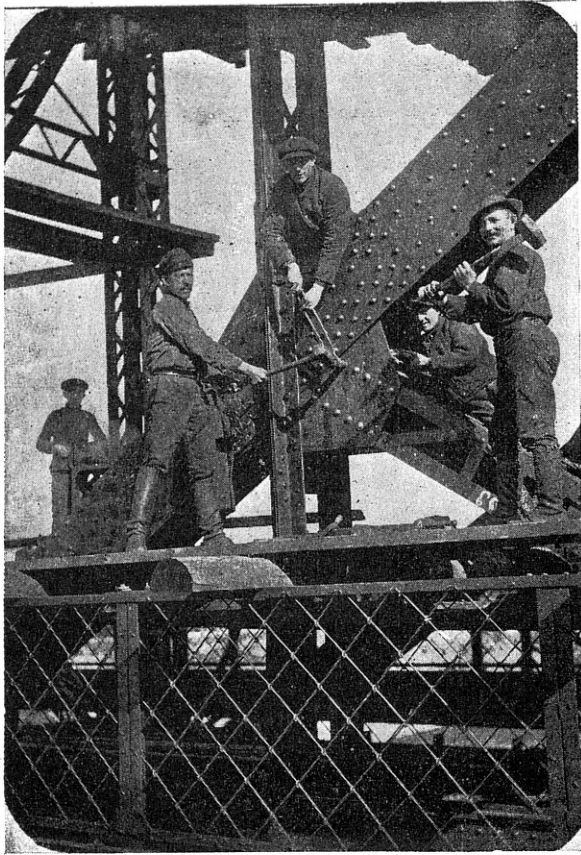
Silla fermade parandustööd takistas tuntavalt 1919 a. valitsev üleüldine rauapuudus. Sellepärast tuli siia ka kõike jõudu esiteks selle peale ära kasutada, et purustamise juures jökke kukkunud rauaosasid sealt kätte saada ja teiseks, suure, 110-meetrilise Narvoova silla-ferma osade kaupa veest väljatõstmise peale, millest pärastpoole puuduvad, väiksemate sildade fermad ehitatud said.

Sildade parandustööd jagunesid kolme järku, ja nimelt:

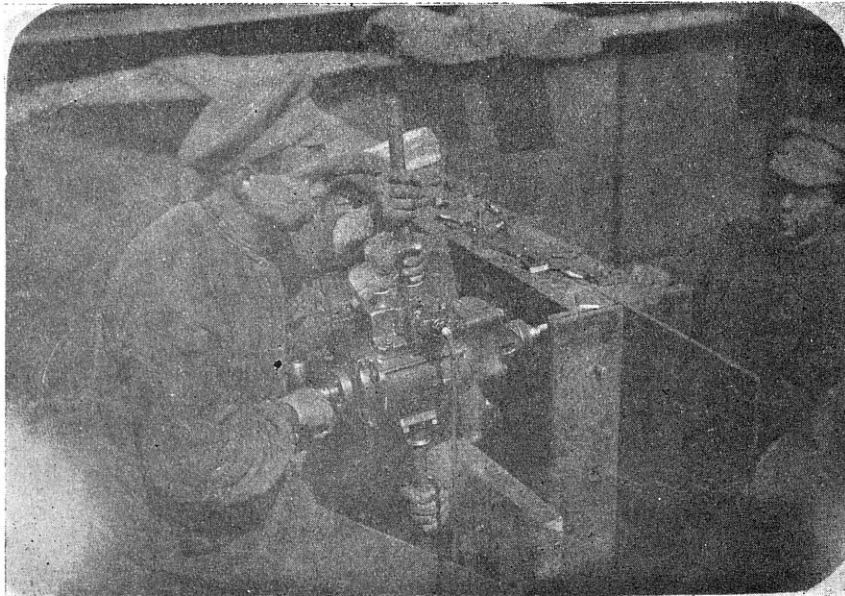
1) Katkestatud liikumise kordaseadmistööd, mis seisid rikutud fermade ülestõstmises ja neile ajutiste alustugede tegemises. Kui aga fermad täiesti purustatud olid, siis said nende asemele liipritest ajutised ehitused tehtud ja nende peale roopad maha pandud.



Narva silla ehitustööd.



Narva silla ehitustööd.



Narva silla ehitustööd.

2) Täiesti purustatud silla-fermade veest väljatõstmise ja äralahutamise tööd, et rauda saada.

3) Metall-fermade kapitaal-parandus ja muud tööd, et sildu lõpulkult kordaseada.

Nendest tööd, mis 1919 a. äratehtud said, tõmbavad iseäralist tähelepanu enese peale järgmised kolm:

1) 110-meetrilise ferma osade väljatõstmise tööd Naroova jõest, mis ettevõtja K. Villemson'ile väljaantud said, hinnaga 19 m. 90 p. puudast.

2) Pimsha silla-ferma tervelt väljatõstmise, mis raudtee oma abinõudega ära tehti ja—

3) Püssi silla-ferma tervelt ülestõstmise, mis ka raudtee oma abinõudega toimetati, kusjuures iseäralist huvitust see asjaolu pakub, et ferma tõstmise 36 tunni jooksul tehtud ja liikumine uuesti avatud sai, selle peale vaatamata, et jões olev ferma kuni tõstmiseni ajutise silla rajamiseks oli ära kasutatud.

Kõik teised ferma tõsteti ka raudtee oma abinõudega üles.

Sildade parandamise juures olid suuremad ja huvitavamad tööd: Pimsha silla juures, mille ferma keskel purustatud oli, ja Narva silla kordaseadmine, mis insener H. Bresinsky projekti järel ja tema oma valve all raudtee abinõudega ära tehti. See töö kestis 1919 a. 27. maist kuni 10.

juulini, missugune aeg võrdlemisi väga lühikene oli, kui arvesse võtta silla kõrgust, 17,50 meetrit, veepinna ja roopa-pea vahel, ja väga kiiret veejooksu sellel kohal.

Vana Narva sild üle Naroova jõe seisis koos kahe avauslisest lahtilõikamata fermast, mis keskmise kivijala juurest, Petrogradi poolt otsast, purustatud oli. Purustuse tõttu kukkus selle ferma jõepoolne ots vette, kuna teine ots Petrogradi poolse kalda ferma alusele peatama jäi. Peale selle oli ka Tallinna poolse avause

ferma vigastatud, kuigi ta siiski oma kohale jäi.

Et silda liikumiseks korda seada, tuli järgmised tööd ära teha:

Jökkekukkunud ferma ots sai kahe suure kivikastiga kummaltki poolt fermat ära kindlustatud. Kivikastide peale laoti esiteks palgid ja palkide peale tehti kolmeastmeline rest, mis uue ferma üheks ajutiseks toeks jäi.

Sellesama ferma teise otsa alla, mis Petrogradi poolse kaldatoe peale ainult 0,12 sülla, ehk 24 tsentrimeetri pikkuselt peatama oli jäänud ja vähemagi juhtumise juures jõkke kukkuda ähvardas, ehitati kaldatoele lisaks kivist toetussein. Seina sisse müüriti püstroopad, et takistada seina allalibisemist.

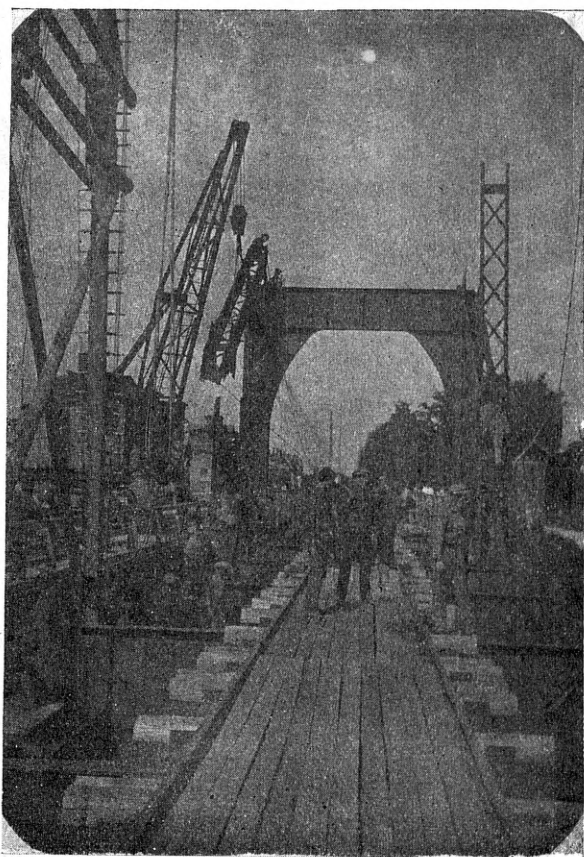
Keskmise kivijala juurde ehitati puust raamtugi, mille alumine ots betoonist valatud kaitse massiivi ning massiivi ja kivijala vahelise kivimüüri peale najab, kuna tema pealmine ots kivijalast üleulatava Tallinna poolse ferma otsa alla kinni kiiluti. Peale selle tuli ferma osal, mis üle keskmise kivijala ulatas, pealmised vööd ja ristühendused ära lahutada et selle tõttu tekkinud avausse uue 16 süllalise ferma otsi paigutada.

Jõkke kukkunud ferma poole keskkoha peale ehitati palkidest rest, kuna avause üle, mis selle resti ja kivikastide peale tehtud resti vahel oli, 7,5 süllaline ferma asetati, mille keskkoha alla veelgi raamtugi tehti.

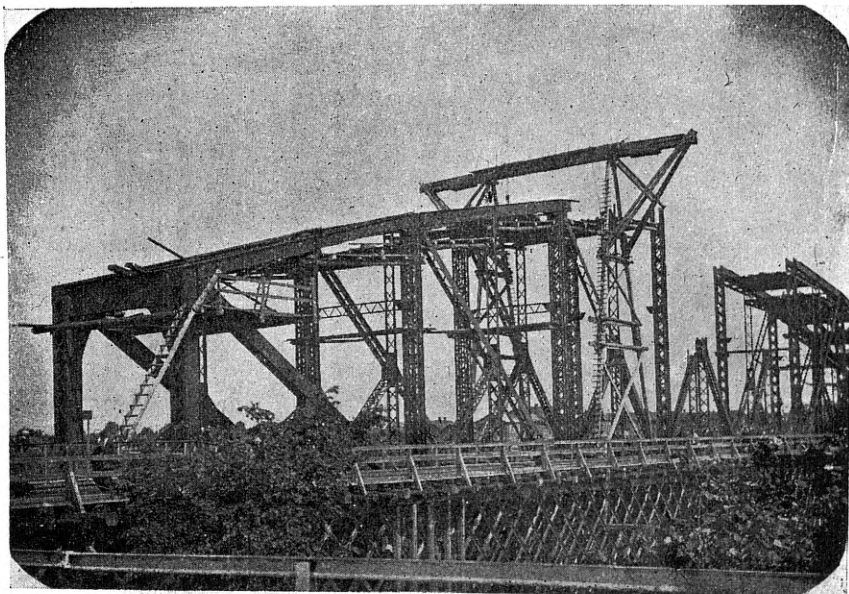
Jões lamava ferma ülemise otsa peale ehitati ka puust kanderest ja vahe, mis selle eelmise resti vahel oli, kaeti 6 puutalaga, mis poltidega ühendatud ja mille alla keskkoha jällegi raamtugi asetati.

Ülejäänud kaldapoolne avaus on niisamasuguste puutaladega kaetud, mille otsad kanderesti ja kaldatoe peale najavad ja keskkoha puust kandetoe peal seisab.

Tallinna poolse avause ferma ots, mis Tallinna poolt otsast rikutud oli, toetas ennast Venemaa poolt ehitatud ajuti-



Fermade panemine Narva sillal.



Narva sild enne valmissaamist.

se liipritest toe peale. See ajutine tugi vajus kevadel tublisti viltu ja tuli sellepärast uuesti õiendada ja ferma ots parandada.

Peale liikumise avamist said silla juures veel järgmised tööd tehtud: sissekukkunud fermal tulid kivikastide kohal alumised ja pealmised vööd palkidest raamiga tugitada. Kivikastide vahel olev ferma osa oli tarvis betooniga täita ja see osa fermast, mis kivikastide vahelt välja ulatas—ära lõigata, et vesi kastisid mitte uhtuma ei hakkaks. Kastide ümbrus tuli kividega täita ja kasti nina rauaga katta. Pealmine ehitus täiendati kontr-roobastega, kaitsepakkudega ja käsipuudega.

Rongide liikumise julgeoleku kindlustamiseks tuli roopatee kordaseadmiseks 1919 a. jooksul vahetada 82,318 liiprit, 39 komplekti ühendatud pöörangu pakkusid, 1,776 üksikut pöörangu pakku, 204 silla tala j. n. e. Peale selle tuli uuesti üles ehitada 11 kilomeetrit roopateed, mis täiesti purustatud oli (roopad kõigi ühendusosadega), vahetada roopaid 3 kilom., teed tõsta mitmes kohas ühtekokku 80 kilomeetri ulatuses ja kruusa tee parandamiseks välja vedada 2,286 kub. sülta.

Eelpool püüdsin pilti anda sellest, missuguses seisukorras raudtee oli sel ajal, kui see Eesti valitsuse alla jäi ja mis tuli olude sunnil esimeses järjekorras ärateta selleks, et raudtee, nagu niisugune, võis oma ülesandeid täita.

Järgnevat aastate tegevuse kohta teede paranduse alal selgema kujutuse saamiseks olgu alljärgnevat tabelid:

Eksploteeritavate teede pikkus

a) laiaroopalised:

	Peateed klm.	Kõrvalised teeharud ja jaama teed klm.	Riikliste ja eraasutuste tarvitada klm.	K o k k u
1919	655,35	—	—	—
1920	665,852	307,093	92,371	1065,314
1921	665,852	308,158	92,614	1066,624
1922	665,852	319,203	97,803	1082,858

b) kitsaroopalised:

1919	135,58	—	—	—
1920	117,463	135,557	95,154	348,174
1921	117,463	125,766	95,154	338,383
1922	117,463	134,878	65,548	317,383

Vahetatud liiprid ja pöörangu prusse:

	Liiprid	Pöörangu prusse	
		Komplekti	Üksikuid
1919	82,318	39	1778
1920	105,467	117	—
1921	103,674	—	2364
1922	158,159	166	—

Teede ballasteerimiseks on väljaveetud kruusa ja liiva:

	Kant mtr.
1919	22,203
1920	105,514
1921	74,985
1922	52,830

(Järgneb)

Varssavi raudtee konverents.

(Järg ja lõpp).

Teise punkti, s. o. Tallinna—Pariisi vahel üle Varssavi ja liini kurseerivate rongide sõiduplaanide kokkukõlastamise ja Zengale- (jaam Poola-Läti piiril, kust Lääne-Euroopa normaal roobastee algab ja Ida-Euroopa (meie) roobastee lõpeb) Pariisi ümberistumata otseühenduse sisseseadmise asjus, tulid poolakad meile igatpidi vastu ja panid ette käiku määrata uut kiirrongi Zengalest Varssavini, eriti just seks, et meie reisijad õhtul Varssavist

üle Viini Shveitsi ja sealt edasi kokkukõlastatult Pariisi mineva rongi peale jõuaks. Poolakate ettepanek polnud aga meile vastuvõetav, sest et siis meie omalt poolt ka uue kiirrongi käiku oleks pidanud määrama, äraminekuga Tallinnast umbes kella 12 ajal, et ta Riiga umbes k. 24 ajal jõuaks, kust ajaviitmata Zengale peale edasi läheks, nagu see praegu meie rongide nr. 1 ja 2 sünnib. Selle teise paari kiirrongi peale ei leiduks meil aga prae-



Insener K. Jürgenson,
tema nimetamise puhul teedeministeeriumi nõunikuks.

gusel ajal tarvilisel määral reisijaid. Muuta meie rongide nr. 1 ja 2 sõiduplaane, missuguste kaitsmine Nizza konverenzil suurt vaeva maksis, vastavalt eeltähendatud nõuetele, pole ka võimalik, sest et siis meie reisijate huvid riivatud saaks. Ka kõik teised poolakate poolt ettepanud teisendid selle ühenduse parandamiseks lükati tagasi, sest et Tsheho-Slovakkia kuidagi vastu ei tahtnud tulla Austrialt suuremat kompensatsiooni saamata, mis selles seisis, et Austria igapäevasesse käikurongi oleks pidanud määrama, missuguse

Järel temal vähematki tarvidust pole ja selle tagajärjel igapäev 400 klm. tarviduseta rongi jooksu kulud sunnitud oleks olnud kandma.

Eelpool tähendatud põhjustel jääb maksvaks edaspidiseks praegune rongide kokkukõlastamine. Samadel põhjustel ei saadud ka päevakorra 3. punkti tarviliselt lahendada. Nagu juurelisatud protokollis kavast (lisa nr. 1) näha, seisid Tsheho-Slovakkia esitajad ka selle lahendamise vastu ja, võib öelda, ilma et neil seks olulisi põhjendusi oleks olnud. Küsimuse lahendamiseks

tulevikus, vastavalt üldistele huvidele, on siiski lootusi olemas, sest et Tsheho-Slovakkia esitajad lubasid tagasijõudmisel oma ministriumile seisukorda selgitada ja tähendatud otseühenduse parandamiseks kaasa mõjuda. Konverentsil ei võinud aga nemad antud kindlate juhtnööride vasta-

pkt. 3 asjus saavutatud. Nimelt lepiti seal kokku Riia Varssavi otseühenduse vaguni edasilaskmise kohta üle Viini ja Shveitsi Bologneni (Itaalia) ja uue otseühenduse vaguni käimapanemise kohta Varssavist Meran'ini, mis meie Shveitsi ja Itaaliasse reisijate huvidele vastab, sest et 16 tunni-



Eesti raudteelaste kongress 1924 a. kevadel.

selt toimetada. Et Tsheho-Slovakkia poolt võetud seisukoht ilma aluseta oli, saab see muidugi ajakirjanduses jutuainet andma, millega juba Poola informatsiooni -büroo algust teinud on. Vaatamata kõige peale sai konverentsil siiski teatud tagajärjed

line seisuaeg Viinis ära kaob, aset andes 5 tunnilise seisuaegale Baselis.

Lõpuvormis konverentsi protokoll saadetakse poolakate poolt lähemas tulevikus, mispärast teda praegu juurelisada võimata.

Pärnu Antsla laiaroopaline raudtee.

Allpool avaldame Pärnu linnavolikogu poolt meile Pärnu-Antsla raudtee ehitamise kohta tehtud otsuse; avaldatud küsimuses jääb toime oma eriarvamise juurde, mille ühes järgmises numbris avaldame.

Toime.

Arvesse võttes, Pärnu linna ja maakonna elanikkude üksmeelset tahtmist, linna ja ümbruskonna kaubandus-ning tööstusringkondade soove ja maakonna omavalitsuse toetust;

veendunud olles, et Eesti-Läti tolliuniooni teostamisel kogu Lõuna-Eestit ähvardab võimalus Riia linna mõjukonda sattuda, mille tagajärjel meie kodumaa küljest majandusliselt eralduksid Võru, Petseri, Valga, Pärnu ja osalt Viljandi ning Tartu maakonnad;

nähes, Pärnu ja muu Lõuna-Eesti majanduslise iseseisvuse kaitsemiseks ja arendamiseks ainukest pääseteed otseühenduse loomises Pärnu sadama ja Valk-Petseri magistraaltee vahel, nimelt

kõige lähemal sihil üle Abja-Tõrva-Sangaste (ehk Keeni), mis praegusest Riia liinist 75 kilomeetri võrra lühem oleks;

tähele pannes, selle raudtee elulist tähtsust Pärnule, Lõuna-Eestile ja kogu riigile ja, arvestades hädadohtu, mida toob liini ehitamata jätmine ehk viivitus ehituse algusega, sest ei tohiks kauemini edasi kesta praegune seisukord, kus eriti Pärnu on kaotanud ühenduse oma loomuliku tagamaaga ja Pärnu sadam ning kaubandustööstuslised ettevõtted möödapääsemata hävinemisele vastu lähevad;

ja silmas pidades, et kõik muud raudtee ehitamise kavad ei suuda täita pääülesannet, nimelt takistada Lõuna-Eestit Riia majanduslise ülivõimu alla sattumast —

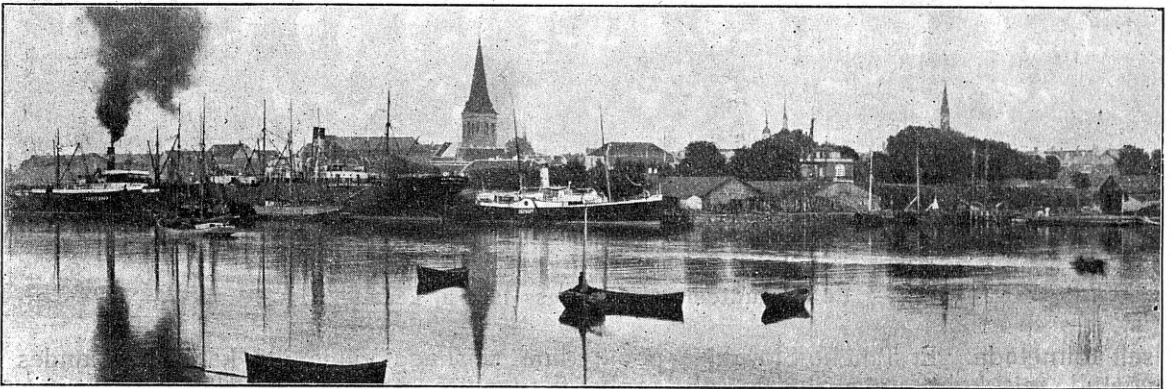
Pärnu linnavolikogu omal erakorralisel koosolekul 11. märtsil 1924 a.

5) tasuta anda kavatsetava raudtee liini ja jaama ehitamiseks tarviline maa-ala linna maade piirides;

6) määrata Pärnu linna poolt 500.000 marka ehitatava raudtee eeltöödeks.

Juba aastakümnete jooksul teeb Pärnu linn katseid jalule seada ühenduse tagamaaga, millega temal elav kaubandusline läbikäimine oli, alates kolmeteistkümnendast aastasajast kuni laiaroopaliste raudteede ehitamiseni uuemal ajal. Need katsed on alati vastuseisu leidnud Pärnu-Tallinna Kitsaroopalise Juurdeveo Raudtee valitsuse poolt, kelle asupaik Petrogradis keskvalitsuse lähedal oli, ja tuntavalt Riia börsekomitee poolt, kelle huvides ikka on olnud Pärnu sadama tegevust piirata.

Selle tagajärjel on Pärnu, minevikus õitsev kaubanduslinn ja sadam, mille



Pärnu jõgi sadamaga ja vaade Pärnu linnale.

OTSUSTAS ühelhäälel:

- 1) tunnistada hädatarvilikuks Lõuna-Eesti laiaroopalise raudtee ehitamise sihiga Pärnu-Abja-Tõrva-Sangaste (ehk Keeni) — Antsla;
- 2) Vabariigi Valitsuse poole pöörduda tungiva palvega, eelnimetatud raudtee ehitamine päevakorrale võtta ja kõige ligemal ajal ehituseeltööd alustada;
- 3) linnavalitsusele ülesandeks teha käesolev volikogu otsus ühes täiendava seletuskirjaga viibimata Vabariigi Valitsusele edasi anda;
- 4) saata ära kirjad Vabariigi Valitsusele esitatavatest linnavolikogu otsusest ja linnavalitsuse märgukirjast kõigile riigikogu rühmadele ja Lõuna-Eesti linnade ning maakondade omavalitsustele;

väljavedu veel 1863 a. Tallinna omast suurem oli, täiesti kiratsema hakanud, ja suured kaubaladude hooned seisavad praegu kasutamata ning kõdunevad. Mitmed kaubamajad, mis minevikus välja vedasid sajad tuhanded ja miljonid puudad tooresaineid, pääasjalikult linu ja takku, Võrumaalt, Petserimaalt ja Pihkva ümbrusest, nagu näituseks Inglise kaubamajad Bett ja Co., Anguh ja Co. ja teised, on oma tegevuse Pärnus lõpetama pidanud, kuna muud kaubandusliselt hästi korraldatud organisatsioonid, kellel väline krediit kindlustatud, tegevuseta on. Kui Pärnu ligemal ajal ühendust ei saa Valga, Võru, Petseri ja Pihkvaga, siis lähevad Pärnu kaubandus ja sadam paratamatule hävinemisele vastu.

Mitte üksnes mure oma linna ja sadama saatuse pärast ei sunni meid pöördu-

ma Vabariigi Valitsuse poole, vaid ka kindel veendumus, et kogu Lõuna-Eestit varitseb hädaoht Riia linna mõjupiirkonda sattuda, mille tagajärjel meie kodumaa küljest majandusliselt eralduksid: Võru, Petseri, Valga, Pärnu ja osalt Viljandi ning Tartu maakonnad. On selge, et selle all mitte üksnes Pärnu ei kannataks, vaid sarnane olukord kogu meie riigi majanduslisele elule kõige tugevamaid vapustusi tooks.

Ainuke abinõu, mis suudaks Pärnut ja Lõuna-Eestit päästa meie riigi majandusele, on otseühenduse loomine Pärnu sadama ja Valk-Petseri magistraaltee vahel, ja nimelt kõige ligemal teel sihiga üle Abja-Tõrva-Sangaste, mis kaubanduslises läbikäimises Võru-Petseri ja Pihkva taguse maaga Riiga viivast liinist umbes 75 kilomeetri võrra lühem oleks.

Selle tee ehitamisega liituks seni majandusliselt ja osalt ka kultuuriliselt hädaohus seisev maa-ala riigi lõunapoolses osas jäädavalt meie kodumaa külge ja võimaldaks peipsitagusele ja Lõuna-Eesti kaubandusele väljapääs merele Pärnu, kui kõige lähema, sadama kaudu. Ühtlasi võidetaks Eestile teine magistraalühendus Venemaaga, Pihkva-Valga liin, mis praegu meie naaberriigis Lätis lõpeb, ja tõstetaks endisele õitsvale järjele kodumaa teine suurem sadam, millel oma loomulik tagamaa on.

Kavatsetav uus tee läheks läbi metsarikastest ja jõukatest maakohtadest, nagu Helme, Karksi, Taagepera ja Tõrva; ka elustaks see liin Valga maakonda ja hõlbustaks Tartu tööstussaaduste levitamist.

Kõik muud raudtee ehitamise kavad ei suuda täita eelnimetatud peaülesannet, nimelt takistada Lõuna-Eestit Riia majanduslise ülevõimu alla sattumast. Petseri-Tartu-Tallinna liin ei võimaldaks seda, kuna ainult 15-kilomeetriline teelühennemine, Riiga võrreldes, tähtsusetuks jääb. Kui varem Pärnu-Mustvee laiaroopalise raudtee ehitamine päevakorral oli, siis on see kava po-

liitliselt muutunud olukorras oma tähtsuse kaotanud. Ka Pärnu-Viljandi-Tartu-Petseri tee ei täida peaülesannet, kuna ta puudutamata jätaks kõige enam hädaohus oleva osa Lõuna-Eestist; ka oleks see liin pikem ja ta ehitamine selle tõttu märksa kallim.

Pärnu sadama töövoimet puudutavad arvustused on nõrgalt põhjendatud. Pärnu sadam külmab samal ajal kinni, kui Riia sadamgi: nii lõppes navigatsioon tänavu ühel päeval Riiaga. Juba ühe väiksema jäälõhkuja, „Jüri Vilmsi“, kohalviibimine võimaldas laevasõidu alal hoida niisama kaua, kui Riiaski. Ka korraldub kaubandusline tegevus sadama olude kohaselt ja lahe kinnikülmamisel läheksid ekspordkaubad Riia asemel Tallinna kaudu välja- maale.

Mis puutub sadama sügavusesse, siis pääsevad Pärnu juba praeguse sügavuse — 18 jala — juures kõik 2000—2500 tonnilised laevad, s. o. 90—95% kõigist Baltimerel sõitvatest laevadest. Jõesüvendajate karavaan suudaks Pärnu sadama mõne nädala jooksul süvendada kuni 22 jalani, ja see võimaldaks sissepääsu laevadele mahutusega 5000—9000 tonni.

Kavatsetava tee ehitamisega ei tohiks silmapilkugi viivitada, sest juba praegune seisukord toob riigile kahju, ja need kahjud suurenevad iga kuuga. Samal ajal, kui meil veel vaieldakse selle üle, kas tolliunioon Lätiga soovitav on või mitte, teostatatakse naaberriigis juba kindlat majanduspoliitilist kava, mille tõenduseks on Ruhja-Lemsalu-Riia liini ehitamine, ühenduses tolliuniooni ettenähtavate järeldustega.

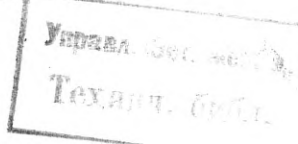
Kõiki eelpool toodud asjaolusid silmas pidades, ei või Pärnu linna omavalitsus rahulduda seni kestnud ja järjekindlalt halveneva olukorraga, vaid, esitades Vabariigi Valitsusele oma otsused 11. märtsist s. a., jääb kindlasti lootma, et riik kiirelt tegevust alustaks selle Lõuna-Eesti põleva- ma päevaküsimuse lahendamiseks.

Soome raudteelase kiri Eesti ametivendadele.

Kui meie siin, Soomes, teate saime enamlaste võimuhaaramise kavatsusest seal, Tallinnas, siis hakkas meie, soomlaste, veri keema. Meie tahtsime samal silmapilgul üle Soome lahe tulla Teid aitama; tahtsime vere ja rauaga kättemaksta nenedele, kes on julgenud meie vennasrahva noort ise-

seisvust nii toorelt haavata. Mitmed, mitmed soomlased haarasid pussid pihku ja vandusid omas mõttes kättemaksta vennasrahva rõhujatele.

Kuigi enamlastel oleks korda läinud nende võimuhaaramine — tänu Jumalale, et see nii pahasti ei juhtunud — ent nende



ülevõim ei oleks pikaajaline olnud, sest siit oleks tulnud niisugune abijõud Teie vägedele, et Teie maal ei oleks olnud ühtegi enamlast, igatahes mitte elavat. Kuna meil ülepea teatakse, et mina ühes teistega olen Eesti sõber ja kuna veel teatakse, et olen vaimustatud kaitseliitlane (minu naine ja poeg kuuluvad ka aktivistidena kaitseliidu organisatsiooni), sellepärast on paljud minult küsinud, kas mitte juba paras aeg ei ole appi minna oma vendadele Eestis? Meilt oleks tulnud suured salgad, kui abi oleks tarvis läinud. Vene laevastik oli küll Helsingi ja Tallinna vahel valvel, et takistada soomlaste appitulekut, aga sellepeale vaatamata oleksime siiski läbi-pääsenud, kui mitte teisiti, siis ringtee kaudu.

Soovin südamlikult õnne Eesti rahvale, et mäss nii ruttu lämmatati. Igatahes Teid varitses suur hädaoht ja see võib korduda alati. Selle hädaohu takistamiseks oleks minu arvates tarvilik organiseerida iga suuremas raudtee keskkohas (jaamas) kaitseliit

ainult oma raudteelastest. Nii on meil Soomes. Kui vaenlane katsub võtta oma alla mingisugust raudteejaama, siis mobiiliseeritakse kohe oma raudtee kaitseliit, kes kohe vaenlasele esimese vereristimise annab veel enne, kui kaugemalt abi jõuab.

Meie, Soomes, paneme kõige oma lootuse meie kaitseliidu peale. See on üks nendest jõududest, mille ees enamlased siiski värisevad.

Palun edasi anda minu paremad tervitused kõigile sõpradele, sõbrannadele Eestis.

Soovin Teile õnne ja rõõmustan ühes Teiega.

Elagu Eesti, elagu Eestimaa! jälle uuesti nii kalli verega lunastatud iseseisvus! Elagu Eesti vahvad pojad! Kolmekordne elagu!

**Eesti huvireisudest osavõtnud
Soome raudteelane E. V.**



Raudtee õnnetus Voltveti jaama lähedal kitsarööplisel raudteel.

Balles Bridge silla kangelane.

Edvard Price Bell järele.

Eineaeg depoos.

Haamid, viilid ja alasad olid vaikinud. Tervel suure ehituse laial ulatusel ühes vedurite ruumidega, millised kiirtetaoliselt ühest pöördelauast vaadates hiigla kodaratena paitsid, sõid töölisel pakse võileibu sealihaga ja kõvakskeedetud munadega. Nad istusid üksikult ehk gruppides—määrinud tööpükstes, katmata peadega, küünarnukiga põlvele toetades, enamasti vaikelt ja sõid mõtetes.

Nende jalge all oli must, õline põrand, peade kohal hõljus tume veduri suitsupilv. Nii määrinud olid aknad, et väljast päiksepaistelise ilmast ainult nõrk valgusejuga sisse võis tungida. Siin ja seal seisis vask õlikannud, rattamääre plaskud, õlised pingid. Masinate all aukudes ilmusid veepinnale rohekad laialivalgunud õliplekid. Põrand oli ülevi kaetud rahvaste jäänustega. Kaugelt vagunite-pargist kostis ähkimine, löögid ja kruksumine vedurite pöörde operatsioonide tagajärjel.

Selle ringi segmen-dis, mis oli määratud reisijate vedurite asukohaks, oli üks iseäralik aken — lai, kõrge ning puhas. Sealt sissevoolav valgus tõi selgelt nähtavale suurima reisijaterongi veduri „Nr. 6“ ühes vask numbrilauga. Pikk, sale ja ülenlev oli see hiiglane, loodud lõikama tuult. Käepide, eeslatern, korsten, aurukatel, kaitselapp, tender, suured kahekordsed sõidurattad, iga jagu ja osa, iga vasetükk oli poleeritud, nii et läikis — sõnaga, sarnane varustus, millise kaasa võib anda ainult osav teener tujukale kuningale.

Vähe maad vedurist eemal oli vaikselt töötamas üks sinisilmaline, ilusate juukstega ja jumeline noormees: ta nägu ja maneerid olid lapselikud, keha kõhn ja pikk, rind sügav, käed suured — ümbrus näis olevat vajutanud sügava jälje terve

ta olemise peale. Noormehe ees, ülesseatud lihtsate raamide peal seisis kaks lõuendit, millised toetusid kokkupandavale redelile. Üks neist, nähtavasti juba lõpetatud, oli õlimaal vedurist „Nr. 6“. Teine, mis hakkas võtma vormi ja väljendust kunstniku pinsli all, oli ka maal suurest vedurist; kuid, kuna esimene kujutas masinat depoos seismas, näitas viimane teda kihutamas läbi halli öö, läbi mägise ja orglise maakoha, puie, ümber ilusa käänaku eespool,—kus seisis üks vanamoodne kinnine puusild jõel.

Korraga kostis kusagilt vali, sügav hingamine. Linalakk kunstnik, süvenenud valguse ja varju, hääle ja värvi müstee-



Rongiõnnetus Kaarepere jaama lähedal.

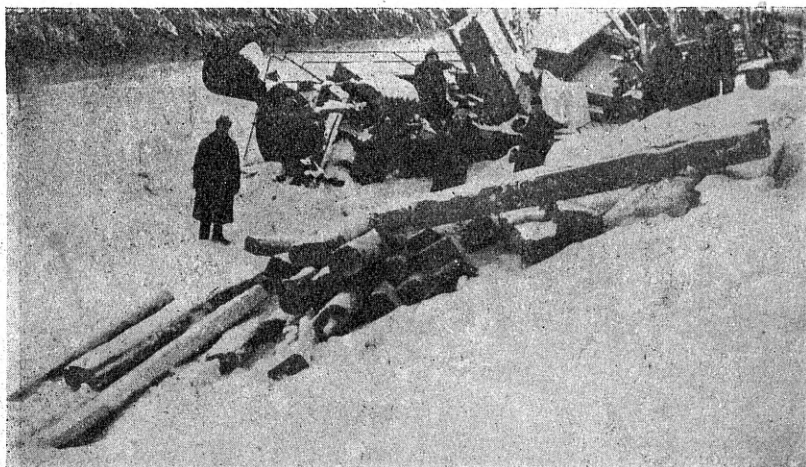
riumidesse, pöördus kähku ümber. Siin-samas, vaadeldes mõlemat lõuendit, seisis üks kehakas inimene tõsise, habemes näoga ja laia kortsus otsaga. Ta hoidis kübarat käes ja pühkis oma massiivset nägu täpilise, siidise rätikuga. Ta juuks oli ühevärviliste lokkide tihe vaip ja silmad, mis olid sama sinised kui maalijal, vaatasid imeselt ja ilusalt tihedate kulmude alt.

„Ma nimetan seda suureks tööks“, lausub ta.

Kunstnik oli keeletu. Esiteks ei olnud ta mitte vähe imestanud ja teiseks, ta tundis teda hästi, ja—nagu kümnedtuhanded

kaasteenijad, seisis ta seletamatul hirmul selle tugeva mehe ees, kellel oli kähär juuks, sinised silmad ja mõjuv nägu. Kerlev Cravford oli selle mehe nimi. „Curly“ Cravford, ehk sageli „Vana Curly“ nimetas teda teenijate-pere, kui teda ise nähtaval ei olnud.

„Vana Curly“ ei olnud mitte enam ega vähem, kui raudtee president. Selleks oli ta tõusnud masinamäärija ametist. Ta oli kodukoetud geenius ja ei olnud iialgi kaotanud omi primitiivseid omadusi, oli kõigist, seltsis teenivaist ametnikkest, kõige osavam, kõige väsimatum ja mitte kusa-gilt puuduv. Tervel raudtee ulatusel ei leidunud peaaegu kedagi, kes ei oleks teda tunnud nägemise järele ja tuhanded neist olid tunnud tema võimsa käe pigistust.



Rongijõnnetus Kaarepere jaama lähedal.

„Kuidas juhtusite teie siia?“ küsis „Vana Curly“.

„Ma olen siin igapäev, kui minu masin depoo seisab“, vastas blond maalija.

„Teie masin? Kas olete seltsi teenija?“

„Jah, härra, ma olen Nr. 6 ahjukütja“.

„Vana Curly“ kortsud ja kulmud tõmbusid koomale, kuna silmi vaevalt näha võis.

„Siis olete teie ainult kunstnik - asja-armastaja?“

„See on kõik, härra“.

„Mis teie nimi on?“

„Byers—Dutton Byers“.

„Byers? Ma tundsin üht meest nimega Byers. Ta suri oma masina all Cedar Curve käänaku kokkupõrkel“.

„See oli minu isa, härra“?

„Kas tõesti!“ hüüdis „Vana Curly“, vaadeldes noormeest tõsiselt ja midagi meeletuletades. „Jah“, ütles ta viimaks, „Teie näete välja nagu Byers — parem kõigist vedurijuhtidest, kes seniajani teenistuses on olnud. Kui ma oleks teie nägu veidi vaadelnud, oleksin teid tunnud. Ma ei unusta kunagi teie isa iseloomulikku suud. Vaene mees, ta oleks võinud maha hüpata, nagu ahjukütja, kui oleks tahtnud“.

„Vana Curly“ pilk langes tagasi lõpetamata veduri maali peale.

„Mitte jooned pole need“, lausus ta, vaid elu. Vaadake seda suitsu, mis voolab välja horitsontaalselt raudsest korstnast. Pange tähele neid lendavaid rattaid ja seda vihast küttekolde leegitsemist pimeduses. Võib kuuldagi ta hingamist, näha —

kõikumist, kuulda ta rataste mürtsumist roobastel! Kas tead, poiss“, pööras ta maalija poole. „Mul oli poeg ja ta oli ka kunstnik. Suri mineval aastal kopsupõletikku, mis nii kiirelt edenes, et, ehk ma küll sõitsin peatamata teisest liini otsast, ta seni juba surnud oli, kui koju jõudsin. Minu poissmaalis suurepäraselt, kuid ma ei usu, et ta oleks suutnud niihästi maalida, kui teie. Kust olete teie pärit?“

„Mina olen sündinud mägedes Ball's Bridge silla taga“.

„Tõesti! Kas teie ema elab veel?“

„Jah, härra“.

„Kas elate emaga?“

„Jah, kui olen kodus“.

„Kus?“

„Teie vist teate suurt halli veskit Ball's Bridge silla läheduses?“

„Muidugi“.

„Vast ehk mäletate üht väikest rohelist puumaja kõrgustikul teiselpool jõge?“

„Mäletan — selgesti“.

„Seal ma elan emaga“.

„Mu Jumal!“ ümises „Vana Curly“ mõtetes. „Ikka ja jälle olen ma jahil käinud nois metsades, kalastanud, sõitnud ja ujunud nois vetes. Kümmel korral olen mööda käinud teie uksest kiviviske kau-

guselt. Kord, öösel, olles kalapüügil, magasin hallis veskis. Ei usu, et oleks kusagil maa peal ilusamat kohta, kui see, mis Ball's Bridge silla juures. Ütle mulle, noormees, kas oled kunagi kunstikoolis käinud?"

„Ei, härra.“

„Kas oled kunagi mõtelnud seda teha?“

„Jah, muidugi — mitu korda — kuid —“

Kostis vile, depoos hakkas jälle töö peale ja Dutton Byers tõttas kähku omi pinslid ja maale kokkupanema. Keegi tuli tähtsa asja pärast presidendi järele, ja kui ahjukütja-kunstnik silmad tõstis, nägi ta „Vana Curly't“ ruttavat läbi vedurite hulga ja tõkatiga määrduvad inimeste.

Õõ tuli Ball's Bridge silla üle, õõ Jenny Byersile haruldase ja õnneliku päeva järele kunstnik-ahjukütja Dutton Byersi emale. Nädalaselt käigult, või ja munadega turule, oli ta tagasi jõudnud summaga, mis, kümneaastasele hoiusummale juurde lisades, ühele arvele lähemale viis, milline ammu juba oli kindlaks määratud. Hõberaha, mida ta vähehaaval teeninud, oli ta paberrahaks ümbervahtanud ja hoidis alal suure piibli lehtede vahel. Ehk küll Mrs. Byers väliselt riitunud hästi ja ajakohaselt, oli ta ometi vanamoodne naine, kes pidas piiblit täitsa hädaohuta panipaigaks ausale töövilljale.

Iseäraliku sügava ja magusa naeratusega pani Mrs. Byers suure piibli kinni, asetaski ta kõrgele riiulile toanurgas ja tuli tagasi lambiga valgustatud laua juurde.

„Nüüd“, unistas ta, „kui Dutton homme koju tuleb, teen talle üllatuse ja ütlen sellest asjast“.

Puna tõusis tal palgesse, nagu seda mitme kuu jooksul ei olnud näha. Ta keha, mis lihtsalt riidetatud, oli väga sale, näost paistis meelegindlus ja õrnus, silmad olid tumedamad ja sinisemad, kui poja omad. Iseteadvus, mõte, usk, töö, enesalgamine, kriitiline ja otsustav temperament, uhke loomus, tundelikkus kõige vastu,

mis oli puhas, ilus, — kõik see näis rääkivat elavat keelt anderikka poja lehest emas.

Kümneaastane hoiusumma!

Viimaks ometi võis poeg raudtee teenistusest vabaneda. Milline mure, milline hirm valdas ta südant, kui poeg selle elukutse valis!

„Varem ehk hiljem, Dutton“, oli ta ütelnud, „igaüks, kes töötab raudteel, saab surma ehk jääb sandiks“.

„Oh ei, ema, oli ainult üks juhtumine inimestega. Meie pistilluke savine maalapike ei suuda meid üleval pidada. Sa oled rohkem kui küllalt minule head teinud. Ma pean tööd tegema. Maalimist tahan ma ikka jätkata. Võib olla, avaneb mul võimalus ühel ilusal päeval pilte äramüüa. Siis tahaks ma tagasi tulla ja sinu seltsis aastaid õnnelikult mööda saata,



Rongiõnnetus Kaarepere jaama lähedal

sinuga, kellele ma kõige eest tänu võlgnen. Vaata, ema! Ma mõtlen, niikaua kui meie elame, hoiame puutumata meie sõpruse kuldne side Ball's Bridge silla juures“.

Nüüd võis poeg raudtee teenistusele selja pöörata! Nüüd, ehk küll üldine hoiusumma väike oli, võis poeg siiski kasutada juhust.

Vaadates läbi hämara valguse ahju ääre poole, nägi Mrs. Byers, et väikse punasest puust kella tunninäitaja lähenes kümnele. Kell kümme, ehk umbes sellel ajal lendas Duttoni rong iga õhtu kui meteor üle Ball's Bridge silla. Igal möödumisel tereatas Dutton ema, millise kombe ta isalt oli

päridud. Endisel ajal ei olnud mitte ainuüksi sale, murelik naine, vaid ka väike, imestanud pois oodanud rongi möödumist. Veduri lähenemisel Ball's Bridge sillale lendas ahjuuks pärani lahti, punane tulekeel loitas üle halli naeratava näo ja üks tugev käsi andis märku pimeduses. Hall nägu oli kadunud punase tule eest, andes teed noorele priskele näole, ümbritsetud valgeist juukstest. Kuid Mrs. Byers ei näinud ainuüksi noort nägu: selle taga arvas ta nägevat elavalt, nagu ennegi, ka halli nägu.

Lampi mahakeerates sammus Mrs. Byers läbi toa lahtise ukse juurde, astus välja ning seisis palja peaga ja rätikuta

veekukkumine kostis öövaikusse kui kõlarikas muusik.

Ütlemata armas oli see kõik Jennie Byers'ile. Rohi, lehed, voolud ning säraavad tähed jões ja kose viisirikas kohin tõid tagasi ta õnnerikkamad eluaastad. Siin oli ta armastanud mehiste meest, siin oli ta kunstniku leidnud omas pojas. Jällegi istus terve poiss ta kõrval. vaadeldes taevast ja vett, jälgides lendavaid linde, ikka ja jälle tabades looduse iluavaldusi, mida ta ise ei märkanud.

Milline imelik, metsik poiss!

Väsinud vaatlemisest ja lobisemisest, jooksis poiss metsa, tiirles ringi kui hirmunud metskits ja tuli viimaks tagasi naerdes ja õhetades, juukstes murdunud oksad ja kriimustatud näoga. Siis jälle võttis end riidest lahti, ronis tulba otsa ja hüppas sealt sügavasse vette. Ema süda läks rahutuks; kuid aegamööda, kui poiss hakkas ujuma rinnuli ja selili, küljeli ja vee all, kadus kõik kartus, olles vaimustatud ta julgusest ja jõust.

Viimaks ärkas Mrs. Byers unistusest, sest aeg võis olla üle kümne.

Mis ometi võis juhtuda Duttoni rongiga?

„Ei midagi“, ütles ta enesele „jäi ju ta ka mõnikord varem hiljaks“.

Vaikselt silmitsedes veski tumedat kogu

vahutava allalangeva veega, pööras Mrs. Byers aeglaselt pilgu imeliku, virvendava valguse poole. Alguses paistis see vaevalt üks silmapilk; jaaniussi arvas ta selle olevat. Kuid ilmudes jälle muutus selgemaks ja kestmamaks. Valgustatud pind kasvas ikka suuremaks. Tulid ehk töölisid kokku laternatega? Ehituse tumeda kogu lõiksid läbi valgustatud ruudud. Vett mööda, nagu näis Jennie Byersile, kõikus punakas valguse juga. Tulid nähtavale jämedad veski seesmised palgid. Kose vaht, tõustes ja pudenedes, läikis kui lihvitud kalliskivi. Kaks selget mõirgamist kostsid kukku-



Rongiõnnetus Voltveti jaama lähedal 14. 4. 24 a.

mahedas suveöö õhus. Künka tipul, õige lähedal, seisis jääme jalakas. Üksildane naine astus selle kõrvale. Rohi ta jalge all oli kuiv ja sametine. Suure jalaka ja kõigi teiste puude lehed olid krobelseks läinud ja päiksest pruuniks põlenud. All lebas jõgi, olles laiunenud ja süvenenud suureks veskitiigiks ja ta põhi majesteetlikuks tähtevõlviks. Ühendates valguse ja varju unistatud jõge, tõsine ja romantiline, seisis Ball's Bridge sild nagu julge ja piltlik eelterasaja ülielanik. Vastupidises sihis valvas tüme ja kõrge, hall veski, kuna ta hiigla ratas seisis liikumatult ja

vast veest ja mingist uuest metsikust, paisuvast ja liginevast tormist.

Metsikult, tummalt vaatas Mrs. Byers ringi.

Iga asi võttis ilusa värvi. Puud, mäed, vesi, isegi õhk punetasid.

Hetkeks valitses sellel künkatipul surmavaikus. Siis kuuldus surutud nutt, südantlõhestav kiljatus ja suure jalaka juurtel lebas liikumatu keha.

Dutton Byers oli seganud „Nr. 6“ suurt ahju, löönud kinni paksu terasukse ja seisnud keset tendrit labidas käes.

Hiljaksjäänud kaubarongi õnnetuse tõtu kihutas õine kiirrong niisuguse kiirusega, mis võimatuks tegi hiljaksjäämise.

Kihutamine, vile ja tuli. „Nr. 6“ lõi kas läbi tunnelite ja mustade orgude kui langev täht.

„Dutton!“ hõikas masinist, ilma et oleks silmi pööranud roobastelt. „Kas näed mingit ebaharilikku kuma puude kohal käänaku taga?“

Vaadates pilk aega teraselt, pööras Dutton ümber, kukutas labida ja hüppas tendrisse kõrge söehuniku otsa. Äsetudes kindlamini üles tippu, et veduri ümber märatsev tuul teda maha ei saaks paisata, varjas noormees silmi kahe käega ning uuris nähtust kortsus kulmul.

„Jumala eest, ma ei tea, mis see peaks tähedama“, ütles ta, tagasi hüpates masinisti kõrvale.

„Näib olevat linna tulede kuma“, arvas masinist.

„Tõesti? See ei või võimalik olla. Meie alles läheneme Ball's Bridge sillale“.

Dutton Byers tõttas oma akna juure.

Toetudes kaugele ettepoole, ei näinud ta mitte üksi leegitsevat silda, vaid ka tulest paremal pool laialikukkunud veski valgustatud korjust muutunud rohuvööga, milline oli ülekülvatud hõõguvate turbatükkidega.

„Hüppa maha!“ hüüdis vedurijuht.

Nägemus nagu kodus noormehe ümber katkestamatu nõialiniku.

„Hüppa maha!“ kostis jälle läbilõikav hüüe.

Ükski muskel ei liikunud. Vanem mees vaatles oma kaasteenijat imestuse ja kahjatsusega.

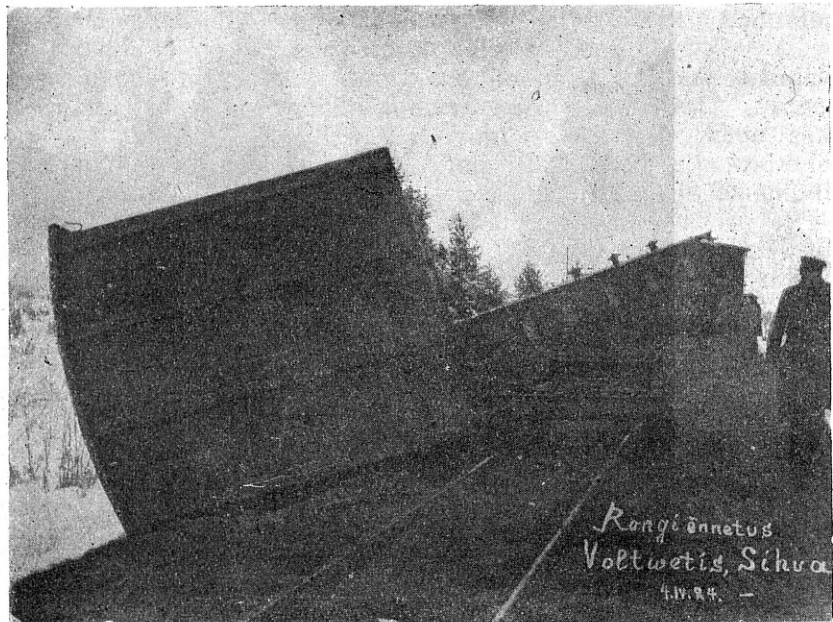
„Dutton, kas sa ei taha hüpata?“

Ühtki sõna, mingit märki.

Vedurijuht tuli lähemale, haaras ahjukütja õlgadest kinni, püüdes teda paigast liigutada.

Kõrge, tugev kogu jäi liikumatuks.

„Dutton“ — vedurijuhi hääl muutus piinatud inimese karjumiseks — „meie



Rongiõnnetus Voltveti jaama lähedal 14. 4. 24 a.

oleme kõik teinud, mis inimese võimuses. Hüppame!“

Võib olla, et üks hääl minevikust kõneles noormehega viimase võimalusmomenti üle. Võib olla, et saatuse otsustaval silmapilgul tema mõistus ja tahtmine olid mälestuse kütkes sellest teisest Cedar Curoe õnnetusest, kui ei teadnud, kuidas omalt kohalt nihkuda. Igatahes, otse läbi lahtise akna nägi ta, et ilmas midagi muud polegi, kui lõkendavad palgid. Dutton hoidis neist kinni, nagu tormist vintsutatud meremees oma kursist kinni hoiab, — nagu ettevaatus ja usk,

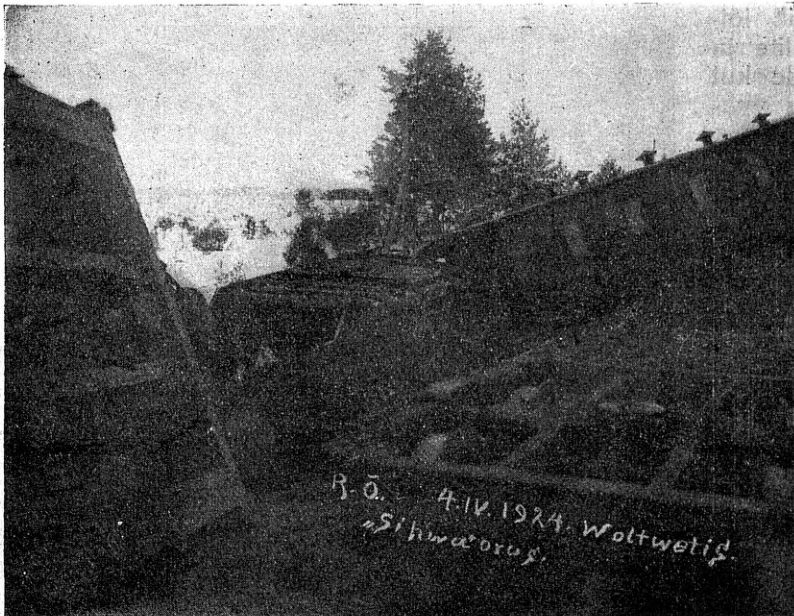
istutatud sügavale iseloomu, haarab kinni igavestest printsiipidest, põlgades ajutist saatuse muutlikkust ja ähvardust.

„Hüppa!“

See oli vedurijuhi viimne meeleheitlik hüüe. Väljapoole kukkus mingi vari ja ta oli läinud. Alles siis, ja mitte enne, liikus Dutton Byers. Ta oli sügavalt põrutatud, kui teadis end üksi olevat — et kõik nüüd temast olenes. Vastutusetunne pani ta pea pööritama. Mõte pika vagunite rea üle, täidetud inimeste eludega, oli nagu raske kivi. Hetkeks surus ta pea meeleheitel kahe käe vahele. Siis hakkas ta tegevusse, nagu inimene, kes võitleb

viimane löök võidu otstarbel oleks tehtud asjata.

Kokkuvajunult omal istmel, silmad ja huuled kõvasti sulutud, käed kramplikult pidurite peale vajutatult, ootas ta väljapääsu seisukorrast. Leegid tuiskasid vastu klaasi ees ja kõrval. Tulekeeled, tungides sisse sel mõõdul, kuidas tender edasi tormas, kõrvetas ära ta kulmud ja juuksed, käed ja näo ning süütas põlema kuue. Kõik näis keerlevat ja kõikuvat, langevat ja rebenevat lendava suitsukorstna ees. Tuletükid, kukkudes ja susisedes, löid üles veesambaid. Sinine ja must suits muutus tihedaks uduks, pimestades silmi,



Rongiõnnetus Voltveti jaama lähedal.

nägematate vastastega. Pingutus näis kõvendavat jõudu. Silmist kadus piinav udu — ja neist helkis kindel tahtejõud. Vaevalt võib elektrisäde töötada kiirem, kui töötab Dutton Byers, saavutades võidu nõrkuse ja meeleheitel üle. Üks ainuke hüpe ja ta oli tendrist üle hüpanud ning haaranud pidurid. Õhupressid said lahti-lastud, regulaator kõikus tugevasti ja valju mõirgamisega tormas „Nr. 6“ Ball's Bridge silla tulemerdel

Kas oli see mängija õnn?

Kuid mitte Dutton Byersi oma: see olenes ta iseloomust, et ta võis lõpuliku kaotuse vastu võtta ainult pärast seda, kui

tungides ninasse, kurku ja kopsu. Vist terve tund, terve igavik möödus! Miks ei tulnud pigemini uputus?

Ja siis tuli suur uputus — mitte vees vaid vaikes ja jahedas imedeilmas. Kole mürin kadus vaimukiirusel. Tuli ei vuhisenud enam vastu akent, ei keerutanud enam tendrisse, ei otsinud enam Dutton Byersis viimast jõudu pingutamiseks kannatusse. Noormees tõusis üles ja vaatas ruttu mõlemale poole. Pahemalt poolt kostis metsa vastukaja, paremal pool uinus org tähte valgel. Dutton Byers vaatas tagasi, sulus silmad pilukile ja vaatas jälle. Siis surus ta tugevasti presside peale.

Kõik vagunid olid tulest väljatulnud.
Rong oli päästetud!
Päike säendas üleval puude ja lillede kohal.

* * *

„Mul on rõõm näha, et teie paranete!“ hüüdis „Vana Curly“, kandes kõik headuse omalt näolt Jennie Byers'i piinatud näole. „Astusin sisse üheks minutiks. Tuin teid vaatama ja teie valgepealist poega,

kes imestas tervet ilma Ball's Bridge silla juures. Ja veel, kas olete kuulnud Dutton Byers'i tondist? See tõuseb tuhandesse; näib, nagu ei katkestaks kunagi kasvamist. Kui suureks see ka ei kasvaks, ma olen otsustanud seda kahekordseks teha. „Minu poeg-kunstnik, Mrs. Byers, suri. Mulle teeb suurt rõõmu aidata teie poega-kunstnikku ta kutse kõrgusele. Ei, ärge tänage mind! Arge rääkige enam ainustki sõna. Ja ärge nutke!“

Partpill.

J. Veidenstrauch.

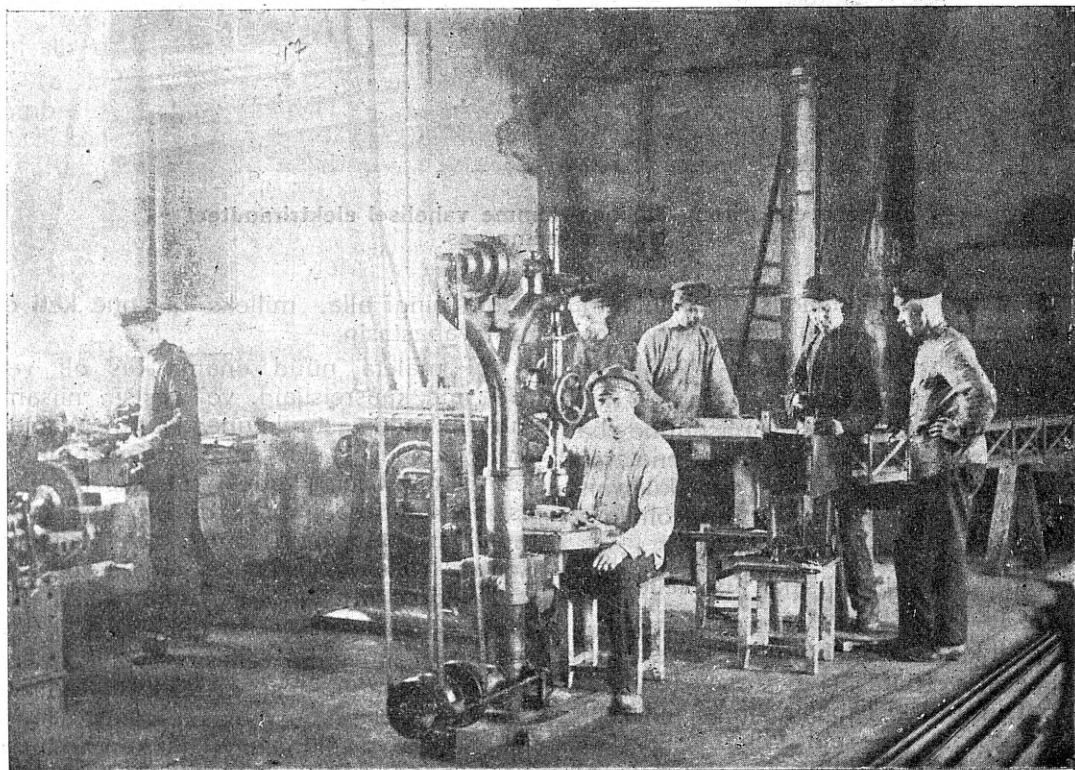
Väikses pühadeaegses sõbruskonnas, vana pottseppmeistri Kõha majas, oli jutuaineks noor mänguasjade töökoja ja kaupluse omanik Vaht, kelle hiilgav äri ja tööstus lubas omanikule ennustada edukast kindlat tulevikku.

Vabrikant Vahti tööstus, mis omal alal ainus sellesarnane kogu maal, ehk küll asutatud ta noore omaniku poolt vaid mõned aastat tagasi, valmistas juba praegu aruldasi mänguasju ja võistles

hea eduga sellekohaste väljamaa kaubaartiklitega, neid järjekindlalt kodumaa kaubaturult välja surudes.

„Jah, see mees võib veel kaugele jõuda“, arvas keegi külalistest. „Ja see nähtus, et Vaht selalal kõik kätte saanud, vaid oma isiklise hoole ja vaevaga, on praegusel spekulatsioonil ja õnnekütmise ajajärgul õige aruldane“.

Teisalt vaieldi sellele arvamisele vastu, oletades, et Vaht niisuguse kergelaadi-



Raudtee elektri-töökoda Tallinnas.

lise tähtsuseta ettevõttesse uisa-päisa liiga suure kapitaali olla mahutanud, ja ennast suure võlakoorma ette rakendanud.

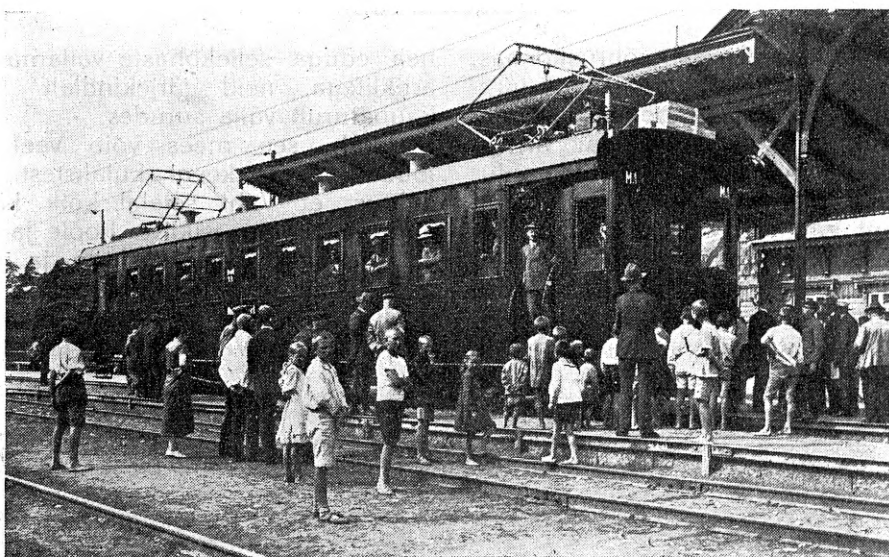
„Teie, vanahärra Kõha, peaksite teda ennast ja ta ettevõtte seisukorda arvata-vasti lähemalt tundma“, tähendas keegi külalistest majahärrale. „Kui ma mitte ei eksi, siis on ta teie äris kord koguni ka pottsepana töötanud?“

„Jah“, see on tõsi — ta on minu juures koguni väljaõppinud“.

Ja hetke vaikimise järele võttis majahärra oma kirjutuslaualt väikse savist partilli ja sõnas seda külalistele näidates:

Tallinna poole sõitsin. Mul oli kaasas noor hundikoer, mille vana kadunud Irbe — tuntsite teda vist kõik — minule kinkinud. Nagu teate, armastas tema-mees ikka nalja teha ja mõistis seda ka leida. Kaelarihmki, mida mulle kingitud kutsikas kaelas kandis, oli Irbe nalja teenistusse pandud — väike hõbe plaadikene nägusal rihmal kandis pealkirja: „Mina olen pottseppmeistri Kõha koer, Põik-Luha uulitsalt nr. 5, aga, ütle, kelle koer oled sina?“

Nii siis — võtsin ka kutsikale sõidupileti ja asusin temaga vagunisse, asetades



Esimene elektrirong Tallinna-Nõmme vahelisel elektriraudteel Nõmme jaama ees.

„Vaadake, minu teades on Vaht oma ettevõtteks ainult niipalju laenu teinud, kui palju selle väikse savipilli peale üldse laenu võib saada . . .“

Kuna mitmele külalisele niisugune ebamäärane seletus õige kummalisena võis paista, mida vanahärra ka ise küsivaist pilkudest taipas, jätkas ta oma kõnelust:

„Kui soovite, võin teile jutustada, kuidas Vaht oma ettevõtte aluseks just sellesama savipilli peale laenu tegi . . .“

See oli kord kevadel, umbes kahekümne aasta eest. Töötasin tol ajal Tallinnas, kuid et mul ka Tapal tellimisi täita tuli, pidin aegajalt ka seal viibima. Nõnda sõitsin sagedasti Tallinna ja Tapa vahet.

Nii siis — oli kord kevadel kui Tapalt

koera pingi alla, milleks ta enne keti ot-sast vabastasin.

Ei mäleta nüüd enam, kas oli veel tuttavaid kaasreisijaid, või vestsin niisama juhuslike vastmikkudega juttu. Mäletan, et jutlemine oli elav ja et kõneajal mitmel korral märkasin, kuidas kutsikas pingi all esiteks kahtlaselt urises, hiljem aga vaikis ja, nagu mulle näis, lõpuks seal kellegiga koguni vallatama hakkas, mida oletasin sõbralikust urinast ja kiunumisest, mis pingi alt aegajalt kostis.

Jutust huvitatud olles, pöörasin sellele vähe tähelepanu, sest arvasin, et kutsikas sealt vist teise omasuguse leidnud. Nõnda lähenesime Tallinnale. Tuli konduktor ja korjas sõidupileti, mil alles märkasin vadata korraks pingi alla, kus koerakutsikas

pidi olema. Sealjuures puutus mu pilk kokku na' umbes aasta kaheksase poisikese vaatega, kes nähtavasti pingi all jänesena sõitnud ja sealt argelt ja paluvalt mulle otsa vaatas. Paludes muidugi selles mõttes, et ma nähtusest kellegile ei kõneleks.

Samal hetkel peatus rong Tallinna jaama ees, sisseast us minu teinepool, kes mulle vastu ilmunud, ma kahmasin peale tervi tuse oma reisuapakid vilistasin kutsika ja astusin ühes naisega vagunist välja.

Alles jaamaesisel tuli meelde pingi all nähtud poisikese pea, jutustasin sellest naljast paari sõnaga ka abikaasale ja vaatasin ringi. Kuid väikest „jänest“ polnud kusagil näha: vist oli ta teise külge, vagunite vahele kadunud. Nüüd alles märkas, et kutsikal puudus kaelast rihm, mille väike kelm mälestuseks vist kaasa võtnud.

Olin siiski üllatatud, kui seesama poisike, koera kaelarihm käes, hiljem minu korteri ukse taga kõlistas.

„Noh, mis siis nüüd?“ pärin talt.

„Kõige pealt, kas võite andeks anda...“ algas ta häbelikult ja punastades ning ulatas mulle kaelarihma. „Mul oli... oli teile palve ja ma ei leidnud muidu aadressi...“

„Noh, hea küll, aga missugune palve sul siis on?“

Ta kobas viletsa ülikonna taskutes, tõmbas sealt samase savist partpilli, puhus kord sellesse ja lausus veel häbelikumalt.

„Kas võite mulle selle peale laenata

raha... Senikauaks, kui teenin ja tagasi maksan...“

Kutsusin poisikese korterisse ja kuulsin siis temalt järgmist: ta oli täielik vaenelaps, senini ühe kaugelt sugulase ja joodiku, endise käsitöölise, hoole all elanud, kes viimasel ajal savist pillikesi valmistas, millest saadud sissetuleku ta tervina joomiseks kulutas. See kiratsemine joodiku viletsas kodus ja karm ümberkäimine oli väikese mehe põgenema sundinud.

Kuna tal raha polnud, pistnud pilli tasku ja sõitnud jänesena laia ilma õnne otsima...

„Mis mõtled siis nüüd siin peale hakkata ja milleks saada?“ pärin talt.

„Tahan saada ministriks või vabrikandiks...“ oli üllatav vastus, häbelik, kuid kindel.

„Ministriks! Või vähemalt vabrikandiks!“ hüüdsin naerdes. „Aga mis sa siis ka ise oskad?“

„Neid pillisi mõistan teha...“

Majahärra vaikis veidiks ja lõpetas siis juttu:

„Laenupaluja oli praegune vabrikant Vaht... Ja mina ei suutnud talle tillukest laenu mitte keelata“.

„Ja just nii tast saigi vabrikant?“ pärisid külalised ümberringi imestusega.

„Esiailgu muidugi ainult õpipoiss minu pottsepa-äris. Aga tema valmistas seal kõrval osavasti partpilli, millest on väljaarenenud tema praegune suurepärase mänguasjade tööstus, milles savipillid mängivad praegugi esimest osa...“

Mõndasugust.

— **Kuidas tekkisivad esimesed vagunid suitsetajatele.** Nagu teada, avati liikumine Venemaa esimesel—Tsarskoje Selo—raudteel 1838 aastal. 1843a. andis selleaegne raudteeülem järgmise päevakäsu (Nr.13):

„Õnnetute juhtumiste ärahoidmiseks ja naisterahvastekaehtusi arvesse võttes, mis võivad tekkida ettevaatamata tubakasuitsetamisest, käskis keiser-isevalitseja 10. mail: „ära keelata suitsetamist vagunites, käsust üle astujaid vastutusele võttes“.

Päevakäsust Nr.17 on näha, et shandarmide ülema korraldusel on suitsetajad tee peale maha jäetud, kuna suitsetajate nimed üles kirjutati ja nimekiri shandarmide ülemale saadeti.

Alles 1857 aastal, kui juba tegevuses oli Peterburi-Moskva raudtee, muudeti käesolev korraldus ära. Selleaegne raudteeülem Tsevkini esines keisrile ettekandega, milles palutakse rongis mõnda vagunit suitsetajate jaoks eraldada. Suitsetajate vagunid said vahariididega üle löödud, vagunitesse seati aga eriline valve sisse. Nikolai I. kinnitas selle ettekande 27. juulil 1857 a.

Sarnane on suitsumeeste vagunite aja-lugu Venemaal.

Vanal heal ajal...

Vana aja iseloomustamiseks toome allpool Tsarskoje Selo raudtee ülema päevakäsu 3. maist 1847 a.

„Inseneer Burda ja Tsarskoje Selo jaama

komissari ettekande järele on 30. aprillil lõunane masin 16 versta peal Pulkovo küla talunaise Praskovja Mihailovaga „kokku põrganud“. Naine on istunud roobaste peal; mitmekordsete signaalide ja hoiatuste peale vaatamata pole ta raudteelt lahkunud, mille tõttu tuli masin seisma jätta. Masinist Forstremile avaldan tänu õigeaegse rongi kinnipidamise eest ja käsen masinajuhile rahalist autasu anda“.

„Tee järelevaatajale hr. Hauaisenile avaldan valju noomituse lohakuse eest temale alluvas jaoskonnas“.

Teevaht Vasili Polikarpov oleks pidanud viitsadega karistatud saama ja ametist lahti lastud, kuid, arvesse võttes raudtee inseneri eestkostmist, määran talle 3 rubla hõbedas trahvi. Millest ka teatan kogu liinile“.

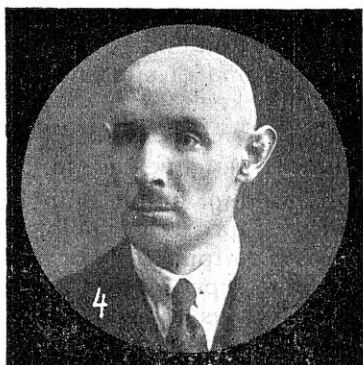
Selgituseks olgu tähendada, et masina nime all tunti sel ajal vedurit. „Tee järelevaataja, — praegune teemeister. Korra järelevajateks jaamadesse olid raudteevalitsuse poolt komissarid määratud.“

Vedurid ei arvestatud mitte numbrit, vaid nimede järele. Nimedest olgu tähendada: „Lõvi,“ „Hiiglane,“ „Julge“, jne.

Kroonika.

Eesti.

— **Jakob Kõverjalg** †. Septembris lahkus siit ilmast pika kurnava haiguse



Jakob Kõverjalg †.

järele Pärnu-Tallinna kitsaroopalise raudtee arveosakonna ülem, J. Kõverjalg.

Kadunut, kes kogu oma eluaja raudteele pühendanud oli, tunti kui asjatundlikku ja vastutulelikku ametnikku.

— **Raudtee valitsuste ühendamise küsimus.** Nagu meie ametliselt poolt kuuleme, ei sünni Pärnu-Tallinn kitsaroopalise raudteevalitsuse liitumine mitte enne raudtee eelarve vastuvõtmist Riigikogus.

Nii ei sünni ühendamine mitte enne kevadet, mõnelt poolt on arvamist kuulda, et tehnilisest küljest võib ühendamine alles 1926 aastal läbiviidud saada.

Küsimus on praegu veel lahtine, ühendkavasid on mitmed, missugune nendest teostamist leiab, on veel küsitav.

— **Suurem tulekahju raudteel.** 19. detsembril põles Tallinnas tehase vagunipa-

randuse hoone maha. Tulde jäid 5 klassvagunit ja üks kitsaroopaline vedur.

Tulekahju arvatakse kurja käe läbi tekkinud olevat.

Lätimaa.

— **Sõiduaja lühendamine Riia-Moskva vahel.** Viimasel Moskva raudtee konventsil saavutati kokkulepe Läti ja Vene raudteede vahel, mille järele otseühenduse reisijaterongi sõiduajaga Riia-Moskva vahel vähendati praeguse 36 tunni asemel 23 tunni peale, seega 13 tundi

Nagu teada, peetakse otseühendust Zilupe ja Sebeshi kaudu.

Leedumaa.

— **Kiirrongide lisamaksu tõstetud.** Leedu teedeministeeriumi korraldusel on kiirrongide sõidu lisamaksu tõstetud. Nii maksab kiiruse lisamaks uue tariifi järele Virballenist Läti piirini (Jonischki 305 km.) I kl. — 12, II kl. — 8 ja III kl. 4 Leedu liti. 1 lit — $\frac{1}{10}$ Am. dollarit.

Peale selle tuleb veel sõidupilet lunastada. Olgu juurde lisada, et Tallinn-Berliini otseühenduses kursseerivad Leedumaal kiirrongid. Nime poolest on nad küll kiirrongid, kuid kiiruse poolest mitte.

Poolamaa.

— **Poola raudteed.** Peale iseseisvuse saavutamist koosnevad Poola raudteed kolme riigi raudteedest ja nimelt: 1) Poseni ja Pommerni liinid (end. Saksa raudtee osad), 2) Galitsia liinid (end. Austria-Ungari raudtee osad) ja 3) n. n. Kongress-Poola liinid (end. Vene raudtee osad). Raudteed on valitsemise mõttes jaotatud 8 direktiooni:

1) Varssavi, 2) Lvovi (Lemberg), 3) Stanislavi, 4) Poseni, 5) Radomi, 6) Vilna, 7) Krakovi ja 8) Danzigi (Gdansk).

Iga direktsiooni eesotsas seisab raudteede ministri poolt määratud direktor. Direktsioonid on jagatud järgmistesse osakondadesse: üldvalitsus, liikumine, materjali- ja rongiteenistus ja tee ja ehitus.

Kogu Poola raudteede pikkus on 15.834 kilom., sest 5104 km. kahepaari roopalisi.

Saksamaa.

— **Raudtee tehniline näitus Saksa maal.** 21. septembrist 5. oktoobrini peeti Sedinis (kaubajaam Berlijni lähedal) üks suurematest viimase aja raudtee näitustest ära.

Väljapandud oli punkti pealt 100 kaubavagunit, igasugust tüüpi ja igasuguse laiuse jaoks. See väljapanek üksi juba näitab, missuguse edusammu on Saksa tööstus saavutanud, eriti veokulude vähendamise alal. Neljakümnest reisijatevagunist oli 20 mootorvagunid, mida edukalt tarvitada võib seal, kus liikumine väheldane on. Vedurisi oli näitusel — 120, nendest ligi kaks tosinat elektrivedurit ja 8 diiselveurit.

Peale selle hulk väljapanekuid liini pealisehituse, signalisatsiooni, tehaste sisseadete, jne. alal. Ühe sõnaga, kõik uue- mad tehnika saavutused raudtee alal olid Sedinis aset leidnud.

Näituseplats võttis oma alla ligemale 150.000 m. ruumi, et väljapanekutega aga täieliselt tutvuneda, selleks tuli osavõtjatel ligi 9 km. maa-ala ära käia.

Lähema kirjelduse näitusest ühes piltidega avaldame järgmises numbris.

S. S. S. R. (Venemaa).

— **Vene vedurite parandus Eestis.** Eestis on kokku 70 vedurit parandatud. Nagu „Вестн. Пут. Сообщ.“ näha, ei anta enam vedurite parandamiste tellimisi väljamaa ettevõtetele, vaid nad saavad Vene oma tehastes parandatud.

— **Rootsi vedurid Venemaa jaoks.** Teatavasti tellis 1921 a. Nõukogude Venemaa Rootsi vabrikutelt 500 raudtee vedurit. Nendest on kuni 1. oktoobrini s. a. 365 vedurit Venemaa raudteele üleantud.

— **Ekspress Pariis-Vladivostok.** Vene raudteevalitsus kavatseb tuleva aasta algul otseühendust raudteed mööda Pariisi ja Vladivostoki vahel korraldada.

Esialgul saavad ekspressrongid üks kord nädalas liikuma, Pariis — Berliin — Kaunas — Riia vahel praeguse sõiduplaani järele, Riist Moskva kaudu Vladivostokki aga uue erisõiduplaani järele.

Tähendatud rong saab Riist Vladivostokini luksusrong (magamise ja söögivagunitega) olema ja sõit selles rongis on märksa kallim, kui harilikus rongis.

Väljamaa ajakirjad.

— Meile kätte jõudnud „Hanomag Nachrichten“ 2—3 number sisaldab enesest dipl.-ins Closterhalfen'i artikli, auruvedurite dünaamilisest teoriast, mis eriti huvitab oma asjalikkuse ja täielikkuse poolest.

Ajakiri sisaldab hulka ülesvõtte veduritest (üks neist värviline) ja on üks huvitamatel omal alal.

Märkus E. V. Ministrite pildi kohta leheküljel 43.

Ülevalt alla tuleb lugeda esimene rida: ins. **O. Amberg**, ins. **Tellmann †**, **I. Kukk**; teine rida: ins. **K. Ipsberg**, ins. **E. Säkk**, ins. **F. Peterson**. Keskel ins. **A. Bürger**.

Omas asjus.

Raske majanduslise seisukorra pärast seisis ajakirja väljaandmine pikemat aega, enne kui võimalus oli praegust nummert välja anda.

Praegusel korral on väljavaated parenenud, mil puhul loodame tuleval aastal „Eesti Raudtee“ väljaandmist jätkata.

Nagu varemalt, saab ajakiri kord kuus ilmuma ja peajasjalikult populaar-teaduslikke küsimusi valgustama. Kõigile käes-aasta tellijatel saadetakse leht tuleval aastal maksuta edasi.

Lugejatele, kaastöölisele, kuulutajatele ja poolehoidjatele

rõõmsaid pühi

ja

head uut aastat

soovides —

„Eesti Raudtee“ toimetuse ja talituse.

Paberosside kuninganna

„VIOLA“

20 tk. — 40 mk.

A.-S. „LAFERME“

TALLINNA
BALTI JAAMA
EINELAUD

Reisijatele igal ajal soojad ja külmad söögid, valmistud maitserikkalt ja värsketest ainetest.

Raudteelastele 25% hinnaalandust.

Õlut kõikidest vabrikutest.

Austusega einelauapidaja

J. Reino.

Nahatööstuse

A/S. „UNION“

Tallinn, Maakri tän. 19-21.

Nahavabrik valmistab tuntud headuses talla-, pinsoli-, raag- ja juht **nahka**.

Saapavabrik valmistab igasuguseid meesterahva, naesterahva ja laste **jalanõusid**.

UNION

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“.

Raudteevadunid igat liiki: lala ja kitsa tee jaoks, reisijate ja kaubaveoks; platvormid, tsiternid kütte ja määreainete veoks; vagu-
- - nid külmetussiseseadega; trammitee vagunid, vagonetid jne. - -
Raudteetarbed — puhvid, 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 sisseadeks kõige paremast Ukraina tammest ja teistest puumaterjaalidest. Kuivatushooned puumaterjaalitele. Tammepuust parkettahvlid. Parandus-
- - töökojad veduritele, raudteevagunitele ja põllutööriistadele. - -

==== Materjaali proovikoda. ====

Orenstein ja Koppel^{A/s}.

Berliin.

Raudtee tarbejaod, vedurid, vagunid, pöörangud, kraanad, turbamasinad, bagerid, roopad,
j. n. e.

Ladu Tallinnas, Estonia puiestee 19.

Rauatööstuse-masinad

Ernst Krause ja Ko. A.-G. Berlin.

Plekitööstuse-masinad

Erdmann Kircheis, Aul.

Puutööstuse-masinad

Ladus rohkes väljavalikus!!!

Peaesitus Eestis

A/s. V. Schneider & Ko.

Tallinnas, Estonia puiestee 19.

Telefonid: 26-34, 18-42 ja 4-01.

EESTI PANK

Osakonnad kõigis maakonna linnades

Arvete seis 31. oktoobril 1924. a.

Aktiva.

Kassa: a) pangatähed	587.394.200	—
b) riigikassatähed, vahetusraha jne.	501.418.923	50
Väärtpaberid	88.890.469	—
Kulla arv väljamaal	538.456.475	—
Välisvaluuta	78.917.641	—
Laenuid välisvaluutas	259.825.931	—
Diskoneeritud vekslid	1.551.993.743	05
Konto-korrent arved	3.087.102.772	—
Akkreditiivide ja krantiide laenuid	734.840.687	50
Väljamaa korrespondendid „Nostro“	134.199.299	—
Korrespondendid välisvaluuta „Loro“	160.451.787	50
Korrespondendid „Loro“	1.017.46	50
Osakonnad	226.864.954	50
Mitmesugused arved	218.742.743	50
	<u>8.170.116.873.</u>	<u>50</u>

Väärtused depoo	748.598.117	—
Inkasso dokumendid	370.704.831	—

Passiva.

Põhikapitaal	250.000.000	—
Tagavarakapitaal	143.714.310	—
Amortisatsiooni kapitaal	2.666.787	50
Pangatähed	2.250.000.000	—
Riigikassa	2.355.047.012	—
Hoiusumma	1.494.109.024	50
Väljamaa korrespondendid „Nostro“	215.667.085	—
Korrespondendid välisvaluuta „Loro“	94.249.858	—
Korrespondendid „Loro“	12.835.875	—
Akkreditiivid ja garantiid	607.964.475	—
Osakond	239.540.878	50
Mitmesugused arvnd	503.321.568	—
	<u>8.170.116.873.</u>	<u>50</u>

Juhatus.

Pank toimetab kõiki pangaoperatsioone kodu- ja väljamaal.

EESTI PANK

Osakonnad kõigis maakonna linnades

Arvetes seis 30. novembril 1924 a.

Aktiva.

Passiva.

Kassa: a) pangatähed	502.677,600	—	Põhikapitaal	250.000,000	—
b) riigikassatähed, vahetusraha jne.	201.890,923	50	Tagavarakapitaal	143.714,310	—
Väätrepaberid	88.174,475	—	Amortisatsiooni kapital	2.666,787	50
Kulla arve väljamaal	539.065,950	—	Pangatähed	2.250.000,000	—
Välisvaluuta	75.251,482	—	Riigikassa	2.378.113,979	—
Laenuid 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
Garantiide ja akkreditivide laenuid	627.954,345	—	Korrespondendid „Loro“	7.645,697	50
Väljamaa korrespondendid „Nostro“	135.671,115	—	Akkreditivid 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	—			
	<u>7.673.613,182</u>	<u>50</u>		<u>7.673.613,182</u>	<u>50</u>
Väätretused depoons	1.196.394,476	—			
Inkasso dokumendid	279.096,395	50			

Juhatus.

Pank toimetab kõiki pangaooperatsioone kodu- ja väljamaal.