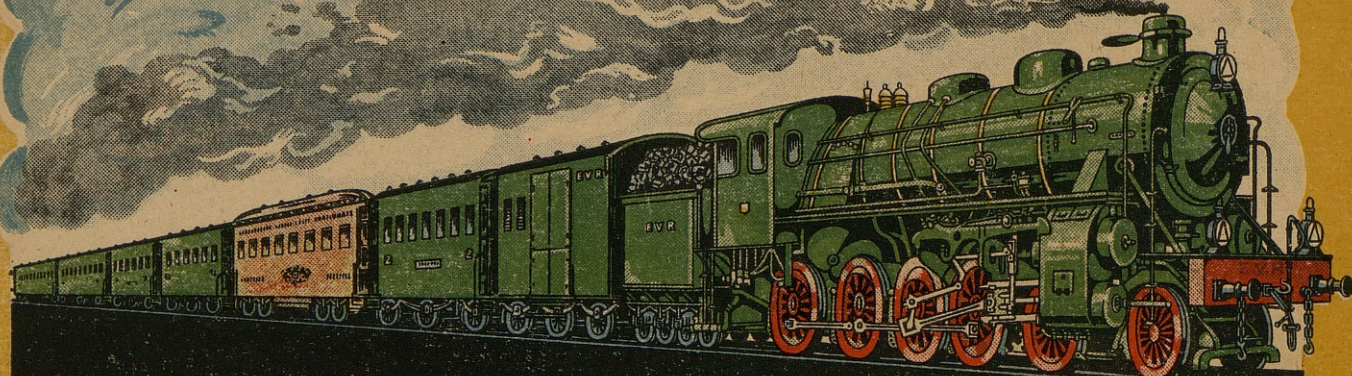


EESTI RAUDTEE



AXEL ROSMANN, 1923.



OSCAR STUDE

TALLINN

Ekspeditsioon! äri

Korrasutus — Inkasso — Kinnitamine — Laevaagendid

Oma puksilrid, praamid ja ladud raudtee ühendusega

Kõnetraat:

Juhatus nr. 705. Eksport osakond nr. 2071. Laeva osakond nr. 118, 22-17. Import osakond nr. 1521. Tolli osakond nr. 1532. Ladukontorid nr. 1697, 215.

Telegrammi aadress:

„STUDEOS“, Tallinn. —
Postkastnr. 63.

OSCAR STUDE

REVAL

Speditionsgeschäft

**Lagerung — Inkasso —
Versicherung — Dampfer-
Agenturen**

**Elgene Schlepper, Leichter und
Speicher mit Geleisanschluss**

Telephone:

Chef No. 705. Import Abt. No. 1521. Export Abt. No. 2071. Zollabteilung No. 1532. Dampferabteilung No. 118, 22-17. Lagerverwaltung No. 215, 1697.

Telegr.-Adr. „STUDEOS“ Reval.
Postfach No. 63.

EESTI RAUDTEE
KIRJASTUS.

ESIMENE EESTI KINNITUSE SELTS

ASUTATUD 1866 AASTAL

Peakontor:

TALLINNAS, Lai tänav Nr. 1, omas majas

Kõnetraat Nr. 7-85.



Seltsi märk.

Kõigevanem Eesti Kinnituse Selts EKS kinnitab
igasuugust varandust tule vastu 20 protsenti odavam
maksu eest ja võtab edasikinnitusi vastu vastastikus-
telt kinnitus-seltsidelt. Iga kinnitaja on Seltsi varan-
duste ja kapitalide kaasomanik, kui täieõigusline
seksiliige.
Palume tähelepanna Seltsi nime, märki ja adresse,
et mitte ära vahetada teiste kinnituse seltsidega.
Agendid igas linnas ja kihelkonnas.

EESTI EKSPEDITSIOONI AKTSIASELTS ENDINE **KNIEP & VERNER**

TALLINN, LAI TÄNAV Nr. 9. KÕNETRAAT 11-05. TELEGR. AADR.: „KNIVER“

Oma suured laduplatsid
ja kiviaidad riigi raudteega
∴ ühenduses ∴

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

R. WOLF

A/S Magdeburg-Buckau

Tallinnas, Viruvärava puiestee Nr. 19.

Lokomobiilid seisvad, veetavad ja isesõitjad 3—800 PS.

Patent küllastud ja ülekuumendud auruga kõiksugu tööstuse ja põllumajanduse otstarbeks.

Rehepeksumasinad 3—20 PS.

4 ja 5 -kordse tuulepuhastusega.

Isesõitjad lokomotiivid.

Õlepressid, kreiselpumbad, Zellenfiltrid.

Patent ülekuumendud aurusahad.

Vabrikud:

Magdeburg-Buckau, Magdeburg-Fermersleben,
Magdeburg-Salbke, Aschersleben, Dessau Erfurt.

Peaesitus Eestis

A/s. V. Schneider & Ko.

Tallinn, Viruvärava puiestee Nr. 19.

Kõnetraat 401 ja 18-48.

Vene-Balti Laevaehituse ja Mehaanika A.-S.

Tallinna

Laevaehituse

Tehas

võtab vastu tellimisi

kõiksuguste laevaehituste ja mehaanika tööde peale, nii ehituse kui ka paranduse alal. Tehases valmistakse vase ja malmi valu, ning iga-sugu ehituse-töösid, ja raud konstruktsioone. On olemas oma sadam, laevade vastuvõtmise sisseseadega ja ühendatud E. V. raudtedega.



On olemas suur tagavara laevaehituse terast ja teise materjaale.

**Kõigi küsimustega pöörata
Tallinna Laevaehituse Tehase
Peakontorisse Koplis.**

Telegrammi adr.: Koppel „Otab“.

Telef. 83, 5-93, 19-59.

EESTI PANK

Osakonnad kõigis maakonna-linnades

Arvete seis 31. augustil 1923. a.

Aktiva

Passiva

Kassa: a) pangatähed	637.748,100	—	Põhikapitaal	250.000.000
b) riigikassatähed, vahetusraha jne.	592.079,834	16	Tagavarakapitaal	72.283,135
Väärtpaberid	40.774,908	—	Pangatähed	2.350.000.000
Hoiusummad väljamaal	137.703,597	58	Riigikassa	1.879.703,350
Välisvaluuta	50.154,519	82	Hoiusummad	971.973,544
Laenuid välisvaluutas	288.891,406	11	Korrespondendid välisvaluuta „Loro“	61.665,843
Korrespondendid välisvaluuta „Loro“	126.427,745	21	Väljamaa korrespondendid „Nostro“	155.121,888
Väljamaa korrespondendid „Nostro“	55.889,496	46	Korrespondendid „Loro“	12.700,477
Korrespondendid „Loro“	10.375,858	50	Garantiid	594.680,483
Laenuid mitmesugustel arvetel	4.535,292	82	Akkreditiivid	58.357,869
Osakonnad	4.660,607	934	Osakonnad	784.642,832
Mitmesugused arved	769.793,859	29	Mitmesugused arved	261.080,056
	77.226,929	80		
	7.452.209,482	38		7.452.209,482
Väärtused depooos	1.025,519	710		
Inkasso dokumendid	204.753,972	10		

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

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

Korrespondendid — kõik suuremad väljamaa pangad. :: Operatsioonid Venemaal — Gos panga kaudu.

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 külmetussiseseadega; trammitee 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 sisseseadeks kõige paremast Ukraina tammest ja teistest puumaterjaalidest. Kuivatushooned puumaterjaalidele. Tammepuust parkettahvlid. Parandus- - - töökojad veduritele, raudteevagunitele ja põllu tööriistadele. - -

== **Materjaali proovikoda.** ==

Masinavabrik **Franz Krull** Aktsiaselts - - Tallinnas

Ehitab erialana:

Turbamasinad ja lokomobiile, aurumasinad, pumpe, katlaid, reservuaare ja kõiki katelsepatöid.

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

Täielikke viinavabrikute sisseseadeid, rektifikatsioone, tärklisevabrikuid, puudestilleerimise-, linaseemneõli-, põlevkiviõlisiseseadeid, nahavabrikuid jne.

Kunstjää ja külmetussiseseadeid igasuguseks otstarbeks: liha, kala, puuvilja alalhoidmiseks: õlle-vabrikutele, meiereidele, keemiavabrikutele, haigemajadele, vagunitele, laevadele jne.

SCHENKER & Ko.

RAHVUSVAHELISED TRANSPORDID

Tallinn

Lai tänav 11

Kõnetraat: 19-95
15-63
21-08

Berlin

Unter den Linden 39

Speditsioon, tollimine,
laeva laadimine, ladud,
:: inkasso ja kinnitus ::

Osakonnad ja esitused tähtsamatel maailma kohtadel.

METALLITÖÖSTUS

A.-S. „ILMARINE”

(End. FR. VIEGAND).

Tallinn, Rannavärava puiestee Nr. 21

võtab tellimisi vastu:

Üuedtööd: 1. Kütteseaded põlevkivi, turba, puu ja süte tarvis.
2. Transmissioonid ja nende osad rõngasmäärijad ja kuulilaagrite peal. — 3. Aurumasinad, katlad ja igasugused reservuaarid.
4. Naftamootorid „R U S S”. — 5. Igasugused vabrikute sisseseaded.
6) Igasugune malmi-, terase- ja vase valu.

Parandustööd: 1. Igasugused aurumasinade ja mootorite parandused ja kordaseadmised. — 2. Lokomobiilide, aurukatelde ja nende kütteseadete parandused ja ümberehitused.
3. Vabrikute ja töökodade sisseseadete kokkuseadmine ja käimapanemine.
4. Transmissioonide ümberehitused ja parandused. — Igasugused osad saadaval tehase ladust.

Riigi raudteevalitsus

kuulutab sellega, et juulikuul 1923 a. kohaletulnud ja omanikude poolt nõudmata saadetised, leitud asjad ja hoiule antud käsipakid üldise põhiseaduse §§ 40 ja 90 põhjal tulevad enampakkumisel müügie järgmistes jaamades:

Järiekorra Nr.	Kauba nimetus	Kohdade arv	Raskus kg.	Saatekirja Nr.	Saatejaam	Sihtjaam	Saatja	Saaja
Tallinna reisijatejaamas 11. ja 13. veebruaril 1924 a. kell 10 homm.								
1.	Bagash	1	14,3	657	Narva	Tallinna		
2.	"	1	2,5	3602	Tartu	"		
3.	"	1	4,9	14212	Tapa	"		
4.	"	2	4,1	2496	Klooga	"		
5.	"	2	27,5	17058	Nõmme	"		
6.	"	1	4,5	5577	Tartu	"		
7.	"	2	32,8	1935	Lagedi	"		
8.	"	1	5,7	14974	Tapa	"		
9.	"	1	2,5	4779	Tartu	"		
10.	"	1	20,5	4075	Kadrina	"		
11.	Küünlad	1	59,3	935	Võru	"	Võru Lj.	Vellner Tallinna Lj.
12.	Sõduri seljakott	1	6,6	1437	Vägeva	"	Vägeva Lj.	
Tallinna kaubajaamas 12. ja 14. veebruaril kell 10 homm.								
13.	Vikatid	1	45,1	1131	Pedja	Tallinna	Vaim	J. Kompos
14.	Plekknõud	1	15,2	3262	Vasalemma	"	Kloostri o/ü.	Klausen
15.	Pudelik tühjad	1	15,6	8339	Tamsalu	"	A/s „Silva“	Ettenäitaja
16.	Masoot	1	195,8	10081	Valk	"	R. Meister	Maksimiliin
17.	Vikatid	2	85,2	11828	Petseri	"	Üh. „Ami“	Ettenäitaja
18.	Tammepakud	5	2279,8	18005	Tartu	"	Vahlberg	"
19.	Trükivärv	1	8,2	18302	"	"	Üh. „Postimees“	„Ühiselu“ trükik.
20.	Kirjutusmaterjal	2	124,1	30311	Pärnn	"	Toom	Ettenäitaja
21.	Pesuseep	3	53,2	14022	Tallinna	Rakvere	A/s „Hermes“	"
22.	Bagaash	1	14,4	70859	"	"		
Narva jaamas 13. ja 15. veebruaril kell 10 homm.								
23.	Bagaash	1	9,4	6454	Rakvere	Kohtla		
24.	"	1	2,0	71222	Tallinna	Jõhvi		
25.	"	1	7,4	407	Piusa	Narva		
26.	"	1	4,5	6625	Rakvere	"		
27.	Klaas	2	143,3	4087	Eidapere	"	Klaasi vabrik	Ettenäitaja

Tartu jaamas 13. ja 15. veebruaril kell 10 homm.

28.	Bagaash	1	29,7	2750	Olustvere	Tartu	
29.	"	2	135,2	10421	Valk	"	
30.	"	3	77,8	1634	Ülemiste	"	
31.	"	1	8,0	70036	Tallinna	"	
32.	"	1	4,0	75790	"	"	
33.	"	3	172,1	4654	Puka	"	
34.	"	1	2,0	1916	Pritsu	"	
35.	Riidekaup	1	6,1	13439	Tallinna	"	Tekstiil ühis.
36.	Pesu ja riided	1	8,2	11416	"	"	Möllerson
37.	Marmelaad	1	22,5	13829	"	"	I. kompvektivabrik
38.	Autokummi	1	4,1	14305	"	"	A. Rähn
39.	Raudteeosad	1	487,3	18041	"	"	Ettenäitaja
40.	Vilid	1	23,8	18071	"	"	"
41.	Naftaliin	5	593,4	26026	"	"	"
42.	Plekk piimanõud	54	409,5	24987	"	Jõgeva	Sinka

Valga jaamas 14. ja 16. veebruaril kell 10 homm.

43.	Bagaash	3	19,7	23610	Jõgeva	Võru	
44.	"	1	6,0	68226	Tallinna	Petseri	
45.	"	1	1,2	10379	Valk	"	
46.	"	1	24,6	4462	Tartu	"	
47.	"	1	7,0	65500	Tallinna	Valk	
48.	Pesuseep	6	317,3	7155	Ülemiste	"	Keemiatehas
49.	Tõrv	1	258,0	23893	Tallinna	"	E. Cederhilm
50.	Biskviit	1	53,6	20846	"	"	Falk Co.
51.	Segakaup	1	6238,7	27074	"	"	A/s. Silva
52.	Pudukaup	1	87,2	23702	"	"	Gerhard Hey
53.	Pakkimispaaber	1	81,9	16114	Tartu	Võru	Rääpina vabrik
54.	Klaas	3	238,7	4085	Eidapere	"	Klaasivabrik
55.	Piimapangid	2	12,3	17808	Tallinna	Petseri	Majandus üh.
56.	Pesuseep	3	172,0	7169	Ülemiste	"	Keemiatehas

Riigi raudteevalitsus.

E. T. K.

EESTI TARVITAJATE KESKÜHISUS

ASUTATUD 1917 AASTAL

Peakontor: Tallinnas, Viruvärava puistee Nr. 15
Telegrammid: „ESTOKO“

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

* * *

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

Ehitus- ja Tehnika kontor

„ESTORUSS“

:-: Tallinnas, Väike Karja tänav Nr. 1 :-:

Telegrammide aadress: „Estoruss“

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

Eriala: raudbetoon

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE KUUKIRI

Toimetuse ja talituse: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32. (Kopli ülesõidu koha juures). Kontor avatud kella 9—3. Telefon: nr. 192 raudtee keskjaamast. Arijuhi kodune telefon nr. 19-58 (linna keskjaamast). Toimetaja kõnetunnid: kella 9—10 p. Arijuhi kõnetunnid: kella 9—10 ja 2—3.	Ilmub iga kuu üks kord. Tellimise hind ühes kaasannetega: M. 1000 aastas M. 550 1/2 " M. 300 1/4 " Ainult välistellijatele.	Kuulutuste hinnad: 1 lehekülj — M. 4000.— 1/2 " — M. 2000.— 1/4 " — M. 1000.— 1/8 " — M. 500.— Kaantel 50% kallim.
Nr. 10-11 (23-24)	Oktoober—November 1923	2. aastakäik.

Pärnu-Tallinna kitsaropaline raudtee — riigiraudtee.

Ernst Timma.

Igapäevases raudtee ühetoonilises elus juhtub harva ka mõni suurpäev, sarnane ajalooline suurpäev oli Pärnu — Tallinna kitsaropalisel raudteel 1. novembril 1923 a. Sel päeval vabanes nimetatud raudtee seltsi võimusest ja võeti riigile üle. Et pilku heita raudtee minevikusse kuni üleandmise momendini, toome allpool raudteevalitsuse andmete põhjal Pärnu-Tallinna raudtee lühikeste ajaloo.

Pärnu—Tallinna kitsaropaline juurdeveo raudtee oli ülevõtmise päevani „I. juurdeveo raudtee seltsi, Venemaal“ (Первое общество подъездныхъ путей въ Россіи) omanduseks. Tähenatud seltsil olid peale Pärnu-Tallinna raudtee veel Ponevezs (Ponevezys) — Sventsjani (praegust Leedu ja Poola riikides) ja Shitomiri teed Ukrainas.

„I. juurdeveo raudtee selts Venemaal“ asutati 26. märtsil 1892 a. insener Jalovetsky algatusel. Põhikirja järele oli seltsi peategevuseks ehitada ja eksploiteerida 750 m/m. kitsaropaliseid juurdeveo teesid ja ühendada neid magistraal liinidega. Asudes selle kava teostamisele, sai seltsi poolt mõne aasta vältel ehitatud kitsaropalisel raudteed end. Liivi ja Eesti kubermangudes, Poolamaal, Leedumaal ja Ukrainas.

Pärnu—Mõisaküla—Valga ja Mõisaküla—Viljandi—Tallinna raudteede ehitamisega algati 1895 a., kuna valitsuse poolt kontsessioon raudtee ehitamiseks juba 23 detsembril 1894 a. seltsile välja anti. Olgu juurde lisada,

et varemalt 750 m/m. kitsaropalisel raudteed ei olnud, kitsaropalisel raudteede kavad said seltsi inseneride Jalovetsky ja Dolbergi poolt esimesena väljatöötatud. Nimetatud ja järgmiste teiste liinide ehitustööde üldkava ning sildade ning hoonete projektide kokkuseadmine usaldati ins. Kaspar Krzizanovsky hoolde. Valitsuse poolt määrati ehitustööde järevalve inspektoriks teedeinsener parun Karl Taube. Ehituse eelarve seati 2.570.100 kuldrubla peale kokku ja peale viimase kinnitamist algasid 1895 aasta märtsi kuul ehitustööd peale.

Pärnu—Mõisaküla—Valga liini ehitamisega algati kõige pealt peale. Ehitust teostasid: ins. Krzizanovsky (üleüldine järevalve ja Pärnu—Mõisaküla liin), ins. Sievert (Mõisaküla—Valga liin) ja ins. Hackel (Mõisaküla—Viljandi liin).

Mullatööd teostati kohapealsete ettevõtjate poolt ja makseti 1 r. 25 k. — 3 r. kantsülla eest. Tööliste päevapalgad olid 10—15% kõrgemad, kui teistes kohapealsetes ettevõtetes. Suurematest ettevõtjatest mullatööde alal võime nimetada Aromovitshi ja Prenni. Kõik ehitustööd, nagu sillad, hooned j. n. e. toimetati ehitusmeistrite Darmeri, Kleini ja Feldmanni poolt. Ehituskontor avati esialgselt Voltvetis, ära põlenud Zöpfeli kalevivabrikus. Raudtee töökoda ja materjaali ladud olid esialgu, kunni Mõisakülas sellekohaste ruumide ehitamiseni, Papiniidus, praeguse Valdhofi vabriku asukohal. Nagu



E2 1028



Pärnu — Tallinna kitsarööpalise raudtee vanemad ametnikud.

1. Teedeülem inseneer **O. Raudsep.** 2. Liikumise osakonna ülem ins. **A. Hammerbeck.** 3. Weo osakonna ülem ins. **P. Tekkel.** 4. Arve osak. ülem **J. Kõverjalg.** 5. Kaub. ja kontroll os. ül. **H. Lind.** 6. Raudteevalitsuse kantselei juhataja **J. Mängel.** 7. Juriskonsult adv. **J. Leesment.** 8. I. distantsi ülem ins. **L. Saukas.** 9. II. distantsi ülem **N. Pavlov.**



Pärnu — Tallinna kitsarööpalise raudtee vanemad ametnikud.

1. Tee ja ehituse osakonna ülem ins. **E. Genz**. 2. Raudtee vanem arst Dr. **E. Tumma**. 3. Elektri ja telefoni jaosk. juhataja **J. Taklaja**. 4. Veo osakonna revident **K. Koolmelster**. 5. Liikumise osakonna revident **J. Trubock**. 6. Liikumise osakonna revident **J. Treufeldt**. 7. Tee ja ehituse osakonna distantssi ülemate asetäitja tehniker **J. Gasück**. 8. Materjaali Mõisaküla ladu ülem **M. Laretei**. 9. Tallinna Sadama jaama ülem **J. Kirsipuu**.

teada, on kohalike omavalitsuste ja elanike poolt vastutulek ehituse kordasaatmisel kõigiti hea olnud. Maa võõrandamine, mis senini iga eraraudtee ehitusel üheks raskemaks keerdsõlmeks on olnud, on Pärnu—Valga—Viljandi liinide ehitusel kõik läbiviidud vabal kokkuleppel, nii et sunniviisil võõrandusi ette ei ole tulnudki. Iseäralist kaasabi selles, kui kõigis teistes asjus näitas üles tolleaegne Pärnu linnapea, h-ra Brackmann, kelle teenuseid ka siin ei saa mitte allakriipsutamata jätta.

Liikumise avamise päeval oli teedel: vedurid 7, II kl. vagunid 4, III kl. vagunid 5, II/III kl. mikst vagunid 6, bargaashi vag. 4, kinniseid kaubavagunid 50 ja platvormvagnid 89.

liikumise osakondade juhataja) insener Krzizanovski. Veosakonna ja tehasteülem parun Schilling. Üldine teenijate arv umbes 300 inimest, nende palgad 180—1200 rubla aastas.

1. augustil 1901 a. lõpetati Viljandi—Tallinna liinil ehitus 156 versta pikkuses, mille ehitajaks oli insener Foigt.

Pärnu—Valga—Viljandi liini ehitajale ja pärastisele eksploateerimise juhatajale insener Krzizanovskile usaldati seltsi peavalitsuse poolt kõigi Pärnu—Tallinna juurdeveo raudteede valitsemine.

Kogu nimetud liinide eksploatsiooni aja vältusel, kunni 1914 a. ilmasõja lahtipuhkemiseni, oli tee tegevusresultaat igal aastal tulurikas.



Pärnu — Tallinna raudteevalitsuse asukoht.
Pärnus, Rüütli tänaval.

Ajutise liikumise avamisel oli administratsiooni koosseis järgmine. Peavalitsus (Peterburis). Esimees: insener Jalovetski, direktorid: insener Nikitin ja Bioldt, pearaamatupidaja Schuvalov, ekspl. jaoskonna juhataja Geischtor ja tulude kontrolljuhataja Safännikov. Teedevalitsus (Pärnus). Teedeülem, (tema ka tee- ja ehituse ja

Pärnu—Tallinna teede veerev koosseis, mis esialgelt küllalt piiratud arvul oli soetatud, ei jõudnud enam päev-päevalt kasvavate vedude nõudmisi täita, nii, et seltsi peavalitsus oli sunnitud Sventsjääni tee veerevast koosseisust Pärnu—Tallinna teele 1916 a. laenuteel tarvitada andma 105 vagunit ja 3 vedurit.

Pärnu sadama parema kordaseadmise ja samuti Valdhofi vabriku laiendamise järeldusel hakkas Pärnu—Tallinna teede tegevus märksa tõusma. See asjaolu aitas seltsi peavalitsust rahaliselt paremale järjele, sest Sventsjäni tee töötas palju aastaid kahjuga, mida Shitomiri ja Pärnu—Tallinna teede puhaskasu pidi katma. 1912—1914 aastatel tõusid I. juurdeveo raudtee A/S. obligatsioonid, 100 rubla nominaal, börsel — 130 rublani, kuna nad mõni aasta enne seda 20—30 rubla vahel kõikusivad. Seltsi peavalitsus oli sunnitud ennetematel aastatel peasjalikult Sventsjäni tee defitsiidi katteks riigi valitsuselt laenusid tegema. Nende tasumist on teostatud osalt Pärnu—Tallinna teede puhtakasu arvel.

1913 aastal oli seltsi peavalitsuse aine-line seisukord niisugune, et ta võis juba julgemalt tulevikku vaadata ja uusi kavatsusi looma hakata.

Tööstus-kaubandus ja reisijate liikumine kolmes Balti kubermangus oli juba niisugusele järjele tõusnud, et Pärnu—Tallinna raudteed ei vastanud ajakohastele nõuetele. Vahepeal oli juba roobastik, kui ka veerev koosseis iganenud. Väljavaated tulevikku lubasid oletada, et tee paremale järjele seadimine, osaline uuendamine, ja võrgu laiendamine on tasutoov,

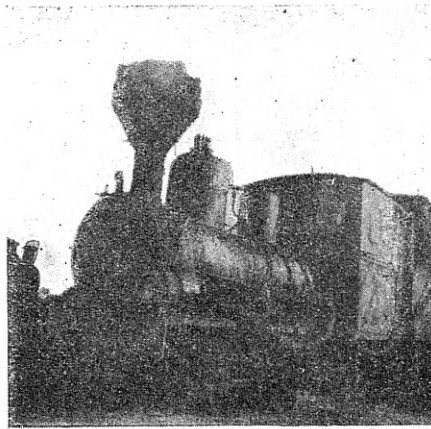
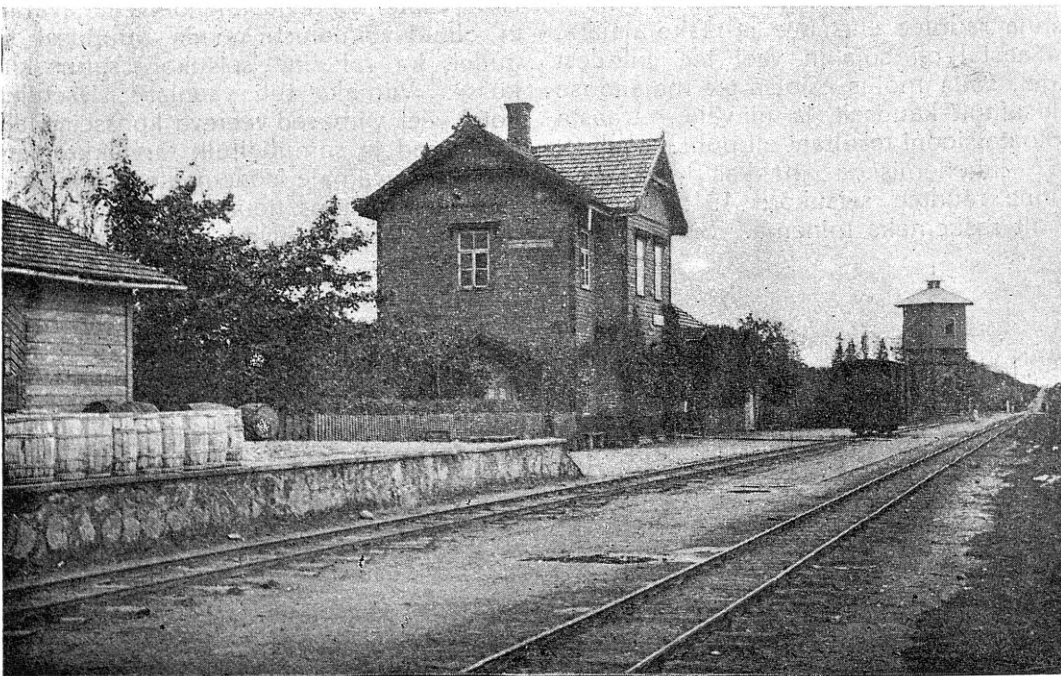


Foto Pavlov.

Vedur Lelle—Eidapere raudteel.

ja peale seda hädapärast tarviline. Selle plaani teostamisele asuti juba 1913 aastal.

1914 a. algul oli juba väljatöötatud kindel kava, mida ka mitte hiljem, kui 1½ aasta jooksul taheti täide viia. Kavatsusel oli: 8,32 naelaliste roobaste vahetamine 13 naelalistega, liini õiendamine, suurte tõusude maha kaevamine, sildade ümberehitamine ja peale selle Mõisaküla Riiaga ühendamine. Selleks said ehitatud 1913 aastal Mõisaküla tehastes 120 uut kaubavagunit 1000 puudalise kandejõuga. Riia



Olustvere jaam kitsarööplisel.



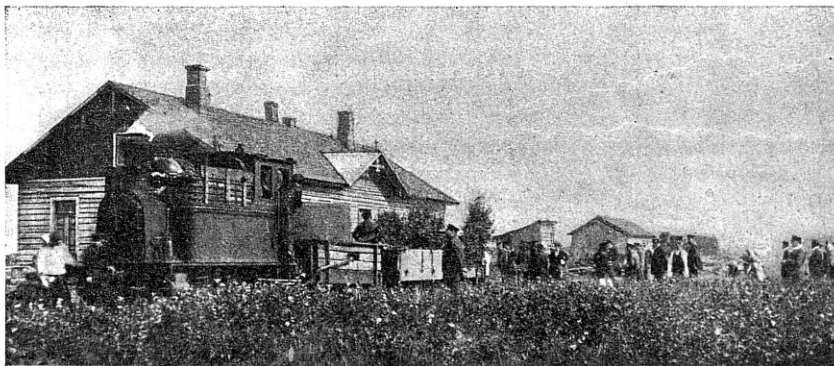
Paide raudteejaam 1923 a.

sihi rajamine ja samuti terve liini ümber-ehitamise eeltööd olid 1914 a. esimesel poolel juba terves ulatuses käimas, kuid siin puhkes lahti ilmasõda, mis kõikidest neist kavatsustest kriipsu läbi tõmmates selle töö seisma pani.

Sõja lahtipuhkemisega algas Pärnu—Tallinna raudtee elus uus ja raske ajajärk. 1914 aastal oli sõjaliin veel tee piiridest kaugel, sõda mõjus esiotsa tee majanduse peale ainult kaudselt, ja nii vähe, et aasta eksploatatsiooni resultaat oli puhtakasuline. Sõja lähenemisega hakkas Pärnu—Tallinna raudtee seisukord 1915 a. päev-päevalt raskemaks minema. Suurem osa

veerevast koosseisust vedas sõjaväge ja nende kraami. Erakauba vedu jäi vähe- seks, ja neid vedusid ei olnud võimalik veereva koosseisu puudusel teostada. Sõjaväevõimud võtsid teede materjaalide tagavaradest suurema osa oma tarvituseks. Uute materjaalidega täiendada tagavarasid ei olnud võimalust, nende puudusel tur- gudel, ka rahaline seisukord sattus kitsi- kusse. Viimaks tuli vaenlase sissetuleku ootel veel viimased veereva koosseisu taga- vara osad ja samuti hulk tarvilikke mater- jaale sügavamale Venemaale evakueerida. Elukalliduse tõus nõudis töötasu kõrgen- damist. Tulud jäivad aga päev-päevalt

vähemaks, sest sõ- javäe veod sündi- sid sellekohase alandatud tariifi järele. Riigi valitsus oma kohustusi ve- dude eest ei õien- danud. Vaevalt oli veel võimalik õigel ajal teenijatele pal- kasid maksta. Tee paranduse ja teiste hädapärasemate uuenduste peale ei olnud enam võima- lust mõelda.



Esimene rong Paide jaamas 1900 a.

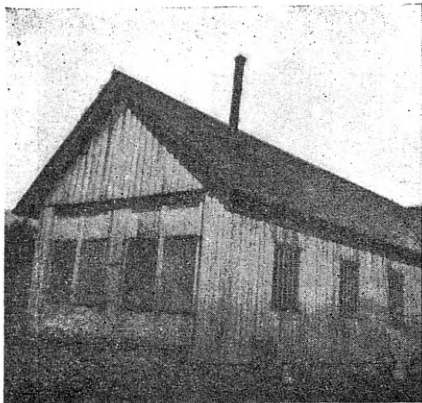


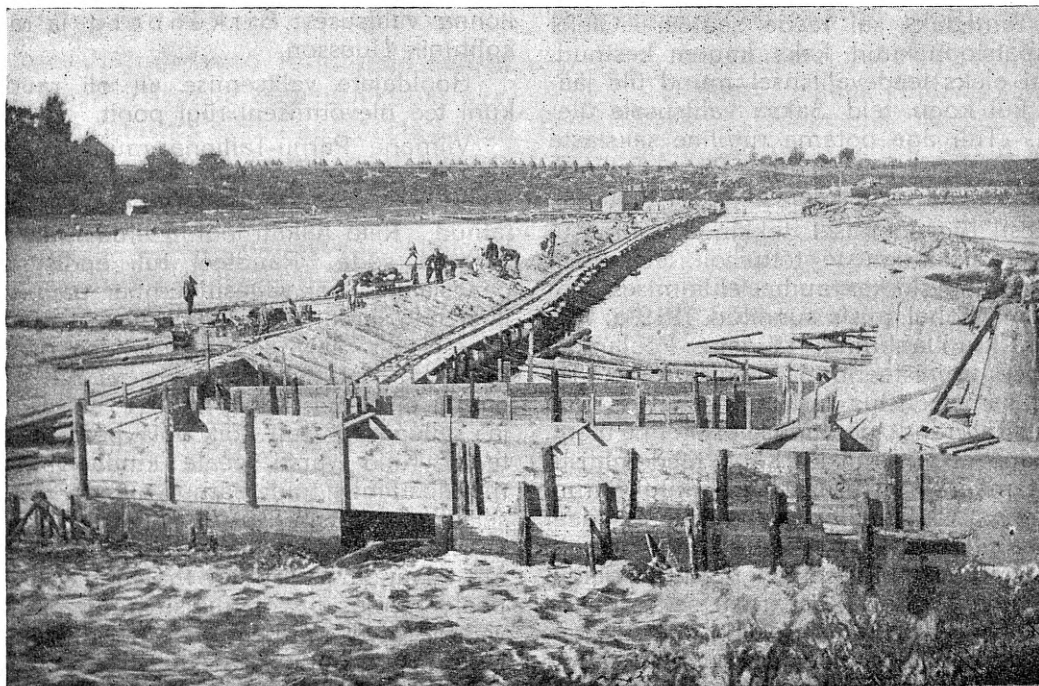
Foto Pavlov.

Veduri kuur Eidaperes.

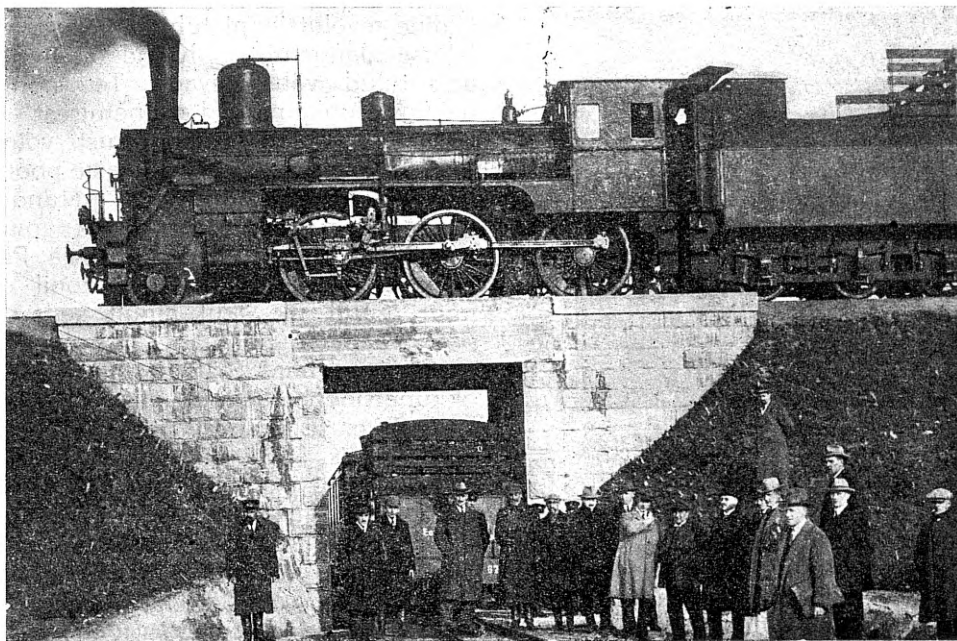
Kütte kriisis sütte puudusel sai raskemaks päevaküsimuseks. Tuli sisseseada majanduslikel teel puude valmistamine, mis esialgselt suuri kulusid nõudis. Peavalitsuse tagavarasummad olid kulutatud, sealt enam abi loota ei olnud. Teedevalitsus oli sunnitud võlgasid tegema erapankadest. Peale revolutsiooni sattus tee majandus väljapääsemata seisukorda. Töötasu tuli elukalliduse järjest kasvamise tõttu peaaegu iga kuu tõsta. Veotariifisid tõsteti, kuid need ei vastanud nõuetele.

Üldine revolutsiooni tuhin tõi esile töviljakuse langemise. Kulud suurenesivad, aga tulud vähenesivad. Tee korrashoid hakkas lonkama. Lagunemisest pääsemiseks ei olnud mingisugust võimalust. Veerev koosseis sai sõjaväelaste poolt lõplikult rikutud. Jooksvaid parandusi ei suudetud enam materjalide puudusel korraldada. Nii lagunes kõik ja Pärnu—Tallinna raudtee administratsioonil ei jäänud muud üle, kui ainult seda abitult pealt vaadata.

25. veebruaril 1918 aastal algas Saksa okkupatsioon. Sellega ühes kadus side teedevalitsuse ja peavalitsuse vahel. Esiotsa paistis Pärnu-Tallinna raudteelastele, et nüüd ometi ehk leitakse võimalusi teidi korraldama hakata ja sellega veovõimalusi tõsta. Kuid, kahjuks, ei olnud see nii. Sakslased panid küll maksma raudteel endise korra ja seadsid jalule üleliig käre distsipliini, kuid ainelist toetust neilt ei saadud. Tariifisid tõsta eraraudteel ei lubatud. Sõjaväeveod alandatud tariifi järele keetsivad edasi. Materjalid, mis veel järele jäänud, võeti sõjaväe tarvituseks. Reisijate ja kauba vedu jäi koguni seisma, sest et kellegil liikumise võimalust polnud. Ühe sõnaga öeldud, kõik oli sihitud selleks, et Pärnu-Tal-



Tammi ehitamine üle Pärnu jõe Sindi Kalevivabriku juures.



Valk — Koiküla kitsarööplise raudtee avamise komisjoni uuel raudteel Valga jaama lähedal.

Reisijate liikumine avati 15. novembril.

linna raudtee, kui eraettevõtte, pidi maksuvõimetuna valitsuse kätte minema.

Asi läks nii kaugemale, et erapangad enam Pärnu-Tallinna raudteed ei finanseerinud, sest liiga tumedaks sai teede saatus. Oleks okkupatsioon kuud kaks kauem kestnud, siis ei oleks teedevalitsusel muud üle jäänud, kui kogu teid Saksa valitsusele üleandada. Tuli aga ootama rutuline sakslaste väljakolimine Eestist, ja Pärnu-Tallinna raudteed jäid oma käepeal edasi töötama.

Eesti riigi loomisel tekkinud mitmesuguste arusaamatuste tõttu oli teedeülem ins. Krzizanovski, kes raudtee ehitamisest saidik oma kohal püsis sunnitud 1919 a. veebruari kuul lahkuma; ta astus Poolamaa raudtee ministeeriumi teenistusesse. Tema asemele astus ins. Kamõshev, senine Pärnu-Tall. raudt. paranduse osakonna ülem. Viimane ei püsinud ka kaua, teedeministri poolt määrati 1919 aasta juuli kuul Pärnu-Tallinna raudteeülemaks ehitusinsener Oskar Raudsep, kes siiani oma ametikohuste täitmisel on püsinud. Selgusetu omaniku küsimuse tõttu sekvestreeriti raudtee riigi poolt. Sekvestri valitsus kestis kuni 1922 a. kevadeni, mille järele raudte sekvestri alt vabastati. Et raudteel omanikke kohal ei olnud, siis määrati

raudtee hoolekande kohtu poolt hooldajate valitsemise alla. Hooldajateks valiti adv. J. Teemant, Laenu panga direktor J. Reinthal, adv. Hirsch, Harju maakonna valitsusest Birkenberg ja rahukohtunik Quesson.

Hooldajate valitsemise all oli raudtee kuni tee ülevõtmiseni riigi poolt.

Viimane Pärnu-Tallinna raudtee raske aeg, s. o. Eesti vabadussõja ajajärk, on teede ajaloo ka omad sügavad jäljed jätnud. Riiki hakati looma ilma millegita. Järgnes sõda. Raudteel tuli endist viisi peaaesjalikult sõjavägesid ümber paigutada ja nende kraami vedada. Osa veerevals koosseisust sai soomusrongide diviisile kasutada antud. Arusaadav, et riik kellel enesel ei olnud, kohe maksta ei suutnud ja sellepärast tuli kõik võla peale toimetada. Kuid varsti peale kindla valituses moodustamist tuldi Pärnu-Tallinna raudtee seisukorra küsimuse juure. Reisijate, bagaashi ja veo tariifsid tõsteti tuntavalt, mis tervendavalt raudtee majanduslise külje peale mõjus. Sõjaministeerium hakkas vedude arvel raudteevalitsust avanseerima. Liikumise vabadus seati uuesti jalule, ja reisijate veost hakkasivad tulud koguma, nii et raudtee võis jälle omal jõul palkasid maksta.

Tee tehniline seisukord halvenes aga iga päevaga. Roobastik, mis aasta kümne eest ümber vahetatud oleks pidanud saama, oli nii võrd kulunud ja nõrk, et rongide sõidukiirust tuli äärmiselt vähendada. Vedude kasvamise ja korraliku liikumise jalule seadmiseks on hädatarvilik kõige pealt roobastik uuendada, tee profiili muuta ja uusi hoonesid ehitada. Kõik see nõuab aga hiigla kapitaali, mis sadandesse miljonitesse ulatab.

Järjelikult oli tee põhjalik parandus ühes ehitustega hädatarvilik. Raudtee ise, kelle valitsemine vahe peal hoolekande alla oli läinud, ei jõudnud seda kapitaalide puudusel teha. Raudtee omanikud aga mitmete üleskutsete peale vaatamata ei ilmunud. Katsuti küll paar korda peakoosolekut kokku kutsuda, mis aga ebaõnnestas. Raudtee tehnilist seisukorda arvesse võttes ja kontsessiooni põhjal (kontsessioon eksploiteerimiseks oli antud 25 aasta peale, missugune tähtaeg möödab ja mille mööndumise järele riigile väljaostu eesõigus jääb) väljaostu õigust kasutates, riigistati raudtee Riigikogu poolt väljaantud seaduse põhjal.

Seadus käib järgmiselt (v. „Riigi Teat.“ nr 106, 17. aug. 1923. a.):

Riigikogu poolt 4. augustil 1923. a. vastuvõetud

„Esimeselt juurdeveo raudteede seltsilt Venemaal“ (Первое общество подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи) Eesti Vabariigi piirides olevate raudteede riigile väljaostmise seadus.

§ 1. „Esimese juurdeveo raudteede seltsi Venemaal“ (Первое общество подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи) kontsessiooni § 19 alusel ostetakse välja 1. oktoobril 1923. a. riigi omanduseks kõik Eesti Vabariigi piirides olevad eelnimetatud seltsi raudteed ühes sinna juurde kuuluvate ettevõtetega.

§ 2. Selle teostamiseks volitakse teedeministrilt: 1) üle võtma riigile § 1-ses tähendatud raudteid kõigi nende varandustega peale käesoleva seaduse avaldamist, mitte aga varem kui 1. oktoobriks 1923. a. ja 2) toimetama 1923. a. jooksul raudteede üldisest sissetulekust eksploatatsiooni juures ettetulevaid tarvilikke väljamaksmisi.

§ 3. Nimetatud raudteede väljaostmiseks määratakse eelkrediiti 140.000.000 marga suuruses.

Algkirjale allakirjutanud

Riigikogu esimees J. Tõnisson.
Abisekretäär J. Vain.

Ülevõtmine pidi seaduse järele 1. okt. sündima, kuid mitmesuguste takituste tõttu viibis see; teedeministri hra ins. K. Ipsbergi väljamaa reisilt tagasi jõudmisel määrati viimase poolt ülevõtmine 1. nov. kindlaks. Ülevõtmise komisiooni määrati teedeministeeriumi esitaja ins. E. Sulg, rahaministeeriumi esitaja A. Timbermann, riigikontrolli esitaja A. Anderson. Ülevõtmisest võtsid veel osa riigikontrolli esitaja A. Peterson.

29. novembril sõitis ülevõtmise komisioon Valgast välja, üleandma olid palutud teedeministri poolt ka raudtee hooldajad. Viimased aga ei ilmunud, mille tõttu komisiooni poolt ekspertidena kaasa paluti riigiraudtee Valga distantsist ins. Lenzius ja ins. Bock ja raudtee politseist Valga jaoskonna ülem Jllisson. Komisioon sõitis kogu liini läbi ja jõudis 31. oktoobril erarongiga Tallinnasse. Öhtul seati vastuvõtte akt kokku, mille põhjal teedeminister üle liini adress telegrammi andis. Telegramm on järgmine:

Ä r a k i r i.

Tall. Sadamast Nr. 265. K. 24., 31. 10. 23 a.

Rutuline telegramm.

Tallinnast Valgani, Paideni, Pärnuni, Orajõeni, Eidapereni. Teedeülemale, kõigile osakonna, jaosk., jaama ja depoo ülematele, teemeistritele, peainspektor Sulg'ile ja Hoolekandekogule.

Riigikogu poolt 4. aug. s. a. vastuvõetud seaduse põhjal on „Esimeselt juurdeveo raudtee seltsilt Venemaal“ kontsessiooni § 19 alusel välja ostetud kõik Eesti Vabariigi piirides olevad eelnimetatud seltsi raudteed ühes sinna juurde kuuluvate ettevõtetega.

Raudteed kõige varandustega loetakse Eesti Vabariigile ülevõetuks alades 31. oktoobrist 1923 a. kell 24.⁰⁰, mis ajast peale kõigis osakondades ja keskvalitsuses raamatud lõpetatakse ja arvete seis kindlaks tehakse.

Kõik teenijad liinil ja raudteevalitsuses jäävad oma kohtadele ja töötavad edasi oma ametkonna instruksioonide ja teedeministeeriumi juht-

nööride järele. Raudtee ülevõtmise puhul riigile tervitan kõiki teenijaid, kutsun neid üles oma kohuseid Eesti riigi teenistuses täitma truult ja hoolsalt.

Nr. 628. Teedeminister *K. Ipsberg*.

Sellega oli raudtee üle võetud. Teedeülem ins. O. Raudsepa poolt saadeti ülevõtmise puhul teenijatele tervitustelegramm, mille sisu järgmine:

Ärakiri.

Tall. Sadamast. Nr. 266., 31. 10. 23 a.

Üle kogu liini adr. 7. Ärakiri: Peainspektorile ja hoolekandekogule.

Pärnu-Tallinna kitsaroopalise raudtee riigile ülemineku puhul 1. nov. s. a., millega algab uus ajajärk kitsaroopalise raudtee arenemise ja tegevuse alal, soovin õnne kõikidele kaasteenijatele, kindlas lootuses, et kõik raudteelased oma tööjõudu ja parimat tahtmist pühendavad kitsaroopalisele raudteele riigi teenijatena kalli kodumaa kasuks ja suudavad täita nende peale pantud kohuseid nii, nagu Teedeminister oma telegrammiga 31/X. s. a. Nr. 628 soovi avaldanud.

Tähtsa sündmuse puhul panen ette homme 1. nov. s. a. jaama hooneid riigi lippudega ehtida.

Nr. 187.

Ü. *Raudsep.*

1. novembril oli iga raudteelasel pidupäev, lipud pandi ülesse ja iga raudteelane pühitses vaikselt seda ajaloolist päeva. Ja selle päeva kättejõudmise puhul saadeti teedeülema kaudu teedeminister hra ins. K. Ipsbergile, kes ülevõtmisele vist kõige rohkem kaasa aidanud, tänutelegramm järgmise sisuga:

Ärakiri.

Raudteevalitsusest Nr. 2., 1. 11. 23 a.

Tall. Sadam, Teeülemale.

Kõik Pärnu-Tall. raudteelased avaldavad tänu h-ra Teedeministrile ja Teile tervituste eest raudtee ülemineku puhul riigile, saavad kõige energijaga töötama Eesti Vabariigi kasuks, täites truult omi teenistuse kohuseid riigiteenijatena ja paluvad tänuavaldust edasi anda h-ra Teedeministrile.

Raudteelased.

Järjekult Pärnu-Tallinna kitsaroopaline on nüüd riigiraudtee, raudteeametnikud — riigiametnikud.

Iga raudteelane ja reisija on nüüd teadmises, et raudteel kindel peremees on, ja et juba lähemas tulevikus tee tehniline seisukord paranema saab. Teedeülema kohused pandi praeguse teedeülema ins. O. Raudsepa peale.

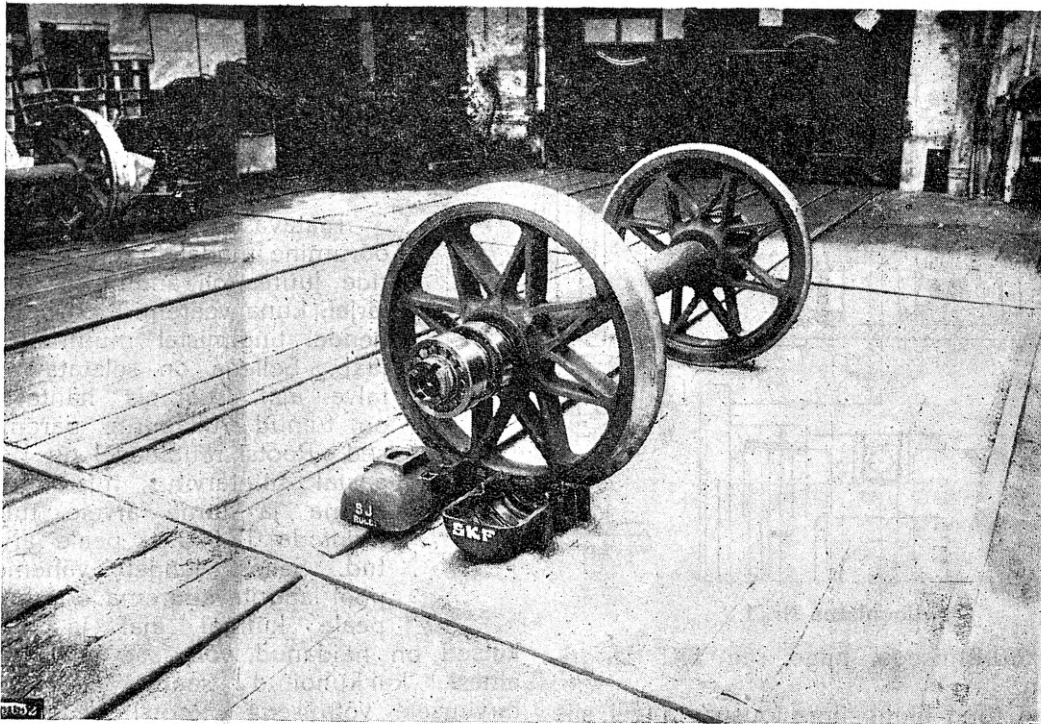
Lõpetades soovime uuele riigi raudteele ja uutele riigiametnikutele palju edu loovast tööst.

Kuul- ja rullaagrid raudteel.

Ins. O.

Arvurikaste leiduste hulgas, mis 20-al aastasajal laiemalt ennast maksma on suutnud panna, on tähtsa koha omanud kuullaagrid. Loomulik on, et ka sellest leidusest raudteed suurt huvi tundsid ja tunnevad. Aastat 10 tagasi algas Rootsi riigiraudteede valitsus süstemaatilisi katseid kuullaagritega, neid esimeses joones proovides kaubarongides Lulea-riigipiiri liinil, kus peajasjalikult rongid Rootsi raudärtsiga liiguvad. Esimesed katsed näitasid, et kuullaagrite tarvitusele võtmisega võimalik oli rongi pikkust suurendada 15 kuni 30%, endiseks jättes veduri tõmbejõudu, selle järele missuguses sihis liikumine sündis ja kui suurel tõusul teel olid. Intensiivne vagunite ringjooks nimetud teel näitas aga peagi, et laagrite koormatus ja tõuked mõnel juhtumisel suuremad olid,

kui kuullaagrid kestvalt kanda suutsid ja kuulide vahetus pidi nende katkemise tagajärjel kaunis sagedasti ettevõetud saama. Niisugune vahetus tõi enesega kaasa raskesti liikumise ja tõusis tarvidus parema laagri konstruktsiooni järele. Peale selle ei suutnud kuullaagrid küllalt hästi vastu võtta küljetõukeid, mis tee profiilist ja liikumise iseloomust tingitud. Nendest katsetest väljamineks konstrueeris Svenska Kullagerfabriken (edaspidi SKF nimetud) uue laagri, kus kuulide asemel rullid tarvitusele võeti. Laager koosneb oluliselt kolmest rullide reast, milledest kaks äärmist rida teravnurgaliselt teljele ja sisemine rida paralleelselt asetatud on (joon. 1). Need rullid on märksa vastupidavamad tõuketele ja suurele koormatusele ja kaks äärmist teravnurgaliselt asetatud rida suudavad



SKF rullaagrid.

edukalt vastu võtta suuri küljetõukeid, nagu raudtee liikumise juures tekkivad.

Nende laagritega korraldati katseid Stokholm-Mjölby liinil neljateljelistes pöörvankritega klassvagunites, kus juures kiirus kuni 90 km. tunnis oli. Katseteks võeti 2 ühesuguse koosseisuga ja ühesuguse raskusega reisijate rongi. Rongide koosseis: 8 neljateljelist pöörvankritega vagunit, vedur, neljateljeline tender; rongi kaal 400 t. Üks rongidest oli varustatud SKF laagritega, teine harilikute libisejate laagritega. 14 päevane proov näitas, et tagajärjed suurelt olenevad välistest tingimistest, nagu temperatuur, tuul j. n. e. kuid keskmiselt on SKF laagritega varustatud rongi veoks 11,5% vähem kütteainet tarvitatud, kui paralleel rongi veoks.

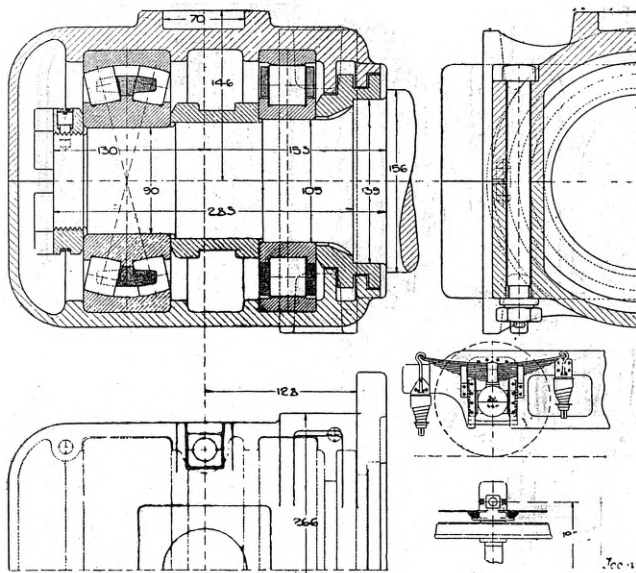
Et aga mõlemaid rongisid vedasid vedurid harilikude libisejate laagrite peal ja veduri raskus $\frac{1}{4}$ rongi tervest kaalust oli, siis võib küttekulu ainult rongi peale arvatult veel kokkuvõtteks lugeda, kui 11,5%. Niisugune küttekulu vähendamine on esimeses joones seletatav sellega, et rull- ja kuullaagrites libisemise õõrumine praktiliselt täielikult kõrvaldatud on ja siin ainult veeremise õõrumisega tegemist on. Arvuliselt nende õõrumiste mõõtmist toime-

tada on äärmiselt raske, sest et need õõrumised vaguni liikumise juures millalgi üksinda ei ilmu, vaid vähemalt seotud õhutakistusega.

Sellepärast on ka andmed õõrumise suuruse kohta erikirjanduses väga mitmekesised. Harilikult arvatakse vaguni veotakistuseks, mis tingitud laagri õõrumisest ja ratta veeremisest, 2,5 klgr. iga vaguni raskuse tonni peale.

Kergelt koormatud laagrite juures tõuseb õõrumisest tingitud veotakistus kuni 4 klgr. à tns., kuna ta tegelikult kõige suuremate laagri koormatuste juures kuni 1,5 klgr. à tns. langeb. Need arvud maksavad ainult õõrumise kohta liikumise ajal, kuid paigaltvõtmise juures tekkib märksa suurem veotakistus, iseäranis madalate temperatuuride juures. Kui sellest kogusummast maha arvata veeremisest tingitud veotakistust, mis 0,9 klgr. à tns. vagunikaalust on, siis saame veotakistuse, mis ainult laagri õõrumisest oleneb.

Rullaagrite juures on veotakistus, mis oleneb rullide veeremisest laagrites ligikaudu 0,3 klgr. vaguni raskuse tonni peale, nii et oluliselt tähtis on, nagu näeme veotakistuse vähendamiseks libisemisest tingitud õõrumise asemel laagreid töötada lasta veere-



Joonistus Nr. 1.

mise õõrumisega, nagu see SKF laagrites on.

Kui rong liigub ilma tõusudeta teel, siis on võimalik veduri masinal töötada väikese silindri täitmisega ja sellega paremini kasutada aurus peituvat jõudu, paisumist lubades suuremal määral. Sellevastu peab tõusudel veduri tõmbejõudu äärmiselt pingutama suurte silindri täitmisega, kus juures üldine kasulikkuse tegur madalam on. On selge, et rulllaagrid, vähendades õõrumist ja veotakistust, lubavad rongi tõusudel vedada sama kiiruse juures vähemate silindri täitmisega ja masina parema kasulikkuse teguriga. Arusaadavalt oleneb küttekulu vähenemine sellel juhtumisel suurel määral veduri tüübist: moodne hästi konstrueeritud vedur näitab sellel juhtumisel absoluutselt vähem paremusi, kui iganenud masin oma madala kasulikkuse teguriga. Selle tõttu on ka saadav kasu kütteenainete kokkuhoidmisest rulllaagrite tarvitamise tagajärjel absoluutselt suurem vana veduritega suurtel tõusudel töötades, kui moodsate veduritega tasasel teel.

Et selle juures täieliselt kõiki paremusi ära kasutada, tuleb arvesse võtta, et rulllaagrid oma vähema veotakistusega lubavad lühema tee peal sõidukiirust kättesaada ja allamäge pikema tee peal kinnise ehk vähese auruga sõita. Selle juures on kasu seda suurem, mida vähema kiirusega peab sõitma: protsentuaalselt kasvab suuremate kiiruste juures õhutakistus ja kahaneb väi-

keste kiiruste juures. Sellega pääseb vähem veotakistus õõrumisest rulllaagrite juures rohkem mõjule nendel teedel, kus liikumine vähemate kiirustega mägilisel teel vananenud veduritega sünnib.

Teatavasti kasvab libisemise õõrumine madalate temperatuuride juures õli angumise tagajärjel, kuna veeremise õõrumine nendel tingimistel muutmataks jääb. Sellega on seletatav, et talve ajal iseäranis nähtavale on tulnud rulllaagrite paremused. Rootsi raudteedel on 1921 aastal sütetarvitus, mis talvise külma ja lume arvele tuleb kirjutada 17.000 t. peale arvatud. Sellest langeb vähemalt pool laagrite suurema õõrumise peale külmal ajal ja nagu

katsed on näidanud, võib see osa kütteenainest kokkuhoitud saada rulllaagrite tarvitusele võtmisega. Rootsi teedel tegi see 1921 aastal välja 0.014 klgr. sütt keskmiselt aastas iga telgkilomeetri peale. Kui veel arvesse võtta paigaltvõtmise raskust külma ajaga, siis on arusaadav, et tee töövoime talvel märksa madalam on kui suvel. Aastatel 1915 ja 1916 veeti Rootsis Gällivere—Lulea liinil kõige veovõime ära kasutamise juures külmadel talvekuudel keskmiselt 750 t. raudarts'i rongi peale, kuna suvel vastav arv 1090 t. oli. Need arvud on võetud keskmised 150-st rongist kuus. Nagu näha võiks ilma madala temperatuuri mõjuta veotakistuse peale talvel iga 5-es rong ära jääda rongide kaalu suurendamise arvel ja vedada päevas samasugune kaubarohkus.

Suureks takistuseks raudteeliikumise juures on laagrite põlemine. Laagrimetaliga täidetud libisejad laagrid tarvitavad korralikku, küllaldast ja sagedat määrimist. Igasugune vähem puudus selles määrimises tingib möödapääsemata laagri põlemist. Kuumaks jooksnud laagrist sulab babbiiit välja ja vagun peab möödapääsemata rongist mahahaagitud saama, kui juba suuremat õnnetust teel juhtunud ei ole. Veel suuremate raskustega on seotud laagrite põlemine reisijate vagunites: reisijaid tuleb ümberpaigutada sagedasti juba ennegi täidetud vagunitesse ja selle juures reisijate seisukohalt õigustatud nurnat kuulda. Juhtub niisugune laagri kuu-

maksjooksmine magamisvagnis, siis on raskused veel seotud sõiduraha tagasimaksmisega j. n. e. Rullaagrid tarvitavad määrat ja järelvaatust 2—3 korda aastas ja kuumaksjooksmist nende juures tegelikult ette ei tule, ehk see teoreetiliselt küll mõeldav on. Minul ei ole mitte käepärast andmeid, kui suuri kulusid Eesti teedel tuleb kanda laagrite põlemise tagajärjel, aga mina ei arva mitte liialdavat, kui neid kulusid ühevääriliseks arvan suurema küttekuludega praeguste laagrite juures. Ajutiselt võivad nad veel suuremgi tähtsuse

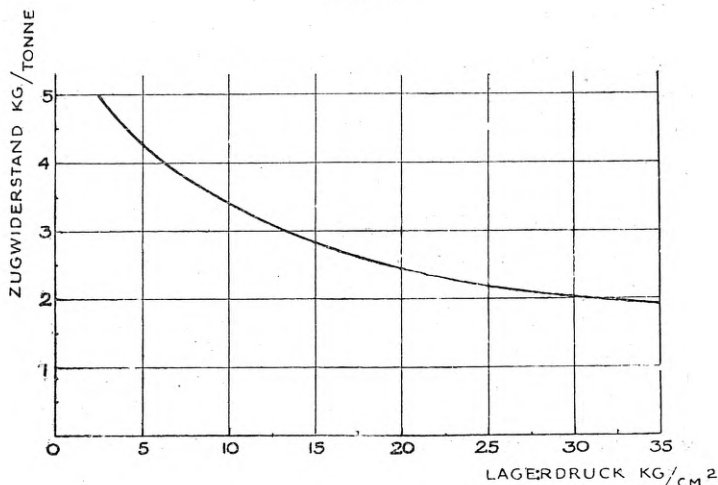
omada: arvan, et kõikidel raudteelastel veel elavalt meele on need raskused, mis 1921 aasta liikumisel olid, kui ajuti madalaväärtuslise määrega töötada tuli. Et kiirema ja intensiivse liikumise juures laagrite põlemine suure tähtsuse omab, näitab ka see, et Pennsylvania Railroad teedevalitsus ainukeseks tingimiseks kuullaagrite tarvitusele võtmise juures üles seadis kuumaksjooksmise kõrvaldamise. Majanduslise küsimuse ülevaatust lõpetades, luban veel tähendada, et rull- ja kuullaagrid 75—80% vähem määrat tarvitavad, kui libisejad laagrid. Et see küsimus ka tähtsusega ei ole raudteeliikumise juures, on selge ja selle tähtsuse ulatuse selgekstegemine ei sünnita raskusi.

Lõpuks lubatagu minule tuua veel mõned andmed katsetest, mis kuullaagritega korraldatud on mitmetel maal.

1) Rydberg*) on Rootsi 46-tonsiliste 3-teljeliste ärtsvagnite juures kindlaks teinud, et paigaltvõtmise takistus 9,5 klgr. tonni pealt on libisejate laagrite juures ja 1,35 klgr. kuullaagrite juures, s. o. ainult 15% esimesest. Samasuguseid tagajärgi on näidanud ka Pennsylvania Railroad katsed, kus 60-tonnilise pöörvankritega vagnite paigaltvõtmiseks tarvis oli 13,5 klgr. tonni pealt libisejate laagrite juures ja 2% klgr. kuullaagrite juures, s. o. ka ümarguselt 15% esimesest.

*) G. Rydberg: Beitrag zur Frage der Bedeutung der Kugellager vom Eisenbahntechnischen Gesichtspunkt aus. Teknisk Tidsskrift, Ausgabe Mechanik, Heft 1, 1919. —

FIG. 2



Joon. Nr. 2.

2. Veotakistus on mitmed autorid uurinud ja võiks teda kokkuvõtta arvlause:

$$W = a + CV^2$$

kus W— veotakistus kilogrammides tonni kaalu peale

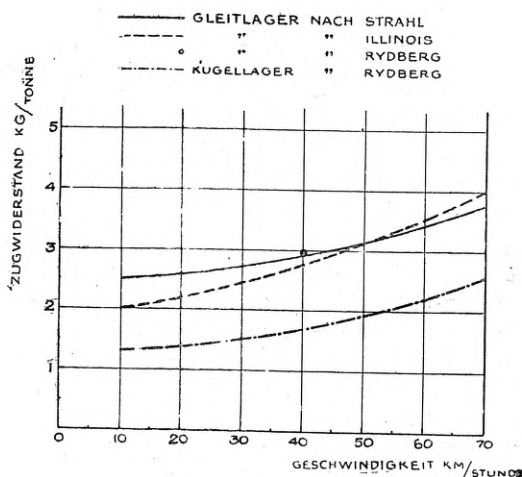
a— õõrumisest laagrites, ratta ja rööpa vahel olenev konstantarv.

C— konstantarv, olenev pinnast, mis liikumise juures õhutakistust sünnitab.

V— kiirus.

On selgunud, et „a“ muutub ühes erirõhumisega laagrites. Rydberg on ülesseadnud oma katsete tagajärjel kõveriku, mis seda nähtust iseloomustab (joon. 2).

FIG. 3



Joon. Nr. 3.

Nagu sellest kõverikust näha muutub „a“ 5 klgr. kuni 1,9 klgr.-ni laagri erikoormatusega 0,5 kuni 35 klgr./cm² peale.

Peale selle oleneb veotakistus veel kiirusest, nagu joon. 3 näha. Arvuliselt võib seda iseloomustada arvausega:

$$10 = 2,5 + 0,52 \frac{F}{q} \frac{W^2}{10} \text{ klgr. tonni pealt}$$

kus $f = 1,92$ neljateljelistele reisijatevag.

$f = 1,15$ kaheteljeliste platvormidele.

$q =$ vaguni kaal tonsides.

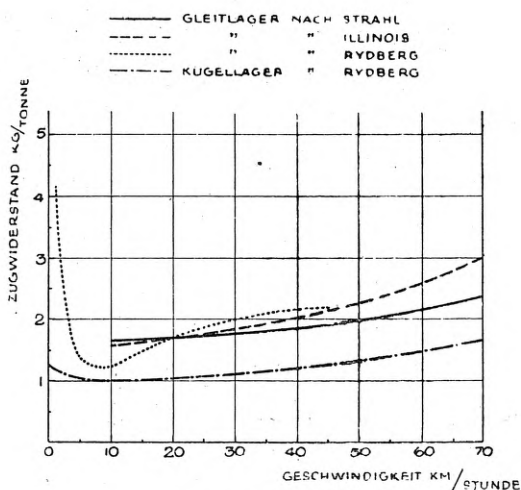
40 tonsilistele pöörvankritega reisijatevagunitele (umbes 13,5 klgr. cm.² laagrikoormatus) on

$W = 2,5 + 0,00025 v^2$ klgr. (tonni peale). Vagunitele (seesama tüüp), mis kuullaagrite peal liiguvad, leidis Rydberg veotakistuse.

$W = 1,3 + 0,00022 v^2$ klgr. (tonni peale).

Seesama vahekord on maksev ka kaubavagunitele. Joon. 4 näitab, et see vaheveotakistuses — 1,1 klgr. kuni 0,6 klgr.

FIG 4



Joon. Nr. 4.

tonni peale — kasvava kiiruse juures muutmataks jääb. Joon. 4. on ülesäetud katsete põhjal, mis on korraldatud Illinois'i ülikooli, Strahli ja Rydbergi poolt 50 tonniliste kaubavagunitega. Kõverikute käik näitab, et nad hästi kokkukõlas on. Nagu eelpool nägime võib seda veotakistuse vähenemist mitmeti ära kasutada: kaubarongide koosseisu suurendades ja ühe rongiga rohkem kaupa ära vedades ehk rei-

sijate rongi kiirust suurendades endise küttekulu juures.

Nendest katsetest saadud arvausega on hästi kokkukõlas tagajärjed, mis Stockholm-Nyköping liinil (105 km.) saadud. Katsed olid korraldatud 10 päeva jooksul kahe rongiga: vedur 107 tonni harilistel laagritel + 8 pöörvankriga 4-teljelist vagunit à 37 tonni, kus juures ühes rongis vagunid olid kuullaagritel, teises — libisejatel laagritel. Kuullaagritel rong tarvitas 210 km. peale keskmiselt 1989 klgr. sütt, teine rong 2321 klgr. — vahe 332 klgr. Vagunite kaal 296 tonni annab käesoleval juhtumisel $296 \times 210 = 62.000$ tonnikilomeetert ja 1000 tonnikilomeetri peale vähem läinud sütt $\frac{332}{62} = 5,35$ klgr. Käesoleval juhtumisel peab ülaltoodud arvause järele veotakistuse vähenemine kuullaagrite tõttu olema $296 \times 1,1 = 324$ klgr., mis 210 kilomeetri peal annab energia vähenemist $324 \times 210.000 = 68.000.000$ klgr. mrt. ehk 252 HJ. tundi. Vedur tarvitas 1 HJ. tunni peale 1,2 klgr. sütt. Seega oleks arvause järele süte kulu vähenema pidanud $252 \times 1,2 = 302$ klgr. võrra, mis katsetest saadud 332 kilogrammiga küllalt hästi kokkukõlas on.

3. Kõik kokkuhoidmine eksploatatsioonis on asjata, kui laagrid liig nõrgad on ja nende vahetus ja parandus liikumisele sagedaid takistusi sünnitab. S K F kuullaagritega on senini pikaajalisi katseid teinud peaaesjalikult: 1. Rootsi riigiraudteed, 2. Bergslagernas teed ka Rootsis, 3. Daani riigiraudteed. Rootsi riigiraudteel on katseteks võetud 44 telge (11 neljateljelist pöörvankritega klassvagunit) — 7 aasta jooksul, 150 telge 3-teljelistes ärtsivagunites — 5 aasta jooksul — kõik S K F kuullaagritel ja 32 telge neljateljelistes pöörvankritega klassvagunites rullaagrite peale ühe aasta jooksul.

Bergslagernas teel — 12 telge neljateljelistes pöörvankritega klassvagunites kuullaagritel 4 aasta jooksul.

Daani riigiraudteel — 4 telge kaheteljelistes juhitud telgedega reisijate vagunites 8 aasta jooksul kuullaagritel.

Nende katsete tagajärjed on kokkuvõetud, järgnevasse tabelisse, kus juures võrdluse võimaldamiseks tabelisse on mahutatud parandust nõudnud laagrite väärtus protsentides vastavalt iga tee peal liikumises olevate laagrite peale arvatult.

Rasta	Rootsi R. R. pöörvankrid kuullaagritel	Rootsi R. R. kaubavagunid kuullaagritel	Bergslageras tee pöörvank kuullaagritel	Daani R. R. kuullaagrid 2-teeljel. ki.-vg
1	16%	0,55%	12%	0
2	18%	0,55%	1,5%	0
3	24%	0,55%	12%	0
4	10%	0,55%	7%	0
5	6%	0,55%	—	6,2%
6	2%	—	—	0
7	10%	—	—	0
8	—	—	—	0
Keskm.	12,3%	0,55%	8,1%	-0,8%

Sellest tabelist on näha, et kuullaagrid nõrgad on rasketes vagunites ja kohased kergemates. Sellest väljainnes on, nagu varemalt juba nimetud, Rootsi riigiraudteed tarvitusele võtnud nende vagunite jaoks rullaagrid, mis märksa tugevamad on.

Sellega lõpetades, arvan et ka meil aeg on uuemate laagrite küsimust kaalumisele võtta, selle küsimuse suurt majanduslist tähtsust silmas pidades ja arvesse võttes, mis meie sellest kasu saame.

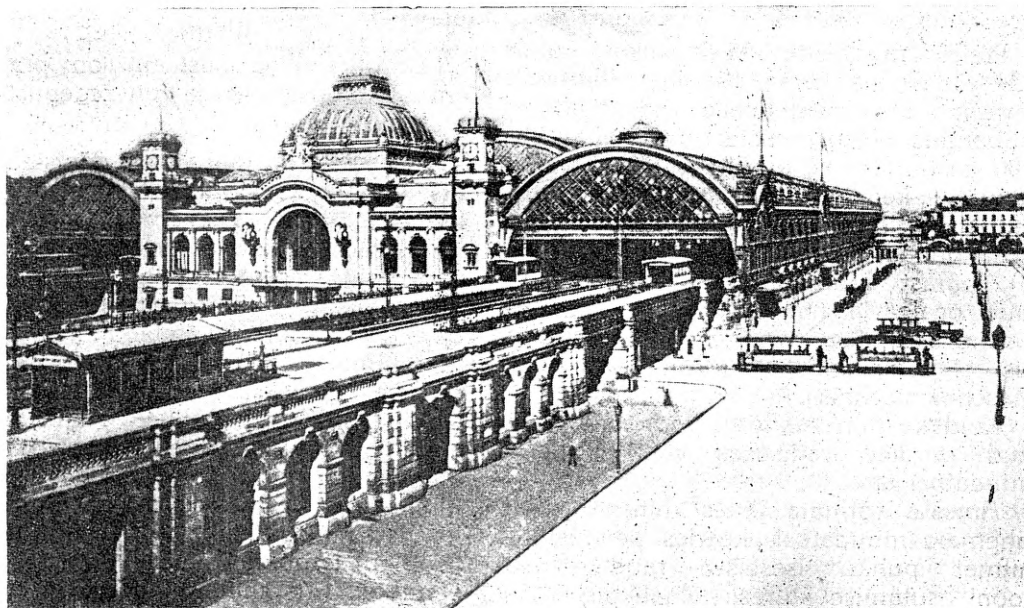
Preisi riigiraudteede valitsemise süsteem.

Riiginõunik Dr. KOPPIN, Berliinis.

Et ülevaadet saada Saksa raudteede valitsemise korra ja süsteemi üle, avaldame allpool järgneva artikli.

Saksa raudteede valitsemise süsteemis võeti teatavasti mitte ammu ümberkorraldused ette. Riigi kokkuleppe põhjal üksikute osariikidega 31. märtsil 1920 a. võeti 1. aprillil 1920 a. riigi (Reich) valitsemise alla kõik Saksa osariikide raudteed ühes kogu ametnike ja teenijate koossei-

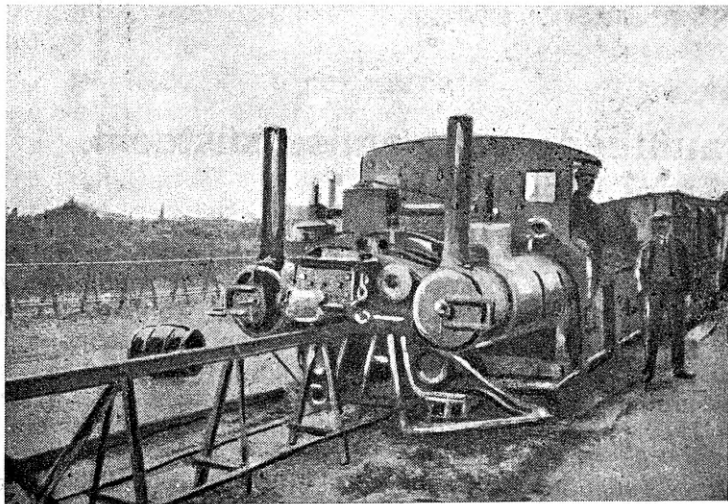
sudega. Sellest ajast peale ei ole enam osariikidel oma iseseisvat raudteede valitsemise aparati, vaid kõikide osariikide raudteede direksioonid on koondatud valitsemise mõttes riigi keskvalitsuse alla, nime all „Riigi Teedeministeerium“ („Reichs Verkehrsministerium“). Sellega ei ole aga üksikute osariikide raudtee valitsuste süsteemid mitte ühtlustatud, vaid iga raudteevalitsus talitab oma osariigi seni maks-



Dresdeni pearaudteejaam Saksamaal.

vate seaduste ja korralduste põhjal. Ajutistes riigi teedeministeeriumi Seadustikus on ette nähtud, et riigi teedeministeerium oma korraldused osariikide raudteede valitsusorganide kaudu maksma paneb ja kohapealsed asutused oma korda riigi teedeministri nimel ja teedeministeeriumi arvel tegutsevad. Osariikide raudteede valitsemis organid on järjekult riigi teedeministeeriumi osakonnad.

Pilku minevikku heites, näitab meil, et Preisi raudteede valitsemises on mitmed süsteemid tarvitusel olnud.



Üheroopaline raudtee Inglismaal.

Preisi raudteede keskvalitsus allus 1837—1847 a.a. sama osariigi rahaministeeriumi alla, peale selle viidi raudteed kaubandus-tööstusministeeriumi alla üle. 1890 aastal asutati avalikute tööde ministeerium, kelle valitsemise alla raudteed üle viidi. Esialgu oli ministeerium 3 osakonnaga (valitsus, liikumine ja tehnika), pärast suurendati osakondade arvu kuue peale ja nimelt: valitsus, kaubandusline liikumine, eksploatatsioon, kaubandus, ehitus tehniline ja masinate tehniline (Maschinentechnik).

Kuid ka ministeeriumi poolt organiseeritud raudtee valitsuses võeti mitmeid muudatusi ette.

Arvesse võtmata jättes mitmekordseid vähemaid muudatusi, keerles peaküsimus mitmet puhku iseseisva raudteedirektsiooni asutamise juures; põhjalikute kaalumiste järele otsustati ka selle süsteemi peale üle minna.

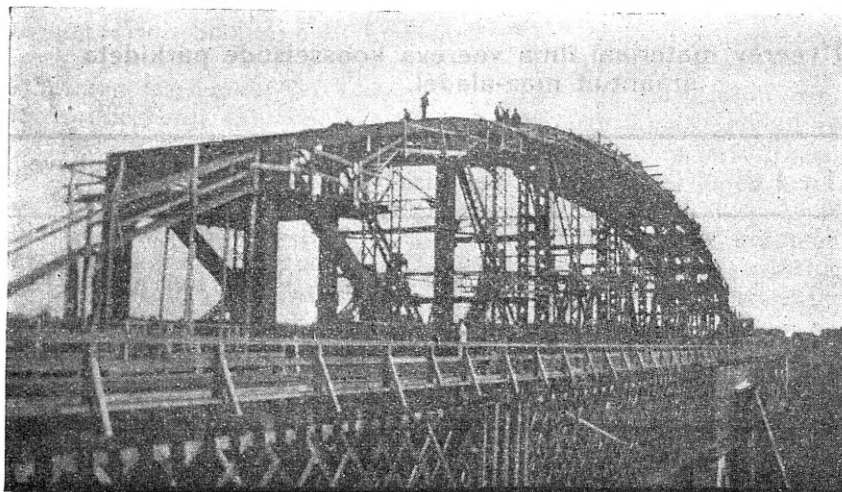
Raudteedirektsioonid olid peajaslikult ainult kollegiaalselt organiseeritud, s. t., et kõik tähtsamad küsimused otsustati mitte üksi valitsuste ülemate poolt, vaid hääle- enamusega raudtee direktiooni kollegiumi (pro nõukogu) poolt, missugused otsused ministrile kinnitamiseks ette pandi. 1880 a. muudeti kollegiaal süsteem ära, mille asemel n.n. bürokraatiline ehk isiklik (Präfektensystem) süsteem maksma hakkas. See tähendab, et valitsuste ülemad tegivad iseisvalt otsusi, raudtee kollegiumi (nõukogu) otsused jäid ainult distsiplinaar

asjade otsustamiste kohta jõusse. Lõpulikul oli arusaamisele jõutud, et raudtee nõukogu, kelle liikmeteks olid peale tehnilise ka administratiiv-juridilise haridusega isikud, ei võinud soodsalt ja kiirelt teha vastavaid otsuseid, kuna üldiselt teada on, et raudteeasjanduslike küsimuste lahendamine kiiret otsustamist nõuab. Sellest väljamineks jäeti üksikute küsimuste otsustamine vastavate valitsuste ülemate lahendada, viimaste parema äranägemise järele ja vastutusel. Lahkumineku ja tähtsamad küsimused otsustas raudtee president (teede-ülem).

Bürokraatiline süsteem on praktiliselt ennast õigustanud ja on praegustki veel maksev.

Kuni 1894 aastani allusid ministeeriumile otsekohele kaks valitsusinstantsi: 1) raudtee direktioon ja 2) direktiooni sel ajal iseseisvad osakonnad, n. n. raudtee komisjoonid (Eisenbahnkommission), missuguseid asutusi pärast raudtee ametkondadeks (Betriebsämter) ümber nimetati ja kelle vastutamise alla iseseisvalt kuulusid ehituse ja eksploatatsiooni alad. Preisi osariigi valitsemisseaduse põhjal 1. apr. 1895 a. sai kaheastmeline valitsussüsteem läbi viidud: ministrile allusid ainult raudtee direktioon, viimasele omat korda osakonnad (Inspektionen): eksploatatsiooni (Betrieb), kaubandusline liikumise (Verkehr), vedurite (Maschinen), tehased ja side (telegraaf, telefon). Sarnane ümbermuudamine tugenes selle peale, et lihtsus-

tada asjaajamist ja ühenduses sellega vähendada teenijate arvu. Eeskujuks võeti Elsass-Lothringeni raudteevalitsust, kus valitsuste tsentraliseerimine lubas vähendada hulka töäjõudu, ilma et otsekohene töö selleks takistusi oleks teinud. Arvesse võttes seda, avas võimalus kogu teedel kantselei personaali ümarguselt 3000 inimese võrra vähendada. Vabaks saanud ametnikud, osalt pensioneeriti, osalt viidi teiste teedele ja aladele üle, kuna nõrgemad üleüldse teenistusest vabastati.



Narva uus raudtee sild.

Novembri kuu ülesvõtte. Sild saab detsembril kuul avatud.

Üus 1. aprilli 1907 a. valitsemise seadlus ei toonud raudteel enam olulisi muudatusi. Samal aastal loodi raudteede keskvalitsus, 1910 a. said inspeksioonid (Inspektion) ametkondadeks (Ämter) ümber nimetatud. Telegraafi inspeksioon likvideeriti 1902 aastal.

I. Valitsus organid.

1. Riigi teedeministeerium.

Raudteede valitsemise ülemjuhatus on teedeministeeriumi (Reichsverkehrsministerium) ja üksikutel maaladel (osariikides) riigiteedeministeeriumi osakondade käes, millede juhatajaks riigisekretaarid — pea direktsoonide juhatajad. Teatavasti on riigi teedeministeeriumi valitseda veel veeteed, ning õhu ja jõuvankrite osakonnad, milleks teedeministeeriumi juurde veel 2 erilist osakonda asutati. Nende kolme osakonnade juhatajateks on administratiiv ja tehnilised riigisekretaarid. Raudteede peavalitsus seisab 9 osakonnast (üldine valitsus, personaal, kaub. liikumine,

eksploitatsioon, arve, tehased, vedurid, ehitus ja järelvalve) koos, kelle juhatajateks on ministeriaal direktorid. Üksikutes osakondades on tegelik asjaajamine vastutavate asjatundjate (Sachreferenten) kätte usaldatud, kelledele abijõududeks on kõrgemad tehnilised ja administratiiv ametnikud.

Ministeeriumi otsustamise alla kuuluvad igasugused tähtsamad küsimused, nagu need Preisi osariigi valitsemisseaduse §§ 2—5 ettenähtud. Selle järele on ministeeriumil õigus teenistusliste ja majandusliste küsimuste otsustamiseks oma

omale alluvatele asutustele ettekirjutusi teha; ka saavad tema poolt lahendatud arusamatused ja protestid raudtee kolleegiaal nõukogude otsuste kohta. Eraldi käib ministeeriumi kompetentsi laiema ulatusega eksploitatsiooni küsimused (näit. liikumise katkestamine raudteedel; tellimiste ja lepingute kinnitamine, mis raudteede direkt-

siooni eelarve piiridest kõrgemad on), uute raudteede ehitamisel tekkinud küsimused (näit., liikumise avamine uutel raudteedel, ehituse eelarvete ja kavade läbivaatamine ja kinnitamine) ja isiklise koosseisu küsimused (näit., kõrgemate ametnikute ametisse kinnitamine, ümberpaigutused, ametist vabastamised ja palkade reguleerimine; puhkusele lubamine üle 6 nädala).

2. Raudtee direktsoonid.

Teedeministeeriumile otsekohe alluvad on raudtee direktsoonid (raudteevalitsused) ja ka raudteede peavalitsus (Eisenbahnzentralamt). Nende arv (enne sõda Preusi-Hessenis 21) on praegust veel selgitamata. Sest mitmed direktsoonid (Danzig, Posen, Bromberg) on rahulepingu põhjal Saksa riigi maaalade vähenemise tõttu ära jäänud. Likvideeritud direktsoonide järeljäänud raudteed on naabri direktsoonide külge liidetud, suuremalt jaolt Berliini-Osteni direktsiooni külge. (Järgneb).

Saksa riigiraudteed peale Versailles lepingut.

Versaille rahuleping on Saksa raudteesid tuntavalt nõrgendanud ja selle tõttu raudtee tegevusvõimet märksa alla surunud. Ühelt poolt pidid äraantava maa-alade raudteevõrgud ühes täieliku veereva koosseisudega ja ladudega üle antama, teiselt poolt tuli suurel arvul veerevat materjali siseraudteedelt võitjatele ära anda.

Ära antud raudteede kohta, mille väärtus kuld miljardide peale ulatab, annavad selgemat pilti all järgnevad tabelid.

Käesolevad andmed ei ole just mitte punktipealsed, siin võivad mõned väikesed kõikumised arvudes olla, kuid nad annavad siiski ülevaate sellest suurest kaotusest, mis Saksa raudteed ilma sõja läbi said.

I. Ära antud veerev materjal ilma veereva koosseisude parkideta äraantud maa-aladel.

Kellele	Vedurisi	Klassva- gunisi	Kaubava- gunisi
Rahulepingu täitmiseks	5.010	10.900	138.830
Prantsusmaale eraldi	—	—	14.500
Belgiale eraldi	450	878	35.000
Poolamaale eraldi	8	—	2.000
Kokku	5.468	11.778	190.330

II. Ära antud raudteed.

Kellele antud	Missugusest raudtee- direksioonist	Mitu km.	Veerev koosseis		
			Vedurid	Klassva- gunid	Kaubava- gunid
1. Prantsusmaa	Elsass Lothringen	1981	1442	4500	37.000
2. "	" (End. Saari maakond)	45	—	—	—
3. Luxemburg	Luxemburg	196	—	—	—
4. Rahvaste Liit	Pfalz (End. Saari maakond)	387	359	735	20.000
5. Belgia	Eupen – Monschau	154	83	86	930
6. Daanimaa	Schleswig	254	—	80	593
7. Vabalinn Danzig	Danzig	145	116	172	1938
8. Poolamaa	Königsberg, Posen, Schlesien	4734	2.831	4371	70.449 + 3.398
9. Leedumaa	Memel	137	20	49	350
10. Tšehoslovakkia	Hultschin	31	8	25	83
Kokku		8064	4859	10.018	134.741

Rahvusvaheline raudteede liidu üldkoosolek Pariisis.

(Väljavõtte välisühenduste inspektor ins. R. SELJA ettekandest teedeministrile).

H-ra Teedeministri korralduse 17. septembrist s. a. Nr. 880 põhjal sõitsin Tallinnast rong Nr. 1—18/IX s. a. välja, et 24/IX Pariisis algavatest Rahvusvahelise Raudteede Liidu Peakomitee ja 1 oktoobril sealsamas algavast Liidu üldkoosolekust osavõtta. Ilmunud olid järgmiste Liidu liigete riikide raudteede esitajad (klamrites arv) Saksa-
maa (3), Austria (2), Belgia (2), Hiina (3), Daani (1), Hispaania (3), Eesti (1), Prantsusmaa (10), Soome (1), Inglismaa (8), Greeka (1), Hollandi (1), Ungari (1), Itaalia (5), Japan (2), Leedu (1), Luksemburg (2), Norra (2), Türgi (2), Poola (2), Portugali (1), Rumeenia (1), Saarre maak. (3), Rootsi (2), Shveitsi (3), Tsheho-Slovakia (2), Nõukogude Venemaa (4) ja Rahvaste Liidu esitajad (2). Puudusivad Läti ja Lõuna-Slovakia (2). Harilikult peetakse Liidu üldkoosolekuid iga viie aasta tagant, kuid

kõnesoleva üldkoosoleku erakorraliselt kokkukutsumine, peale 1. a. detsembri kuus ärapeetud Liidu asutamise üldkoosoleku, oli tingitud tarvidusest tekkinud väga tähtsaid küsimusi kiirelt lahendada.

Üldkoosolekule eeldusivad terve rida Liidu Peakomitee Nõukogu koosolekuid, missuguseid juba 24. septembril algasid ja milledest ka Eesti esitaja tegelikult osavõttis täieõiguslise liikmena.

Peakomitee eesmärgiks oli järgmiste küsimuste eelläbivaatamine: 1) Viie alalise komisjoni (reisijateveo, kaubaveo, vastastikuste arvete õiendamise, vastastiku vagunite tarvitamise ja puht tehniliste küsimuste) ja eri komisjoni tööde tagajärgede läbivaatamine Liidu ja teiste Euroopas tegutsevate raudteelise iseloomuga organisatsioonide vastastikuste vahelkordade selgitamises, 2) Kõikidele komisjoniidele reisi-



Juurdeveo raudtee Vanamõisa põlevkivi kaevanduses.

jateveo komisiooni poolt väljatöötatud sise-
mise korra määruste läbivaatamine, 3) Rahvaste Liidu transpordi osakonna
juures asuva eri komisiooni poolt Bartse-
loona konverentsil 10 märtsil 1921 a. vastu-
võetud, transpordi vabaduse põhimõtte
alusel väljatöötatud, üleilmlise transpordi
konventsiooni kava läbivaatamine. Lõpu-
likule läbivaatamisele tuleb see kava Rah-
vaste Liidu transpordi osakonna konverent-
sil 15. novembril s.a. Genfis. 4) Mõnesu-
guste muudatuste kava läbivaatamine Liidu
asutamise üldkoosolekul vastuvõetud põhi-
kirjas Liidu juriidilise isiku mõiste täpse-
malt äramääramise
j.n.e. mõttes, 5) Hari-
likult kord aastas
kokkutulevate alaliste
komisjonide ja Pea-
komitee koosseisude
muutmise küsimus,
ühenduses Liitu vastu-
võetava N. Venemaa
(1 oktoobri üldkoos-
olekuni oli tingimisi
liige) ja Soomega,
6) Peakomitee kodu-
korra täiendamise ka-
va tema volitustelaiend-
damise mõttes üld-
koosolekute vaheaeg-
ade puhuks, 7) Pea-
komitee väljamineku-
te revideerimine revis-
joni komisjoni poolt
aja eest 1. XII. 1922 a.
—1. IX. 1923 a. ja liik-
memaksu kindlaks-
määramine järgmise
aasta peale arvates
1. IX. 1923 a. kuni 1.
IX. 1924 a., 8) Liidu
ametliku ajakirja välja-
andmise küsimus, 9)

Erakorralise üldkoosoleku päevakorra kok-
kuseadmine ja ülalmainitud küsimuste
kohta ettekannete valmistamine.

Kogu ülaltähendatud keeruline töö sai
Peakomitees olevate jõududega, kes põhi-
kirjaga määratud arvus 12 liiget, esimees
ja sekretär, kokkukogunud olid, äratehtud
aja vältusel 24. IX. kuni 1. X. võimaldades
seega üldkoosoleku edukat tööd. Kõik
Peakomitee ettepanekud võeti üldkoos-
oleku poolt peale vaielusi ettepanud
kujul vastu ja kogu selle töö järeldused
oleks lühidalt kokkuvõetult järgmised :

1) N. Venemaa raudteed, kes peale
Liidu asutamise üldkoosolekut soovi aval-
dasid Liidu liigeteks astuda, võeti oma
valitsuste näol ühehääleliselt liigeteks vastu.

2) Kõrge kandejõuga vagunite eksploa-
teerivate seltside „Arbeli“ ja teiste palved
Liidu liikmeteks vastuvõtmise suhtes lü-
kati tagasi, kui oma eksploateeritavate lii-
nide mitte omavate.

3) Liidu põhikirja muutmine, peale
mõnede redaktsiooniliste paranduste, sei-
sis selles, et Liidu juriidiline isik täpse-
malt äramääratati Liidu esimehe ja pea-
sekretääri näol ja Peakomitee büroo voli-

tusi laiendati sagedas-
te Peakomitee koos-
olekute kõrvaldami-
seks.

4) Erakorraliste
Liidu üldkoosolekute
kokkukutsumistest
ülepääsemiseks (järje-
korralised üldkoosole-
kud peetakse iga viie
aasta tagant), laiendati
tuntavalt ka Pea-
komitee volitusi, kuid
ainult küsimustes,
mis Liidu põhikirja
alusjoni ei puuduta.

5) Viie ülalmaini-
tud Liidu komisjonide
seisukohad raudteede
valitsuste poolt üles-
võetud küsimustes
on kokkuvõetult järg-
mised :

I. Reisijateveo komisioon.

Reisijate liikumise
hõlbustamise ja elus-
tamise mõttes :

a) Alandata ehk,
kui võimalik, hoopis ära kaotada transiit
viisade maksud. (Schveitsi annab juba transiit
viisad maksuta).

b) Kus aga võimalik, passi revideeri-
misi ja käsipakkide järelvaatust tolli poolt
toimetada rongi liikumise ajal vagunis
(sarnane kord on juba ellu viidud kiir-
rongides Brüsseli ja Pariisi vahel), ehk,
kui see võimalik, toimetada neid operat-
sioone korraga ehk üksteisele järgnevalt
mõlema riigi vastavate piiri võimude poolt
ainult ühes piirijaamas.

(Järgneb).



Teedeminister ins. K. Ipsberg,
lahkus praegusest valitsusest.

„Tuule pruut“.

Joseph Siklósy.

„Nüüd oleme oma tööga varsti lõpul“, ütles hallpea vedurite revident Verner noorele katseeksamiltnud vedurijuhile Felix Frischaufile, kes tema järelvalve all praegust ühte kaubarongi K. jaamast S. jaama oli toonud ja rongi nüüd lõpujaamas seisma pani. „Meie peame veel sõeladu juurde sõitma ja siis oleme õhtul. Ma ei usu mitte, et meie enne homme hommikut rongi kodupoole tagasi viimisesks saame.

Veduri taga oli puhvrite lahti haakimise mürinat kuulda. Keegi noor rongiseadja oli vabastanud veduri järelolevatest vagunitest ja hüppas ka ise veduri peale.

„Tere õhtust, herr Verner“, hüüdis punase lipuga ja ilma hõbedase äärteta mütsiga noormees. „Meie sõidame Antonia sõeladusse, edasi!“

Noor vedurijuht andis vile ja vedur lahkus avarast jaamast. Natukene maad tuli sõita peateed mööda, siis tuli esimese vahimaja juures kõrvalteede peale käänta. Kui vedur sellest vahimajast ja selle lähedal olevast pöörangust üle sõitis, näitas vana Verner vihnamantlis seisva pööranguseadja kogu peale ja lausus: „Nii pea kui ma siit mööda sõidan ja seda meest seal näen, tuleb alati mul selle mehe õnnetu eelkäija, vaene Vald, meelde, kes kolme aasta eest O. vangimajas ära suri.“

„Vangimajas?“ küsis Frischauf imetatult. „Sai ta ehk mõne õnnetu juhtumise pärast karistatud?“

„Seda küll mitte“, vastas vedurite revident, „täiesti teise süüasja pärast sai ta karistatud. See on üks kahetsemise väärt, isegi väga hirmus lugu. Nagu ma näen, on sõeladu ees mitmed tühjad vedurid seismas. Meie peame vähemalt üks tund järjekorda ootama, vahepeal aga tahan

Teile, kui see Teile meelt mööda, seda lugu seletada. Pealegi saate varsti, kui iseseisev vedurijuht, A. liinile vabale kohale üle viidud ja nõnda siis võite seda jutustust, kui vana Verneri mälestust, kaasa viia.

Verneri arvamine tõendus ennast. Laduülem seletas, et ta võib meie vedurit alles peale järgmise sõerongi kohale jõudmist süttega varustada. Verner saatis kütja pudeli veini järele ja asetas ennast ühes oma noore

kollegaga vee paagile istuma.

„Näete seda surnuaeda seal mäenõlvakul?“ algas vanamees, „ja seal seda valget risti, paremat kätt kabelist“.

„Näen küll“ lausus Frischauf. „Kas ei puhka seal mitte pööranguseadja Vald?“

„Eksisid! Vana Vald magab ühes teiste surnud sunnitöölistega O. surnuaias. Seal kaugel puhkab ainult tema tütar ja kohe selle kõrval, punase hauakivi all, üks tema sõbradest, keda Teie vist küll ei tundnud, vedurijuht Niemann. Oli üks kena tüdruk, see Katharina Vald, üks ilusamatest kogu ümbruskonnas ja ka temal, sellel Niemannil, ei olnud mi-

dagit viga. Mõlemad olid aga süüdi, et vanamees sunnitööle sattus. No, ma ei taha mitte ruttata, vaid jutustan Teile loo järjekindlalt, otsast lõpuni. Kuid ennem teeme üks väikene lonks veini. Oli ju meie sõit kaunis väsitav. Sealt tulebki ju Peeter ühes veiniga“.

„Niemann“, jatkas vanamees natukese aja pärast edasi, „oli küll alles noor inimene, kuid oli siiski üle kogu liini üks parematest vedurijuhtidest. Kaheksa aasta eest oli ta siinse depoo nimekirjas. Mina olin sel korral siin vanema vedurijuhina ametis, ühtlasi täitsin sel ajal ka vedurite revidendi kohuseid.

(Järgneb).



Uus teedeministri k. t. ins. O. Amberg.

Kroonika.

Eesti.

— **Teedeminister inseneer K. Ipsberg** lahkus omalt kohalt 14. novembril, teedeministri kohuste täitjaks määrati Vab. Val. poolt inseneer **O. Amberg**.

— **Eesti-Latvija raudtee konverents.** Eesti-Latvija raudtee konverents algas Tallinnas oma tööd 21. novembril. Konverents kestab nädala päevad.

10. detsembril peetakse Riias Eesti-Latvija-Leedu-Venemaa vaheline raudtee konverents ära. Sellel konverentsil tuleb arutamisele sõiduplaanide ühtlustamine.

— **Autasu 25 aastase teenistuse eest.** Pärnu-Tallinna raudteevalitsuse poolt on alljärgnevatele teenijatele, kes 25 aastat raudteel järgemööda teeninud on, ühekordne autasu, ühe kuu palga suuruses, antud:

1) Kaubanduse ja kontroll osakonna ülemale H. Lind'ile, 2) Teemeister P. Sild'ile, 3) Vanemale parandustöölisele T. Kivistik'ule, 4) Ülemrongijuht H. Staffena'ule, 5) Teevaht J. Kirp'ile, 6) Vedurijuht T. Käärrik'ule ja 7) vedurijuht K. Wilks'ile.

— **Sõiduplaani muudatus.** Alates 27. novembrist muudeti Tartu-Elva vahel liikuvate kohaliste rongide sõiduplaani. Uus sõiduplaan on järgmine:

Segarong nr. 23. II—III klass.			Jaamad	Segarong nr. 24. II—III klass		
Tulek	Peatus	Minek		Tulek	Peatus	Minek
—	—	13.00	Tartu	15.10	—	—
13.20	1	13.21	Ropka	14.51	1	14.52
13.31	2	13.33	Nõo	14.38	3	14.41
13.49	1	13.50	Peedu	14.20	1	14.21
13.55	—	—	Elva	—	—	14.15

— **Nimetused.** Teedeministeeriumis: Posti peavalitsuse vanem ins., ins.-tehn. P. Butte — õhuühenduste ja jõuvankrite inspektoriks; laevaehituse ins. A. Grauen — sadamatehaste peadirektoriks; Theodor Gutmann — teedeministeeriumi informatsiooni toimetajaks; tsiviilinseneer Joosep Lukk — teedeministeeriumi tehnika os. vanemaks arhitektiks; diplominseneer A do Johanson — ehituspeavalitsuse nooremaks inseneeriks; ehituse inseneer Oskar Raudsep — Pärnu-Tallinna kitsaroolise riigiraudtee ülemaks.

Riigiraudteedel: A. Kõressaar — varustus osakonna ülemaks; A. Künnapuu — varust. os. kütelaudkonna juhatajaks; M. Grauen — liikum. os. tehnilise jaosk. juhataja k. t.; A. Sõnno — liikum. osak. I piirkonna revidendiks; H. Särko — liikum. os. tehnilise jaosk. juhataja abiks.

Pärnu-Tallinna riigiraudteel: Dr. E. Tamma — vanemaks ja III. piirkonna arstiks; J. Trubock — liik. os. II. piirkonna revidendiks.

Saksamaa.

— **Uued tariifid Saksamaal kuld-marga alusel.** 1. novembril hakkasid kogu Saksa raudteedel uued reisijate, kauba ja багаashi veo tariifid maksma. Tariifide alghinnaks on võetud Saksa kuldmargin, mis ümber arvatakse päevase kuldmargin kursi järele pabermarkade peale. 1 Ameerika dollar vastab 4,20 Saksa kuldmarginale.

Uue tariifi maksma hakkamisega on sõiduhinnad mitu korda kallimad, võrreldes piiriikiude raudteedega.

— **Sõiduhinnad Saksamaal.** Uue 1. novembri reisijateveo tariifi järele maksavad sõiduhinnad inimese ja kilomeetri pealt

I klassi vagunis	—	19,8	Saksa kuldpenni
II	"	9,9	" "
III	"	3,3	" "
IV	"	2,2	" "

— **Reisirongide arvu piiramine Saksamaal.** Elukalliduse ja ühenduses sellega sõiduhindade erakordse tõusmisega on reisijate arv tuntavalt vähenenud, mille tõttu Saksa riigi teedeministeeriumi korraldusel praegust liikvel olevate reisirongide arvu 20% võrra vähendati. Rongide arvu vähendamine viidi 12. novembril läbi; ligemas tulevikus on veel rongide vähendamist oodata. Uueks aastaks seatakse uus rongide sõiduplaan kokku.

— **I. klassi kupeed 6 istmelised.** Siimaani oli Saksa I. klassi reisijatevagunite kupeed 4 istekohaga. Et aga majanduslike kitsikuse tõttu I. klassi reisijate arv õige kokkukuivanud on, siis kavatakse I klassi kupeedesse 6 reisijat paigutada. Kupee sohvad saavad punase plüüshiga ületõmmatud.

— **Terasest vagunid Saksa raudteedel.** Saksa riigi teedeministerium kavatses lähemas tulevikus ainult teraskeredega reisijate vagunisi ehitada. Teraskeredega vagunid on oma otstarbe poolest igal pool raudteedel vastuvõetmist leidnud.

Venemaa.

— **Nõukogude Venemaa raudteede 6. aastapäev.** Kuuenda aastapäeva puhul toob ametlik teedekomissiaaraadi häälekandja „Вестник путей сообщения“ (№ 45) mitmed pikemad kirjeldused raudtee tegevuse arenemise ja valitsuse organide tekkimise kohta nõukogude Vene võimude valitsemise all.

Teedekommissiaaraadi ajaloost (autor St. Enkapeesetsi) on näha et teede kommissaarideks on olnud: kodanikud Elisarov, Rogov, Nevski, Krasin, Trotski, Kolosev ja Dshershinski. Viimane on praegust veel teedekommissaariks.



Vene nõukogude vabariikide liidu praegune teedekommissaar Dshershinski.

Sagedaste muudatuste järele on nüüd kindel valitsemise süsteem maksma pandud, aluseks võttes asutuste kokkutõmmamist ja tsentraliseerimist. Raudteede keskvalitsemise kollegiaal süsteem (коллективная система управления) kaotatakse ära. Üksikute raudteedel annavad täidesaatsvad komiteed omad volitused raudteede ülematele

üle. Teedekommissiaaraadi osakondi vähendati ja liideti vähemad osakonnad ühte. Praegu jaguneb teedekommissiaaraat järgmistesse 3 peaosakondadesse: raudteede (ühendatud endised eksploatatsiooni ja tehnilised peavalitsused), mereasjanduse ja jõeasjanduse peavalitsused. Teedekommissiaaraadi alla viidi ka transpordi peavalitsus üle. Komissar Nevski poolt ellu kutsutud raudtee ringkondade valitsused (округи П. С.) likvideeritakse, peale Siberi ja Lõuna (Южный) ringkondade.

Praegu seisab Vene raudteede võrk raudteede valitsemise järele järgmistest raudteedest koos:

1. Põhja-Lääne, 2. Lääne, 3. Oktoobri (end. Nikolai), 4. Moskva-Balti, 5. Põhja, 6. Moskva-Kaasani, 7. Moskva-Kiievi-Voro-

neeshi, 8. Moskva-Kurski, 9. Moskva ringkonna, 10. Murmani, 11. Orel-Viitebski, 12. Permi, 13. Rjāsan-Urali, 14. Samarkand-Slatousti, 15. Tagakaukaasia, 16. Põhja Kaukaasia, 17. Kesk Aasia, 18. Sõsrjan-Vjasma, 19. Tashkendi, 20. Lõuna-Ida, 21. Doni, 22. Ekateriini, 23. Lõuna-Lääne 24. Lõuna, 25. Odessa (Одесский Лин. Отд.) ja 26. Siberi.

Raudteed 21—25 kuuluvad Lõuna raudteede ringkonna alla.

— **Üs veo korraldus Venemaa raudteedel.** Juuni kuul kinnitatud Venemaa raudteede seaduslik on kõigil Vene raudteedel maksma hakkanud. Üs raudtee seadustik on kokkukõllasse viidud rahvusvaheliste raudtee konventsioonidega. Vene raudteed on uue seadustiku põhjal jälle vastutavad kaupade kaotsimineku ja kaupade üle normi teel hilinemise eest. Ühendusena on sissevõetud punkt, mille järele jaamad, kellel 48 tunni jooksul kaupade edasisaatmise võimalusi pole, ei ole kohustatud kaupasi edasisaatmiseks vastu võtma, vaid võtavad saadetused ladu peale edasisaatmise järke ootama. Igasuguste kaebtuste ja nõudmistega tuleb esialgu vastava raudtee valitsuse poole pöörata ja peale selle võib alles mitte rahuldava otsuse saamisel ainult teatava kindla aja jooksul kohtu teel nõudmistega esineda.

— **Bagaashi kinnitus maks.** Tariifi korritee otsuse põhjal on 1. novembrist peale bagaashi kinnitamise võimalus Vene raudteedel ette nähtud. Kinnitamise eest võetakse bagaashi ülesantud väärtuse järele: iga 10 rublalise bagaashi väärtuse ja 100 versta pealt — 30 kopikat pakitud bagaashi ja 15 kop. pakkimata bagaashi eest.

Bagaashi väärtus ja kinnituse maks arvatakse kuld rubla (червонный рубль) kursi järele.

— **Raudteeasjanduse ja tehnilised ajakirjad.** Venemaal ilmuvad praegust järgmised raudteeasjanduse ja tehnilised ajakirjad:

1. „Вестник Путей Сообщений“ (1 kord nädalas), 2. „Техн. и Экон. Пут. Сообщ.“ (lisa: „Железнодорожные мастерские“), 3. „Технический Журнал НКПС“ (1 kord kuus), 4. „Водный Транспорт“, 5. „Электротехника и Связь П. С.“, 6. „Сборник Тарифов“ ja 7. „Красный Транспортник“ (2 korda kuus).

— **Varssaavi jaama sulgumine Peterburis.** Põhja-Lääne raudteevalitsusel on

praegust rutuliselt väljatöötamisel projekt Peeterburi Varssaavi jaama sulgumiseks, ühendates kõike selle jaama tegevust ja liikumist Balti jaamaga. Ühenduses sellega jäävad Peeterburi Põhja-Lääne raudteedel 3 jaama asemel 2 jaama: Balti ja Detskoselski (Детскосельский).

Latvija.

— **Riia-Liibavi raudtee ümberehitamine.** Latvija vabariigi valitsus on otsustanud Riia-Liibavi normaal laiusega raudteed (1435 m/m.) Vene laiuseks (1524 m/m.) ümberehitada. Ümberseadmist on põhjendatud Vene transiitveo hõlbustamisega.

— **Riia-Ruhja kitsaropiline raudtee.** 1924 a. kavatsetakse Läti valitsuse algatusel Ruhjast-Riiga 750 m/m. kitsaropalist raudteed ehitada.

Leedumaa.

— **Tariifi muudatused Leedu raudteedel.** Leedu raudteedel alandati sõiduhindasid: 1) laiaropalisel — I klassi sõiduhinda 20 centi pealt 15 centi peale inimese ja km. pealt 2) kitsaropalisel — II klassi sõidu hinda 50% võrra (vahekord III ja II kl. vahel — 1: 1.5). Peale selle on kitsaropalise raudtee veotariifi osaliselt muudetud. Näituseks, tsemendi, soola, lubja, gipsi,

kriidi veohindasid on 10% võrra alandatud. Ka veokauguse pealt on hinnaalandus 10 — 30% võrra ettenähtud.

Poolamaa.

— **Tariifide tõstmine Poolamaal.** Alates 1. oktoobrist s. a. tõsteti Poola raudteedel reisijate, bagaashi ja kaubaveo tariifi 200% võrra.

— **Raudtee direktsiooni asukoha muutmine Poolamaal.** Poola raudteede Danzigi (Gdansk) direktsioon paigutatakse Brombergi linna üle.

Teised riigid.

— **Uus ekspress rong Stockholm—Basel.** Alates 25. novembrist pannakse Stockholmi ja Baseli vahel Saksamaa kaudu uus luksus ekspress rong käima. Rongi koosseisus on ainult I. klassi vagunid ühes „Mitropa“ seltsi magamis ja restoraan vagunitega. Tähenatud rong saab liikuma ainult üks kord nädalas ja tarvitab Stockholm—Baseli vahe ära sõitmiseks 40 tundi.

— **Rumeenia riigiraudteed renditakse välja.** Rumeenia valitsus kavatseb tuleval aastal oma riigi raudteid ühele suuremale Inglise seltsile pikema aja rendi peale anda.

Tariifid.

Teedeministeriumi määrus riigiraudteede jaamade nimestiku täiendamise kohta.

Kaubaveo tariifi nr. 12 IV jaos Tapa-Valga liini kaugustabelis tehakse järgmine muutus:

1. Mägiste jaama nimetuste juures olevad märgid „*“ kustutakse maha, ning jaam loetakse avatuks reisijate, bagaashi ja igasugusteks kaubaveo operatsioonideks siseveos.

2. Lugada avatuks Tallinna-Haapsalu liinil Riisipere ja Vasalemma jaamade vahel 62 km. peal mitte tariifijaama peatuskoht „L a i t s e“ pileтите müügiks.

26. XI. 1923 Nr. 4060. — „Riigi Teataja“ Nr. 125 — 1923 a.

Eriveotariifid Nr. 10.

Kaupade-, reisijate- ja bagashivedu Port-Kunda vabriku teeharul.

§ 1. Kaupade-, reisijate- ja bagaashivedu sünnib riigiraudteedel maksvusolevate tariifide järele 25% kõrgendusega.

§ 2. Mootordresiinade tarvitamise eest eratellimistel võetakse maksu vabriku ametnikkudelt 300 marka ja võõrastelt 500 marka iga sõidu pealt (arvesse võttes üheotsalist sõitu). Üksikute platside tarvitamise korral dresiinal võetakse maksu vabriku ametnikkudelt ja teenijatelt 50 mrk. ja võõrastelt 100 marka inimese pealt iga üheotsalise sõidu eest.

§ 3. Port-Kunda vabriku ametnikkude, teenijate ja nende laste ametliste kui ka isikliste sõitude korral käsitakse riigiraudteel maksvusolevaid, raudteelaste kohta käivaid priiveomäärusi („Riigi Teataja“ nr. 17 — 1923 a.).

Käesolev otsus hakkab maksma 15. novembrist 1923 a. („R. T.“ nr. 128).

**Kaub. - Tööstus
Tehnika kontor**

„EDASI”

∴ Tallinn, ∴
Sauna tänav Nr. 3,
∴ kõnetr. 3-69. ∴

Kõiksugu ehitustööd, oma kui ka tellija materjaalist,
keskküte ja ventilatsioon,
kuivatussisseseaded,
veevärk ja sanitaar-sisseseaded,
kanalisatsioon,
liftid (tõstetoolid),
oma puu- ja rauatööstused.

„Ruberoidi” ainuesitus

EESTI



REISIBÜROO

TALLINNAS, PIKK TÄN. 6

Kioskid Tallinna sadamas ja raudteejaamas

Telegrammide aadr.: „ERBO”, Tallinn.
Kõnetraat 20-20. Kirjakast 78.

Eriala:

Rahavahetamine reisijatele. Eesti- ja väljamaa raudtee- ja laevapiletite müümine. Reiskraami vastuvõtmine, tollimine, hoidmine ja edasisaatmine. Tubade muretsemine võõrastemajades ja erakorterites. Välispasside ja viisumite muretsemine. Nõuandmine ringreiside ja ekskursioonide asjus väljamaal.

SKF

kuulilaagred ja rull-laagred

ühes **laagripesadega**, kui ka
terved transmissiooni sisseseaded
ühes **laagripukkidega** ja
rihmaratastega igas suuruses
ladust saadaval.

Ainuesitus Eestis:

K.-m. „Atlas“ O.-Ü.

Tallinnas, Dunkri tän. 2.

EESTI PANK

Osakonnad kõigis maakonna-linnades

Arvete seis 30. septembril 1923. a.

Aktiva

Passiva

Kassa :	a) pangatähed	527.536.900	—	Põhikapitaal	250.000.000	—
	b) riigikassatähed, vahetusraha jne.	469.082.716	22	Tagavarakapitaal	72.283.135	74
Riigikassa	arvete saldo osakondades	163.752.658	30	Pangatähed	2.250.000.000	—
Väärtpaberid		41.753.516	—	Riigikassa	2.067.312.135	45
Hoiusummad väljamaal		79.703.597	—	Hoiusummad	928.362.087	68
Välisvaluuta		46.863.145	96	Korrespondendid välisvaluuta „Loro“	43.586.920	50
Laenuid välisvaluutas		301.539.932	11	Väljamaa korrespondendid „Nostro“	273.460.751	50
Korrespondendid välisvaluuta „Loro“		134.976.231	—	Korrespondendid „Loro“	14.517.288	56
Väljamaa korrespondendid „Nostro“		134.622.331	50	„Nostro“	232.750	—
Korrespondendid „Loro“		13.822.139	—	Garantiid	504.574.818	98
„Nostro“		4.403.022	82	Akkrediitviid	69.324.435	10
Laenuid mitmesugustel arvetel		4.784.936.089	39	Osakonnad	966.172.683	43
Osakonnad		926.901.199	15	Mitmesugused arved	282.319.737	24
Mitmesugused arved		92.253.266	73			
		7.722.146.744	18			
Vääratud depoos		1.001.669.099	37			
Inkasso dokumendid		206.410.387	85			

Juhatus: E. Aule, J. Silver, L. Sepp.

Raamatupidaja: J. Randmer.

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

Korrespondendid — kõik suuremad väljamaa pangad. :: Operatsioonid Venemaal — Gos panga kaudu.

EESTI PANGA TEADAANNE

liikvelolevate 100-margaliste pangatähtede kõrvaldamise ja ümbervahetamise kohta.

- § 1. Eesti Panga poolt kõrvaldatakse liikumisest 100-margalisad pangatähed, käimapandud 1921, aastal Eesti Panga põhikirja § 12 põhjal (Riigi Teataja Nr. 28/29 — 1919. a.).

Tundemärgid: kollane värv, aasta number „1921“, allkirjad E. Aule ja J. Sihver.

Peale 1. märtsi 1924. a. ei ole tähendatud pangatähed enam maksuvahenditena maksvad. Nende asemele jäävad tsirkulatsiooni ja maksvaksu uued 100-margalised pangatähed 1922. a. liikvele lastud kujul (pruun värv, aasta number „1922“, allkirjad E. Aule, J. Sihver ja Leo Sepp).

- § 2. Tähendatud rahamärgid vahetatakse ümber uute pangatähtede vastu kuni 1. märtsini 1924. a. Vahetamist toimetab Eesti Pank Tallinnas ja ta osakonnad: Haapsalus, Kuressaare, Narvas, Paldisk, Petseris, Pärnus, Rakveres, Tallinnas, Tartus, Valgas, Viljandis ja Võrus.

- § 3. Kõrvaldatud rahamärkide omanikkudele, kes mõnesugustel põhjustel pole suutnud neid 1. märtsiks 1924. a. ümbervahetada, jäetakse õigus ühe aasta jooksul käesoleva teadaanne avaldamisest „Riigi Teatajas“ neid ümbervahetamiseks ettepanna Eesti Pangale Tallinnas.

Peale selle tähtaja kaotavad liikumisest kõrvaldatud pangatähed täielikult maksvuse ja kustub omanikkude igasugune nõudeõigus Eesti Panga vastu.

EESTI PANK

Tallinnas, 10. novembril 1923. a.

President: E. AULE. Direktor: LEO SEPP.

INGLIS MAGASIN

KALEVI ÄRI

VIRU TÄNAV Nr. 4
PASSAASHI KÕRVAL

ODAVAM OSTUKOHT EESTIS
MÜÜK VÄIKSEL JA SUUREL ARVUL

FERROSTAAL'i S. p. v. esitaja Eestis

EESTI AKTSIA SELTS

C. SIEGEL,

TALLINNAS,

Lai tän. 27. Tel. aadr. „Hydraulic“.
Telefon 1-83 ja 18-50.

Pakub ladust:

tööpaid,	ümmargust-	} igasugustes mõõtudes,
lappe,	kant-	
polte,	nurk-	
rööpanaelu	vits-	
j. n. e.	latt- ja	
juurdeveo-	betonrauda,	
ja tööstus-	I-talasi,	
raudteedele	saani terast	

musta katuse plekki, tsingitud raudplekki, malm-, muste ja tsingitud vee- ja aurutorusi ja nende ühendus jagusi, armatuure auru, vee ja gaasi jaoks.

PUMPE IGAKS OTSTARBEKS.

MONTEERIB keskkütte-, veevarustus- ja supelussiseseadeid jne.

Riigi Turbatööstus

(Juhatus Tallinnas, Kohtu tän. Nr. 8)

varustab küttetarvitajaid Ellama-Sooniste, Aruküla ja Lavassaare (Jõõpre) turbatööstuste **odava ja kõrgeväärtulise pressturbaga**. Toidab Ellama ja Lavassaare kaugemaa elektrijaamadest **Haapsalu-Tallinna** ja **Lavassaare-Pärnu-Sindi** ning **Lavassaare-Jaakopi-Vigala** ülekandeliinide piirkondades asuvaid tööstusettevõtteid ja teisi valgustuse ja energia tarvitajaid **odava elektri energiaga ning elektriseerib põllumajandust**.

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

Riigi põlevkivitööstuse juhatus

Tallinn, Lai tän. Nr. 54

Säde-aadress: „Peapõlevkivi — Tallinn“. Kõnetr.; 10-85 ja 11-62

müüb

põlevkivi,

põlevkivi tooresõli,

mootornaftat,

pigi,

gudrooni ja

põlevkivi asfalti

(mastiksi).

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

A.-S. „SILVA”

Tallinn, Merepuiestee Nr. 17

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

Telegrammide aadress: „SILVA—TALLINN“

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

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

Igasuguste metsamaterjalide ostmine, ümbertöötamine, müük ja eksport.



PESU
TEEB PUHTAKS
JA VALGEKS
A/S LABORATORI
PESUSEEP

Keskladu: A.-S. „Atlanta“ Viru t. 4. Kõnetr. 7-93 ja 8-23

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

Kaubamaja

V. J. Gorbatschev

Tallinnas
Viruvärava puiestee Nr. 15
Kõnetraat 12-55

AKTSIA-SELTS
TALLINNA PABERIVABRIK
E. I. JOHANSON
asub Tallinnas, Maakri tänav 27

Võtab vastu tellimisi igat
seltsi paberisortide peale

Ladus saadaval: trüki-,
kontsept- ja kirjutuspaber, post-
kaardi kartong, mundstüki-, pak-
kimise- ja ajalehe paber jne. jne.

Kaubanduse Aktsiaselts
Hüppler & Ko.
TALLINNAS

Suur Tartu maantee nr. 45. :: Kõnetraat 905.
Telegr. aadr. „HÜEPPLERCO“ — (Rudolf Mosse Code)

Jaoskonnad:

Tallinnas, Suurturg nr. 13, kõnetraat 19-17.
Tartus, Peeterburi tän. nr. 23, kõnetraat 5-59.
Valgas, Riia tän. nr. 23, kõnetraat 91.

Raud, Teras, Valge ja Punane vask,
Tsink, Seatina, Inglise, Antimoon,
Babbiit, Igasugust plekki, Igat sorti
traati, Raud- ja teraskaubad, Tööriis-
tad, Põllutööriistad, Ehitismaterjaal,
Armatuurid, Kanepivoolikud, Torud ja
nende osad, Masina- ja tsilindriõli,
Puh.narmad, Värnits, Värvivid, Pintsliid
jne., Merirohi, Mõöblivedrud, Sadul-
sepanaelad, Mõöblisildid, Majapida-
mise riistad, Kõöginõud, Kivi-, Portse-
laan-, Alluminium- ja Emmaill. nõud.

Tallinna õli- ja värnitsa-
vabrik

„Extraktor“

Tallinnas

VABRIK:

Puschkini tän. 10, kõnetr. 2-45

KONTOR:

S. Kloostri t. 22/18, kõnetr. 8-13

Pakub suurel ja väiksel määral
kõrgeväärtuslist ruttukuivavat vär-
nitsat ja linaseemneõli määdu-
kate hindadega.

Sindi Kalevivabriku ühisus

Endine Vöhrmann & Poeg.

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

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

Puuvilla tööstus: Pleekimine, värvimine, trükkimine ja merserisatsioon.

Kalevivabrik asutud 1832 a. Puuvillatööstus—1919 a.

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

Balti Puuvilla Ketramise ja Kudumise Aktsiaselts

Tallinnas. — Asut. 1898.

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

Tööliste arv üle 2000. Ketruse värtnaid 70.000.
Kangru telgesi 2000.

Oma pleekimise, värvimise ja appretuur jaoskonnad.

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

Aasta saaduste valmistus:

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

Järvakandi klaasivabriku ja Tallinna liimivabriku O.-ü. ladud

Väike Pärnu maantee nr. 31. Telefon 8-47

J. ARNOVER

SOOVITAB

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

A. EINPAUL

Karja- ja põllusaaduste eksport

Kontor:

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

Piimaäri ja ladud:

Siimeoni tän. 19. — Kõnetraat 22-23.
Telegrammi aadr.: AEINPAUL, TALLINN.

Ostab

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

Müüb

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

ÜHISUS PIONEER

Tallinn, Harju tän. 45

Kõnetraat 8-26.

Telegr. aadr.: „PIONEER“

Masinarihmad:

nahk, balaata, kameli-
karvast, puuvillast, elevaa-
tori rihmad, õmblusrih-
mad, rihmaühendajad,
rihmavaha, rihmamääre
jne.

Tihendused: auru ja vee tarvis. Klingeriit- ja Postleriit plated, aspest-nöör ja papp.

Kummimaterjal: plated, voolikud jne. jalgratta ja autokummid.

Villakraasimise, ketramise ja kudumise sissead: igasugused villatõõstuse tarbendid, selfaktori- ja spindli nöör, kraasid, poolid jne.

Kraasid — vabriku „GASSALETTE“ esitus. Puu- ja rauatõõstuse masinad, tööriistad puu- ja rauatõõstuse tarvis, armatuurid: vee ja auru tarvis, jalgrattad: kuulsa vabriku „VANDERERI“ esitus, petrooleumi lam- bid ja nende osad.

EESTI ELEKTROMEHAANILINE TEHAS

VOLTA

TALLINNAS, SOO TÄNAV Nr. 27. — KÕNETRAAT Nr. 9-57.

EHITAB KÕIKSUGU:

LAHTISE, POOLKINNISE JA TÄIESTI KINNISE EHTUSVIISIGA

ELEKTRI 

 **MOOTORE**

DÜNAMO MASINAID JA GENERAATORE
0,5 KUNI 250 H. J.

MASINAD EHITAKSE ENNESÕJAAEGSES HEADUSES
JA VASTAVAD V.D.E. NORMIDELE.

LÜLITUS LAUAD,
BLANK VASK JUHED IGAS PÕIKLÕIKES.



TALLINNA KREDIIT PANK A./S.

asutatud 1907 a.

Igasugused panga operatsioonid sise- ja väljamaale. Tule ja warga kindel teraskammer väljauuritawate laegastega.

Osakonnad Haapsalus ja Nõmmel

Telegr. adr.: „Kreditbank“. Telef.: 4-36, 12-49, 19-64.

REVALER KREDIT BANK A./G.

gegründet im Jahre 1907.

Filialen in Hapsal und Nõmme.

Korespondenten an allen Orten Eestis.

== Tallinn (Reval) Suur Karja t. 23. ==

Telegr.-Adr.: „Kreditbank“. Teleph.: 4-36, 12-49, 19-64.