

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

TOIMETUS JA TALITUS: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32. (Kopli ülesõidu koha juures.) Kontor avatud kella 12—15. Tel. 1923 raudtee keskjaamast. Tegeva toimetaja E. TIMMA kodune telefon 19-58, Kullasepa 5-3. Vastutava toimetaja E. GRÜNBERGI kodune telefon 31-41, Raekoja 2.	Ilmub kord kuus.	KUULUTUSTE HINNAD: 1 lehekülj . . . M. 4000.— 1/2 " . . . M. 2000.— 1/4 " . . . M. 1000.— Kaantel 50% kallim.
	Tellimise hind ühes kaasanetega: 1 aastas M. 300.— 1/2 " " 150.— 1/4 " " 75.— Üksiku numbri hind 25 mrk.	

Nr. 7 (50)

1926. a.

5. aastakäik

Raudteevalitsuste koondamisest.

K. J.

Kui mineval aastal Riigi- ja Pärnu-Tallinna kitsaroopalise raudteede valitsuste ühendamine juba jaatavalt otsustatud ja koguniste ühise raudtee eelarve kokku seatud oli, tuli selle teostamiseks ootamata takistus Riigikogu poolt, kes muidu kõigis asjus kokkuhoidmist oli nõudnud, nüüd aga ühendatud eelarve mitte vastuvõtmisega kavatsatud ühendamise vastu oli. Ehk küll raudteede valitsemise üksuste äramääramine meil veel maksvate Vene seaduste järele teedeministri võimupiirides on, ei tahtnud tollaegne valitsus nähtavasti Riigikogu soovi vastu tallitada. Üheks mõjuvaks põhjenduseks, mis tol korral ühendamise vastu etteõodi, oli, et Pärnu-Tallinna tee omandamise küsimus veel mitte täiesti lahendatud ei olnud: võis arvestada mõnesuguste muudatustega tee eksploateerimiseks, sest Juurdeveo Raudtee Seltsi poolt oli ettepanek tehtud teed temale pikkemaajalisele rendile anda ja tee väljaostus ei oldud ka mitte kokkuleppele jõutud. Kuna aga ettepanek tee rentimise kohta valitsuse juures poolehoidu ei leidnud ja käesoleva aasta juuni kuul tee väljaost lõpulikult ära otsustatud sai, siis langeb ka peapõhjus raudtee ühendamise vastu ära ja võib nüüd takistamata selle teostamisele asuda.

Kahilemata annab mainitud raudteevalitsuse ühendamine kokkuhoidu ja toob asjaajamisesse selle läbi lihtsustamist, et valitsemise üksusi väheneb. Esialgse kava järele on aastane kokkuhoid koosseisude vähenemisest umbes 6 miljoni marka ja muude kulude vähendamiseks umbes 1½

miljoni marka. Kokku oleks aastane kulude vähenemine 7½ miljoni marka, mida ei saa pidada tühiseks summaks. Sellele kokkuhoiule vastukaaluks ei saa ettetuua ühtegi nimetamiseväärt tulu, mis oleks kahe raudteevalitsuse edasikestmisest. Ühendamise vastased on kuuldavale toonud arvamist, nagu erineks kitsaroopalise asjaajamine niivõrd laiaroopalise omast, et tulusam oleks lasta igat teed oma moodu areneda. Meil saavad ühendatud raudtee valitsused, kuna liiniteenistus muutmataks jääb. Need omapärasused, mis on paratamatad järeldused kitsaroopalise ehitusest, saavad alati nõudma vastavaid korraldusi ja ei ole ühtegi põhjust arvata, et raudtee juhtivad jõud, kes ka laiaroopalist teed valitsevad, ei suudaks arusaada kitsaroopalise raudtee tarvidustest ja arusaamise puudusel praegust kitsaroopalise asjaajamise korda keerulisemaks hakaksid tegema. Juba praegu on meie laiaroopalise raudtee valitsuse käes Sonda-Mustvee kitsaroopalise raudtee valitsemine ja ei saa tõendada, et see tee halvemini eksploateeritud saaks, kui muud kitsaroopalised teed. Igatahes ei ole alust oletamiseks, et võimata oleks ühisest keskkohast laia ja kitsaroopalisi raudteid, teede erilisust arvesse võttes otstarbekohaselt valitseda.

Ühendamise vastu on kahklevale seisukohale asunud ka mõned Pärnu linna kaupmehed ja töösturid, arvates et neil asjaajamises raskusi tekib, kui raudteevalitsus enam Pärnu linnas ei asu. Sarnane kartus tundub natukena imelikuna, saavad ju tei-

sed meie suuremad linnad, nagu Tartu, Narva ja Valga rahuldavalt raudteega asju ajada, ilma et raudteevalitsus nendes asuks. Et siiski Pärnu kaupmeeskonnale võimalikult vastutulla, võiks Pärnusse jätta suurema volitusega varustatud liikumise osakonna esitaja, kes kohapeal lahendaks ette toodud soovisi. Niisugune kord oleks vahest esialgul otstarbekohane.

Kui ka raudteede ühendamise vastu toodud põhjendused nõrgad on ja ei suuda veenduma panna, on siiski raskusi, mis ühendamine endaga kaasa toob, kuid millest paratamata üle peab saama. Esiteks, tuleb vähendada ametnikkude arvu 51 inimese võrra. Vabastatud ametnikkude seisukord on raske. Aga kus ei ole seda koosseisude vähendamise juures? Alles mõni aeg tagasi vabastati raudteel ligikaudu 70 teenijat ametist. Uute koosseisude maksmapanemisel nõuti 5%-list teenijate arvu vähendamist. Kõikides asutustes toob lahtilaskmine endaga kaasa raskusi, kuid koosseisude vähendamine ühes asjaajamise liht-

sustamisega on paratamata nõue. Mõnedele raudteelastele avaneb siiski veel võimalus Eidapere-Pärnu tee eksploateerimisel kohti leida. Teine raskus on Tallinnasse ületulevatele ametnikkudele kortereid muretsema. Et ületulemine kuni 1. jaanuarini järk järgult sünnib siis võib loota et ka sellest raskusest üle saadakse. On lubatud kortereid endistes Vene Balti tehaste majades, ka saab raudteel uus elumaja valmis ja tuleks raudteele üleanda Endla tänaval asuv haridusministeeriumi maja, milles asus raudteevalitsusse ülekolinud puutööstuse kool. — Kõigist takistustest peab ülesaama, kui asi seda nõuab. Raskuste kartusel soovivad vahest mitmed, kes põhimõtteliselt raudteede ühendamist pooldavad, selle läbiviimist veel edasi lükata, kuid ühendamisest on juba liiga palju kõnet olnud ja sellega raudteelasi erufatju nii et aeg oleks otsustavat sammu astuda, mispärast vab. valitsuse otsust ühendamist 1. septembrist teostada ainult tervitada tuleb.

Rapla-Virtsu raudtee kava.

Dipl.-insener J. Kannelaud.

Avaldades selle artikli, jääb toimetusele raudtee arvatavate tulude kohta ise arvamisele. Toimetuse.

Rapla-Virtsu raudtee on tähtsaks teguriks Läänemaa kultuurilises ja majanduslikes edenemises. Et nimetatud raudtee Virtsu sadamasse välja tuleb, kuulub ka Saaremaa teataval määral tema mõjupiirkonda, sest Virtsu ja Kuivaste sadamate vahe on ainult 6 km, kuna praegune läheim raudteejaam, Rohuküla, Kuivastest umbes 40 km kaugel asub. Saaremaa raudtee teostumisega kuuluks Saaremaa täielikult Rapla-Virtsu raudtee mõjupiirkonda, ja esimene tee oleks lihtsalt viimase pikendamine.

Kui hädatarvilik on Lõuna-Läänemaale ja Saaremaale Rapla-Virtsu raudtee, selle üle siin üksikasjalisemalt peatada on täiesti üleaarne. Olgu ainult nimetatud, et Läänemaa lõunapoolsed vallad praegu 40–60 km raudteest eemal asuvad ja et Raplas igal turupäeval Vigala ja Velise inimesi võib kohata, kes 40 km kauguselt siia turule on tulnud.

Rapla-Virtsu raudtee tähtsust ja vajadust on mitmel korral toonitatud Riigi Majandusnõukogus, poliitiliste erakondade kongressidel ja rahvakoosolekutel ning nõutud selle raudtee ehitamist esimeses järjekorras.

Viimasel ajal ongi juba kaunis kindlad väljavaated kujunenud, et raudtee ehitus juba tuleval aastal algab.

Raudtee siht sai kindlaks määratud Teedeministeeriumi poolt. Selle sihiga ühinesid ka ühemeelisel Lääne maakonnavalitsuse poolt 9. juulil 1925 aastal raudtee sihi asjus Haapsalusse nõupidamisele kokkukutsutud vallavalitsuste esitajad.

Raudtee sihiajamine Raplast Virtsu sündis juuli ja augusti kuudel 1925 aastal juhtnõõride järele, mis teedeministeeriumi poolt kinnitatud „Tehnilistes tingimistes kitsarööpaliste (0,75 m laiuste) raudteede projekteerimiseks“ antud. Raudtee üldpikkus on 94,4 km. Piketeerimise nullpunktiks on võetud Rapla jaamahoone selg.

Et võimaldada ühesihilist rongide liikumist Tallinna ja Virtsu vahel, läheb kavatses raudtee Rapla jaamast lõuna sihis välja. Alguses läheb ta 4 piketti paralleelselt Pärnu-Tallinna raudteele, pöörab siis Valtu mõisa põldudel paremale poole ja läheb lõunapoolt Juulaküla ja Kuusiku mõisat sirgjoonena mööda metsi ja heinamaid Koiste mõisa põldudele, risteldes sealjuures

51 piketil Kehla, 97 piketil Rapla ja 107 piketil Koiste jõgesid. Koiste mõisa põllul 110 piketil on maanteede ristlemise kohal ettenähtud Koiste vahekoht.

Rapla-Koiste sihi osa vastu protesteerivad Rapla alevi elanikud ja soovivad, et uus raudtee läheks Rapla jaamast läbi Rapla alevi, kus peatuskoht saaks avatud, ning sealt edasi põhja poolt Kuusiku mõisat Koistesse välja. See variant valmistab aga liikumistehniliselt teatavaid raskusi, sest tulles põhjapoolt Rapla jaama sisse ja minnes sealt jälle põhjasihis välja, peaksivad rongid oma liikumissihti muutma, kusjuures ka vedur enast ümberpöörama peaks. Sellest pahest oleks võimalik hoiduda, kui raudtee Rapla alevist otsesihis Rapla ja Hagudi jaamade vahel, Arravere küla kohal, Pärnu-Tallinna raudteele välja saaks toodud, ühes vahekoha asutamisega siin. Kuid ka seda varianti ei saa vastuvõetavaks pidada, kuna ta veel teise vahekoha asutamist nõuab ja ka liini 2 km võrra pikendab. Arvesse võttes veel seda, et Rapla alev Rapla jaamast kolme kilomeetritgi kaugel ei ole, tuleks esialgse sihi juurde kindlaks jääda.

Koistest edasi läheb liin heinamaid mööda Meduse, Riidaku ja Pehatu külade alt läbi, otsesihis üle Orgita raba ja edasi metsa mööda Märjamaale välja. 183 piketil on ettenähtud Riidaku vahekoht. Märjamaa jaama asukoht on Uuemõisa talu põllul, kahe maantee vahel, 265 piketil, umbes 1 km. Märjamaa alevist lõunapool. Jaama alevile lähemale viia ei ole soovitatav, sest siis läbistaks raudtee rohkem põldusid ja takistaks alevi kasvamist jaama sihis. Sihi-ajamisel selgus, et Orgita raba väga sügav on, sellepärast tuleks vaist liin ümber raba põhjapoolse otsa viia. Lõpulikult selgitaks seda vastava variandi väljatöötamine.

Märjamaalt edasi läheb liin metsi, heina-

maid ja karjamaid mööda Nõmme, Paenküla ja Naestevalla külade vahelt läbi Märjamaa-Pärnu maanteele Joosva talude kohal välja. Siin on 342 piketil Joosva vahekoht ettenähtud.

Edasi läheb liin läbi Konovere küla risteldes 385 piketil samanimelist jõge, pöörab siis paremale poole ja läheb Tidovere küla ja V.-Vigala mõisa alt metsi ja heinamaid mööda Selja poe juure välja. Siin on Vigala-Pärnu ja Vigala-Lihula maanteede ristlemise kohal 452 piketile Vigala, jaama asukoht määratud.



August Kerem,
uus teedeminister.

Sündis Karulas, Valgemaal, 1881. a. taluomaniku pojana. Keskkooli lõpetas Tartus, hiljem poliitehnikumi Riias. Meelsuse järele kuulub rahvaerakonda. 1., 2. ja 3. riigikogu liige. Asutava Kogu ajal oli Tõnissoni kabineti põllutöoministriks, 2. riigikogu ajal Päsi, Akeli ja Jaaksoni ajal samuti põllutöoministriks.

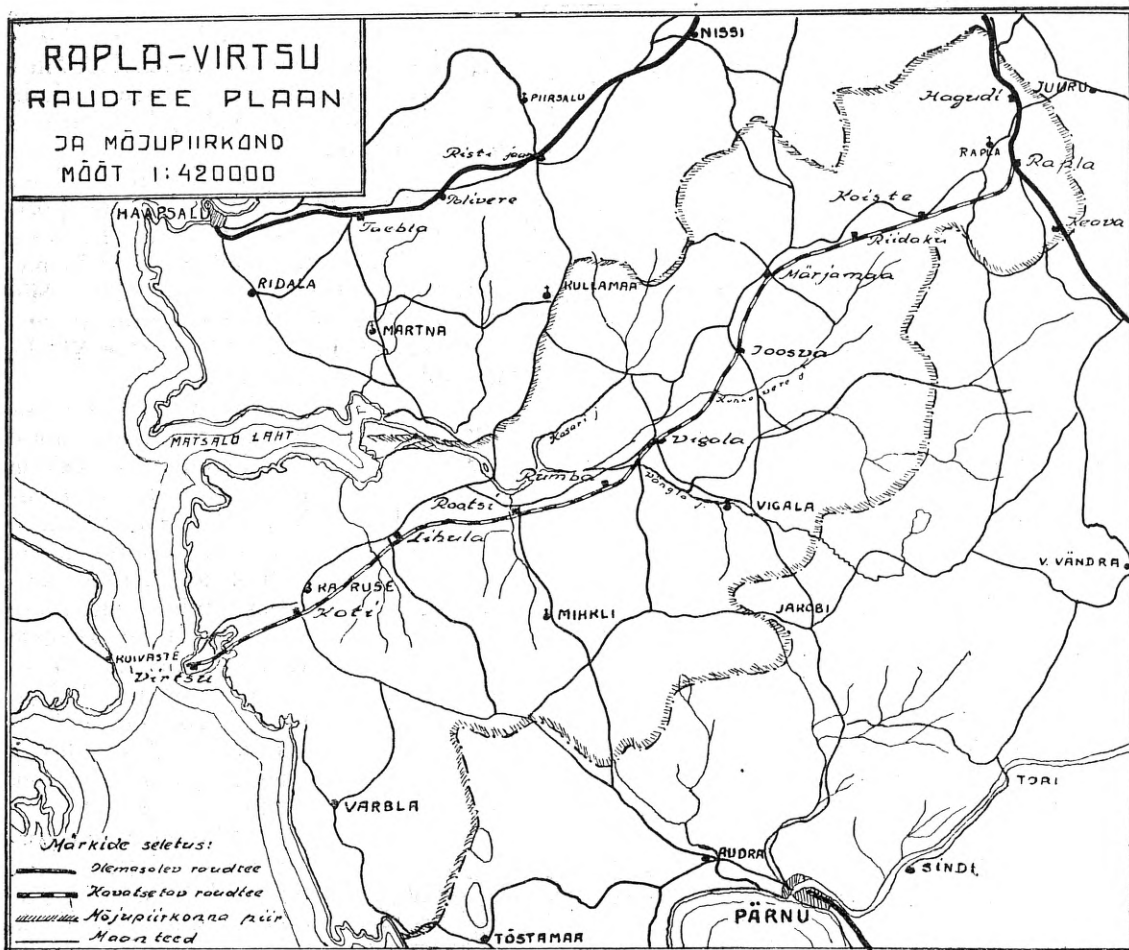
Vigala jaamast edasi minnes tuli Vängla jõest üleminekul arvestada asunikude hoonete vahelt nõuetavas kauguses läbipääsemisega ja ühtlasi jõe madala kallastega, mis üleujutamise eest kuni 1 m kõrgete vallidega kaitstud. Valitud ülemineku kohal on kaldad võrdlemisi kõrged ja vallid puuduvad täiesti. Jõest üleminek sünnib 488 piketil.

Siinkohal ei saa nimetamata jätta pahet mille all kohalikud elanikud kannatavad ja mida ka raudtee projekteerimisel silmaspidada tuli: nimelt ujutab Vängla jõgi Kasari jõesuu ummistamise tõttu mitte ainult kevadel suurvee ajal, vaid iga suurema ja pikema vihmasaju järele oma kaldad, iseäranis parempoolse, laialt üle. Kõrge veepinna tõttu tuli raudtee pind silla kohal eriti kõrgemal projekteerida.

Teiselpool jõge läheb liin karjamaid ja heinamaid mööda lõunapoolt Rumba, Võhma ja Aetküla külasid Vanamõisa mõisa ja Rootsi küla vahele välja. 519 ja 602 piketidel on ettenähtud Rumba ja Rootsi vahekohad.

605 piketil ristleb liin Rootsi jõge ja läheb peaaegu sirgjooneliselt Lihulasse välja. Lihula jaama asukoht on ligikaudu 1 km alevist lõunapool, Lihula-Pärnu maantee ääres, 725 piketil.

Lihulast läheb liin peaaegu otsesihis,



Rapla-Virtsu raudtee plaan.

enamjaolt heinamaid mõõda, läbibstades ka mõnda karjamaad, Tuudi, Karuse, Riidasi ja Kaose külade alt Kasselaha ja Einlahe vahelt, mõõda laidusid üle Rame lahe Virtsu sadamasse välja. 826 piketil, Pärnu maantee ääres, on Koti vahekoht ja Virtsu sadamas 942 piketil, raudtee lõpujaam – Virtsu – ettenähtud.

Üldse on siht võrdlemisi sirge, väikse pöördenurkadega ja suurte raadiustega ($R_{min}=600$ m) 93% raudteest asub sirgjoonel ja 68% loodpindadel ja kallakutel alla 0,003.

Võõrandatava maariba normaallaiuseks on arvatud 24 meetrit, mida jaamade, liini ehituste, reservide, kavaljeevide, kõrgemate täidendite ja sügavamate kaevikute kohal vastavalt suurendatud saab. Võõrandatava maaala pind on kogusummas 278 ha. Põldude läbibstamisest on võimalikult kõrvale hoitud, et mitte krunte rikkuda ja väärtuslikku põllumaad raudtee alla võtta. Üldi-

sest raudtee alla võõrandatavast pindalast on 16% põllumaad, 53% karja- ja heinamaad, 23% metsamaad ja 8% kõlbmata maad ja veekogusid. Hoonetest tulevad ainult paarkümmend heina küüni sihist eemale paigutada.

Mullatööde arv on keskmiselt 4580 kantmeetrit kilomeetri peale.

Hääd ballasti kruusa leidub liinil ainult Lihulas ja Kotil. Liini esimese poolele tuleb ballasti arvatavasti Pärnu-Tallinna karjerridest vedada.

Roopad on kavandatud tee jaoks raskusega 19 kg jooksvas meetris.

Nagu eelpool ülesloetud, on kavandataval raudteel 4 täisjaama ja 6 vahekohta. Jaamad on kõik maanteede ääre asetatud, et neile kerge juurepääseda oleks. Veevarustus on ettenähtud Märjamaa, Vigala, Lihula ja Virtsu jaamades. Jaamahooned ja tööliste elumajad on kavandatud kõik puust ehitada. Depoo on ettenähtud ainult

Virtsu jaamas, sest rongid hakkavad käima Virtsust kuni Tallinnasse, kus depoo juba olemas.

Suurematest sildadest on nimetada järgmised:

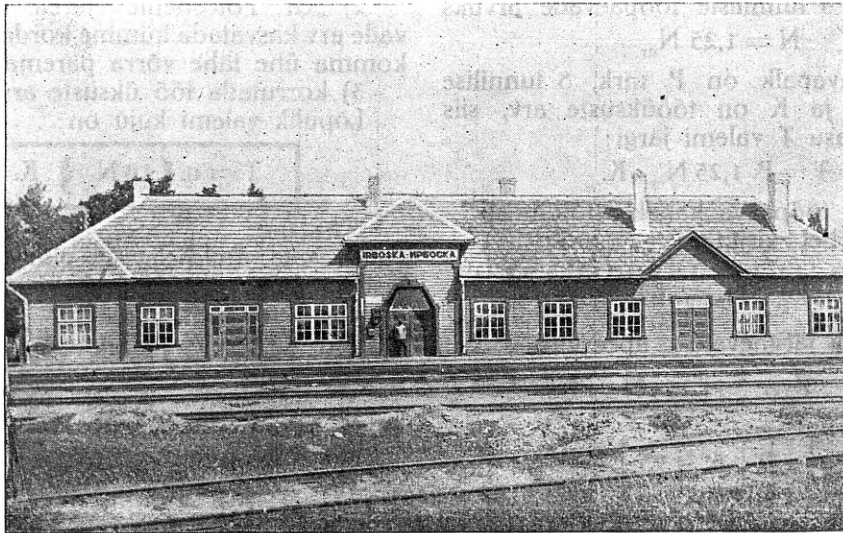
	avaus m	pealmine pikkus m
Kehtla jõel . . .	12	20
Rapla „ . . .	28	40
Koiste „ . . .	11	20
Konovere „ . . .	34	48
Vängla „ . . .	24	32
Rootsi „ . . .	12	20
Tuudi „ . . .	18	28
Rome lahes . . .	30	44

tistiliste andmete põhjal, kusjuures raudtee mõjupiirkonda kuuluvateks on arvatud järgmised vallad.

Harjumaal: Rapla, Kabala ja Raiküla, Läänemaal: Märjamaa, Haimre, Luiste, Velise, Vaikna, Vigala, Kirbla, Veltsa, Lihula, Paatsalu, Massu, Paadermaa ja Saulepa.

Pärnumaal: Kaelaste, Vee ja Koonga. Saaremaa vedu on arvestatud kaubaveos koefitsendiga 0,30 ja reisijateveos koefitsendiga 0,70.

Elanikkude arv on viimase rahvalugemise (1922. a.) andmete järele võetud ja loomade arv „Eesti põllumajandus“ vihk II



Irboska raudteejaam Eesti-Vene piiril.

Peale nimetatud sildade on kavatselval raudteel veel 44 väikest silda kraavidel ja lohu kohtadel. Ehitada on kavatselud ajutised puusillad vaiadel, mille asemele nende esimese kapitaalremondi aeg alalised raudbetoon ehk raudsillad ehitatud saavad.

Administratiivselt on raudtee üheks tee ja ehituse jaoskonnaks arvatud ja 5 teemeistri piirkonnaks ja 14 eestegija jaoks jagatud.

Üldine ehituskulude summa on eelarve järele 336.626.000 mk. ehk 3.566.000 mk. kilomeetri peale. Veerevkoosseisu muretsemiseks on ülesvõetud 64.239.000 mk. ja eksploatatsiooni kapitaliks 18.880.000 mk. Kõik kulud kokku teevad seega 419.745.000 mk. välja ehk 4.446.000 mk. kilomeetri peale.

Majandusline kava on kokkuseatud sta-

1924 a. andmete järele. Kohalikuks tarvituseks sisseveetavate ainete hulk on arvatud vastavalt statistika keskbüroo andmetele ainete tarvituse üle. Väljaveoks ülejääva toiduainete hulga arvestus sündis viimase 10 aasta keskmise põllusaagi järele.

Eksploatatsiooni kulud on arvatud proportsionaalselt Pärnu-Tallinna raudtee eksploatatsiooni kuludele 1924 aastal.

Raudtee majanduslised tulemused on kava järele:

aastased sissetulekud . . .	87.741.000 mk.
„ väljaminekud . . .	42.166.000 „
ülejääk . . .	45.575.000 mk.

Kui Saaremaa vedu üldse arvesse võtmata jätta, siis oleks eksploatatsiooni ülejääk umbes 22.000.000 mk. aastas.

Raudtee majanduslised väljavaated on seega rahuloldavad.

Arvestustöö lihtsustamine eelarvete valmistamisel.

Dipl. insener M. Luht.

Ehitustöö hindamine sünnib ehitusnormidekogu — Урочное Положение, — põhjal. Selles on ettenähtud tööjõukulu tööüksuse peale päevades, mille pikkus on 12 tundi. Meil on tarvitusel 8 tunniline tööpäev. Üleminekuks tuleb tarvitada koefitsient 1,25. (Teedeministeeriumi määruse põhjal).

On „Ur. Poloshenie“ järele töö üksuse peale tarvilik tööjõud N_{ur} , siis tuleb eelarvesse võtta 8 tunniliste tööpäevade arvuks

$$N = 1,25 N_{ur}.$$

Kui päevapalk on P mrk. 8 tunnilise päeva eest ja K on tööüksuste arv, siis saame töötasu T valemi järgi;

$$T = P \cdot 1,25 N_{ur} \cdot K.$$

Kujutame tööpäeva kaheksast tunnist — mille otstarbel kirjutame

$$N = \frac{8}{8} \cdot 1,25. \quad N_{ur} = 8 \cdot \frac{1}{8} \cdot 1,25 \cdot N_{ur}$$

ja viime läbi järgnevaid grupeerimisi.

$$T = P \cdot 8 \cdot \frac{1}{8} \cdot 1,25 \cdot N_{ur} \cdot K;$$

$$T = \left(P \cdot \frac{1}{8} \right) \left(8 \cdot 1,25 \right) N_{ur} \cdot K;$$

Viimases reas tähendab $P \cdot \frac{1}{8}$ ühe tunni

palga 8 tunnilise päevapalga järgi. = n.

Teine klamber on alati võrdne 10.

N_{ur} on muutmata „Ur. Poloshenie“ tööaeg.

K on arvestustest võtta.

Et seda valemid tegelikult tarvitada, tuleb tarvis:

1) teada töötunni hinda, milleks ametlikud tööjõu hinnad tuleb teatada tunnipalgana, või vähemalt lubada arvestada tunni eest.

2) „Ur. Poloshenie“ järele antav päevade arv kasvatada kümme korda, ülekanades komma ühe tähe võrra paremale.

3) korrutada töö üksuste arvuga.

Lõpulik valemi kuju on:

$$T = n \cdot \left(10 N_{ur} \right) \cdot K.$$

Näitus:

Kaevata muld savises pinnas („Ur. Poloshenie“ nr. 31), töölise päevapalk 240 Mrk., kraavis 1000 kant süllda

$$T = 30 \cdot \left(10 \cdot 2,75 \right) \cdot 1000 = \frac{30 \cdot 27,5 \cdot 1000}{=} = 825.000 \text{ Mrk.}$$

kuna aga hariliku viisi järgi tuleb teha 4 korrutatust:

$$T = \frac{240 \cdot 1,25 \cdot 2,75 \cdot 1000}{=} = 825.000.$$

19. VII. 1926 a.

Rahuloss (Rauhalinna).

E. Vantala.

I.

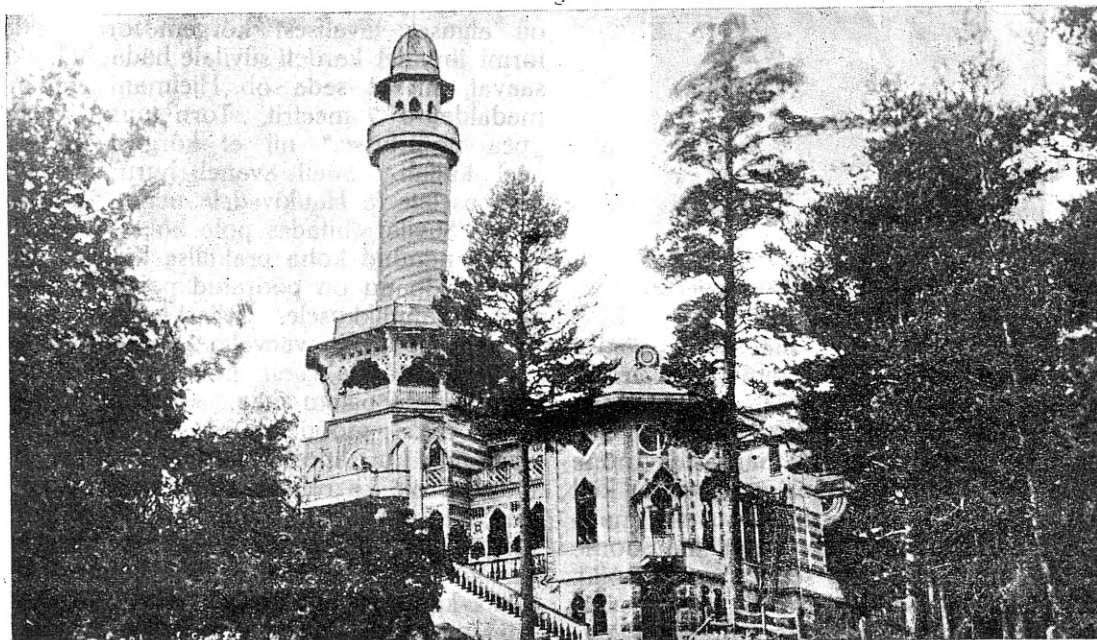
Raudteelaste esimene puhkekodu on jaamaülemate ühingu omandatud „Rahulossi“ nimeline puhkekodu. Mina küll ei tea, kes selle puhkekodu-aate sünnisõna ütleva alguses oli, kuid kuuldavasti samad mehed, kes kingitustega on põhjapannud selle mõttele. Jaamaülemate ühingu aastakoosolekul märtsikuu 16. päeval 1917 on jaamaülemad F. Lagerstam ja E. A. Strömberg teinud selleaegsetes oludes tähelepandava kingituse jaamaülemate ühingu puhkekodu asutamiseks. Nii sündinud kapital on ülalnimetatud aastakoosolekul ja ka hiljem kasvanud. — Kodusõja järel valiti ka eriline puhkekodu-komitee seda asja

edasi ajama. Komiteesse valiti jaamaülemad F. A. Aarino juhat. ja G. V. Söderström, E. A. Strömberg, F. Lagerstam ja E. Vantala. See komitee oli tegevuses mõned aastad, kuid selleaegsed raudteelaste rasked majanduslised olukorrad takistasid suurel määral komitee tegevust. Nimetamisväärt summe korjandusega kokku ei saadud, sest kõik pennid tarvitati sel ajal, isegi napilt, igapäevase leiva peale. Kui komiteele teatavaks sai, et riiginõukogu 1921 a. lõpul oli lubanud endise riigiraudteede kesk- elutarbelaudkonna tegevusest kasvanud ülejäägi raudteevalitsusele anda puhkekodu asutamiseks raudteelastele, oli komitee mitmed eri korrad parima tahega

püüdnud saada kas või väikestki osa sellest, poolemiljonini tõusvaist elutarbelaudkonna kasurahadest, kas siis kingituseks ehk laenuks. Asjatuiks osutusid siiski komitee püüdmised ses suhtes, sest riiginõukogu kingituse kirjelduses räägiti vaid ühe ühise puhkekodu asutamises raudteelastele. Mingisuguse Babeli torni sarnase lossi asutamisest, kus kõik raudtee ametkonnad perekondadega, peadirektorist väravavahini, leiaksid ühtlast puhkust ja rahu nautimast ühe ja sama katuse all. Kõik lootused, pääseda osaliseks selles elutarbekasurahade pärandusjaos, osutusid asjatuiks. Aastal 1923 aastakooskoosolekul palusid eelnimetatud puhke-

bekasurahade ülejäägi kapitalist antaks kas või laenu jaamaülemate ühingu puhkekodu jaoks. Vastuses, mis eitav oli, tähendati eelmainitud riiginõukogu otsuse peale: ühest ühisest puhkekodust. Kui enam mingisugust lootust ei olnud nende rahade peale, ja, nii raudteevalitsuselt kui ka kusagilt mujalt, kõigevähematki ainelist toetust puhkekodu heaks oodata polnud, otsustas jaamaülemate ühingu juhatus oma jõuga seda tööd katsuda õnnelikult lõpule viia. Uus korjandus pandi oma liigete vahel uuel jõul toime ja see töigi olukorda nähtavalt suured tulud.

Kui korjanduste põhjal tekkinud raha-



Rauhalinna.

Soome jaamaametnikkude puhkekodu.

kodu komitee liikmed endi vabastamist komiteest, mida neile ka lubati. Nende asemele valiti komiteesse A. Leisten, A. M. Mäniö ja jaamaülelem O. E. Muistonen. Neil vististe ei olnud ainustki koosolekut. Järgmisel või 1924 aastakoosolekul pooldati neile komiteest lahkuda ja jäeti puhkekodu õnnelikule lõpule viimiseks aastakoosolekul valitule jaamaülemad A. Jolma, J. A. Pernu, G. Vasz, G. Oja ja E. Vantala ning kandidaateks O. Ikonen ja J. Pietilä. See juhatus tegi umbes paari aasta eest raudteevalitsusele uuendatud palve, et tihti mainitud elutar-

varadega juba võimalik leiti olema puhkekodu ostmise, hakkas juhatus otsima sobivat suvilat ja muid ehitusi. Alguses suunati küll Karjalasse ja käisid säääl ka järelvaatamas ühingu juhatuse poolt volitatud isikud, kuid kaupa suvilatega siiski ei tehtud, kuigi need alguses tundusid väga meeldivana. Neil oleks küll mitutki saada võinud pea-aegu muidu ehk õige odava hinnaga, kuid nende suvilate kohta, mida müüdi sõja kartuses ja ka majanduslises kitsikuses, jäädigi eitavale seisukohale. — Mingisugust Soome loodust meeldetuletavat säääl ei ole, on madal, mitte kusagil suuremat mäge näha, ainult siin—seal tõuseb mõni liiva-

kivi künigas, maapind karm ja viljakandmata. Lage mererand on seal ainuke, mis võib soomlase silma rahustada. Karjala on ja saab alati olema kõige ebakindlam



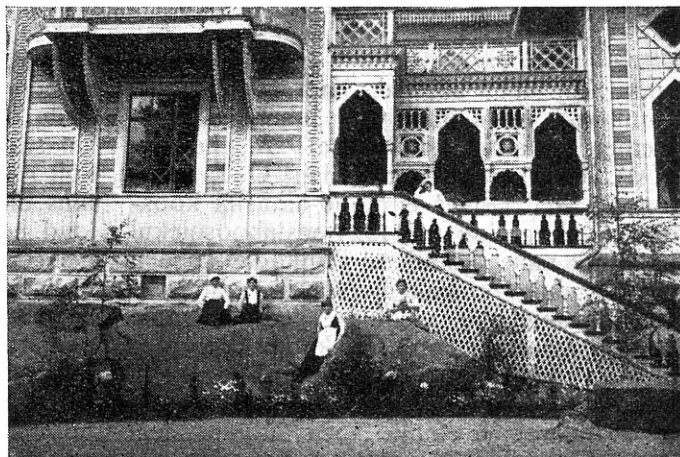
R. Ranniko
Soome raudteelaste keskküingu esimees.

nurk meie maal. Elu sääal toob vägise meelde vene-rõhujate ülevõimu meie maal. Kes igatseb suurt seltskonda, ja kes tahab näita ennast toredas kirevas ujumiskostüümis, see sõitku sinna. Sarnasid mõne päeva kestvaid lõbusõitusi võib sinna küll teha, aga jääda sinna kogu suveks, nautima puhkust ja rahu ning imetlema Soome loodust, siis ei rahulda see vähemalt kõiki. See oleks liigusaldus asetada sinna suurt varandust, kinnis- ja vallasvarana, mis esimesel tuulepuhangul naabrimaa poolt oleks tingimata kadunud. Kõik see rääkis kaaluvaid sõnu selle poolt, et jaamaülemate ühingu puhkekodu peab olema sarnasel kohal, kus tunneme olevat kaitstud ja kus kõikjal kohab vastu Soome vaim ja loodus. Savonlinna jaamaülema Gösta Ölleri häätahtliku abiga õnnestus leida Rahulossi nimeline сувила Savonlinna läheduses. See hiilgav сувила valdas peagi juhatuse ja ka ühingu 1925. a. aasta-koosolekul olnud isikud. Peaaegu üksmeelselt otsustas koosolek Rahulossi puhkekoduks osta ning volitas jaamaülemad A. Jolma't ja E. Vantala't lepingule allakirjutama. Märtsikuu 7 päeval 1925 a. otsus-

tati kaup lõpulikult. Rahuloss ühes vallasvaraga anti üle sellest päevast lugedes praegusele omanikule, jaamaülemate ühingu hinnaga 225.000 Soome mrk.

II.

Jaamaülemate ühingu puhkekodu asub 5 km Savonlinnast vesiteed põhja poole loodusilusal paigal Haapasela rannal Säämingi vallas. Suvila on alguses ehitanud kindral Veckman umbes 28 aastat tagasi arhitekt Allan Schulmanni joonistuste järel. Suvila asub kõrgel mäel, umbes 400 m rannast, kuhu viib kena lõhmustänav. Pääle kindr. Veckmani surma ostis mainitud сувила oberst Hjelman, kes müüs selle ühes maadega praegusele omanikule. Suvilal oli alguses tavalisest kõrgem torn, mida tormi ilmadel kardeti сувилале hädaohtlikuks saavat, nii et seda ob. Hjelmani ajal on madaldatud 7 meetrit. Torn tõuseb veelgi „pea pööritusse,“ nii et kõrgust on siin veel küllalt. Säält avaneb hurmav vaade Haapaseläle ja Haukivedele nende ümbrustega. Suvilat ehitades pole kõigevähematki rõhku pandud koha praktilise küljele, vaid pea tähelpanu on pööratud paiga üksildusele ja rahulikkusele. Sellest tulebki, et сувилasse on veidi vaevaline pääseda, ainult vesiteed mööda, sest maad mööda tuleb kolm korda pikem maa, ja lõputee on sarnane mida mööda ei pääse teistel sõiduabinõudel kui „apostli küüdil.“ Suvilat ehitades ei ole ka rahale suurt väärtust pandud, sest сувила on idamaises stiilis ehitatud hiilgesувила, suurepäraliste, nii sisemiste kui ka välimiste kaunistustega, kolmekordse plekk-katusega varustatud. Verandasid on viis suuremat, milledes olles võib nautida suve ilu, sest laialdased vaatepiirid avane-



Raahalinna fasaad.



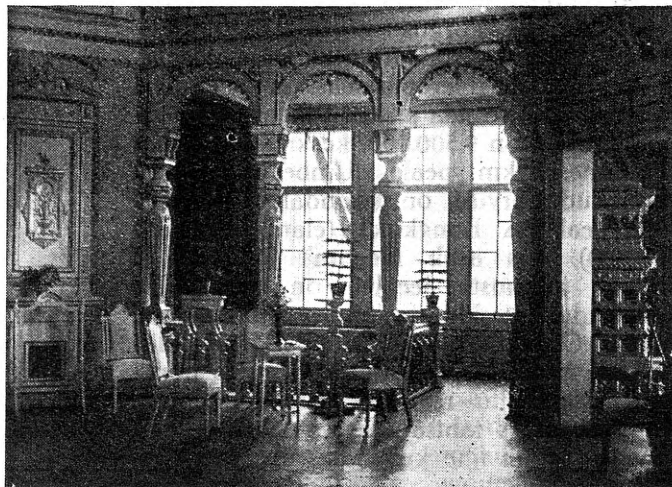
Raahalinna järveäärne park
Lõhmuste allee

vad vaatajaile silma ees. Võõraste korteriteks on praegu 14 täielikult mööbleeritud tuba. Pääle nende on veel kahe korra kõrgune pidusaal, seltskonna ja lugemistuba, söögituba, einelaua tuba ja köök, milles kolmes esimeses kindr. Veckmani ajast peenike mööbel parkett põrandatega. Söögitoa seintel ja laes on peaaegu kõik nii väljamaised kui kodumaised puuseltsid edustatud. Majahoidjal on eraldi kahekordne ehitus. Sauna ehitus on järve rannal, ja pääle sauna, riietustoa ja pesutoa on sääil veel kaks mööbleeritud elutuba. Supelusrand on otstarbele vastav. Sääil leidub kallak liivarand, mis supelmajade kohal järksügavaks läheb, mis head ujumisvõimalust pakub. Väike kaljusaar on ka õige lähedal, kus kõiges vabaduses võtta võib nii päikese kui ka järve vanne. — Kuigi suvila osteti osalt mööbleeritult, siiski puudus veel palju, enne kui vähegi see vastas nüüdseaja nõuetele. Sellepärast ohverdati siia veel mineval aastal lisamööbli hankimiseks ja üldiseks kordaseadmisteks üle sajatuhande marga.

Mineval suvel oli puhkekodu esimest korda tarvitusel. Kahjuks peab ütlema, et õige harva teadsid jaamaülemad, et leidub puhkekodu, mis nende tarbeks varustatud ja mida neil siis tuleks toetada. Mina olin Rahulossis 5–6 nädalat, kuid suurema osa sellest ajast seisid toad, paari–kolme arvesse võtmata, tühjad. Mõned

harvad, kes sääil käisid nagu „tuld laenamas,“ täna tulid ja ülehommeläksid. Neid, kes jaamaülemate aastakoosolekul 1925 olid innukamad Rahulossi pooldajad, mina üldse sääil ei näinud. On iseenesest selge, et ei mingisugune puhkekodu ei või sarnasel toetusel püsida, päälegi kui võlakoorem aina pöörase kiirusega tõuseb, nagu mineva aastane tegevus näitab. Sellepärast on jaamaülemate ühing sunnitud olnud muutma esialgset kava nii, et puhkekoju siitpeale pääsevad kõik raudteeametnikud oma naiste ja perekondadega, niipalju kui puhkekodu intendant võib neile ruumi järjestada. Maksu on jaamaülemate ühing määranud õige madala, söögist ainult 20 mk. ööpäeva ja

alla 10 a. lapsed maksavad poole sellest. Toast võetakse üüri keskmiselt 5 mk. inimese pealt, kui ei soovita eri tuba, millesse kuuluvad rohkem voodeid. Toetajad liikmed, kes sooritanud kolmanda maksuosa ja elavad seal vähemalt 7 ööpäeva, saavad korteri pealt 50 % hinnaalanduse. Sama hinnaalanduse samasuguste ettepanekutega saavad ka kõik nende perekonna liikmed. Suvilale kuulub ka kaunis kõrge kuuskaiaga ümritsetud rohuaeal, kus viibid mõnuga. Kes aiatöödest osavõtta soovivad, on ka see võimaldatud. Kalastamiseks on ka hea võimalus, kuid kalastusvahenditest on vähe puudus. Mineval suvel tegid meeelhärma ühingu mootorpoisid, kes lühikese ajaga sõitsid mootori ebakorda ja katki, mille parandused tõusid tähelepanda-



Raahalinna koosolekute saal.

vate summadeni. Pääle selle, kui kõrgepalgalistele mootorpoistele anti lahkumissid, ent üks jaamaülemate ühingu liikmeist võttis mootorpoiste tööd oma kätte, ei jäädud sellega kordagi tee. Tampereist on ostetud veel teinegi mootorpaat, nii et nüüd puhkekoduga läbikäimise eest hoolitseb kaks mootorvenet. Paadid teevad korralikke sõitusi Rahulossi ja Savonlinna vahel kaks korda päevas. Nende sõitude eest võtab puhkekodu kaks marka hinge pealt ning erasõitudest 25 mk. Selleks suveks on soov Rahulossi kutsuda eriline rohu- ja muude vannide andja ja masseerija, nii et haiglasedki isikud võiksid saada

sääl kosutust. Lõbustusist pole ka puudust, sest Savonlinna, oma supelvõrastega, on õige lähedal. On ju Kasiinos tantsuõhtud kord nädalas, nii et leidub võimalus ka sellesse „spordialasse“, kes aga soovib.

Need raudtee ametnikud, naised loomulikult ühesarvatud, kes soovivad rahu ja puhkust sõna otsekoheses mõttes, ja kes soovivad odavalt nautida meie maa ilu meie looduse kaunimal kohal, rutaku selleks suveks Rahulossi, kust nad nii hingeliselt kui kehaliselt karastetuina ja kosunuina sügisel tagasi teenistusse ilmuvad, täis uut jõudu ja elurõõmu.

Siiami riigiraudteed.

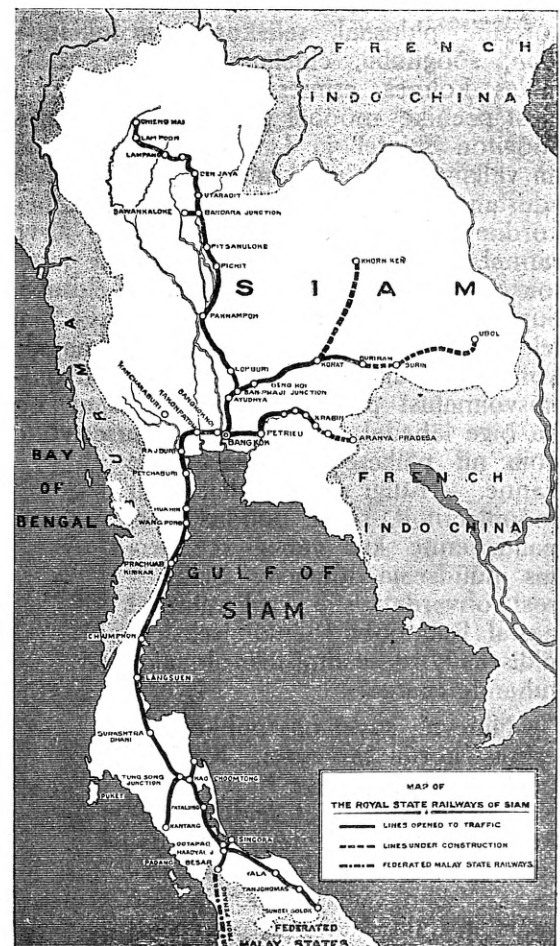
Nii paljudelegi on Siiam peaaegu täitsa tundmata maa, ehk jalle teatakse temast ainult seda, mida meile kättejuhatanud kokkuvõtlikult geograafia õpperaamatud. Sellepärast lubatagu enne kui Siiami raudteedest kõneleda lühida ülevaate anda selle Aasia kuningriigi maast, rahvast ja tema majanduslikust elust.

Siiami pinna kogusuurus on umbes 300.000 rtkm. Ta ulatab üle viieteistkümne laiuskraadi, tema põhjapoolsem piir jookseb mööda 20½° Põhja laiuse joont. Kliima on troopiline. Suurem osa Siiami territooriumist asub põhjapool 12° Põhja laiuse joont, ülejään osa asub kitsal ja pikal Malaia poolsaarel, mille laius paiguti vähem kui 30 km. Põhjapool 12° laiuse joont on tasandik mööduandev, — Menam'i jõe ja tema rohkearvuliste harude orud, millede veergudel mäed. Põhjapoolsemas osas domineerivad mäed, millede kõrgus ulatab 8450 jalani. Siiami naabriteks on Indo-Hiina, Briti-Malail ja Burma. Merepiirideks on Siiami ja Bengali laht. Kalda pikkus umdes 1900 km.

Elanikke on 9.500.000, keskmiselt umbes 32 inimest rtkm peale. Umbes 6% kogu elanikkude arvust on koondatud kuningriigi pealinna Bangkok'i (elanikkude arv 570.000), mis asub Menam'i jõel umbes 35 km jõesuust. See linn on riigi elu ja kaubanduse keskkoh. Suuruse järele teisel linnal, Chieng Mail, on ainult 35.000 elanikku. Maal elavad inimesed kaunis hõredalt ja selletõttu reisijate vedu raudteedel, mis küll üheks tähtsamaks osaks raudteede töös, ei ole nii tihe kui Indias ehk Hollandi Indias.

Tähtsamaks aineks ja väljaveoartikliks

Siiamis on riis, mida kasvatakse pea üle maa. Kõige paremini kasvab ta küll jõetasandikkudel. Teisteks väljaveoaineteks on



Siiami kuningriigi raudteed

mets (eriti tiigipuu), sarvloomad ja sead, kala ja puusaadused. Neist on raudteedele kõige tähtsamad — sarvloomad ja sead, kuna muid aineid rohkem vett mõõda vee-takse. Sissevedu koosneb peaaesjalikult ma-nufaktuur kaupadest, toiduainetest, metalli-dest ja masinatest ja nende vedu sünnib sisemaalt raudteede kaudu.

Umbes 90% väljaveost ja sisseveost läheb üle Bangkok'i sadama, milline selle-tõttu ka raudtee tegevuse keskpunktiks. Lõuna Siiami sadamad, nagu: Nakon Sritamarag, Singora ja Kantang, mis kõik raudteega ühendatud, omavad iga aastaga suurema tähtsuse, eriti loomade veos.

1923–24 aastal (Siiami aasta algab 1. aprillil) kaubavedu tõusis 975.927 meeter tonnini, millele lisaks oli 211.421 looma. Raudtee tulu kaubaveos oli ümmarguselt 2.840.000 dollarit. Samal aastal veeti 5.050.000 reisijat (kellest 4.933.000 kolman-das klassis). Reisijateveos oli tulu ümmar-guselt 2.620.000 dollarit. Kokku oli raud-tee vedudest tulu ümmarguselt 5.460.000 dollarit.

Esimesed sammud raudtee võrgu loo-

miseks Siiamis tehti 1887 a., millal algust tehti sihiajamistöödega Bangkok – Chieng San'i liinil. Need eeltööd ei toonud aga otsekohe chitamist ühes, sest poliitilistel põhjustel alati tegevust raudtee ehituse alal hoopis teises suunas. Pinev vahekord prants-lastega Ida piiril ja kartus et Ida-Siiami kau-bandus võiks Saigon'i (Prantsuse Indo-Hiina) juhitud saada, sundis otsusele jõudma, et Bangkok'i seisukohta tuleb kindlustada raudteega kuni Korat'ini (264 km). Töö-dega tehti algust 1892 a. Alguses anti tööd erafirmale välja, kuid peale paljude sekelduste tühistati leping ja Valitsus algas tööd iseseisvalt. 1897 a. avati esimene osa teest (73 km) liikumiseks ja viimane osa sai val-mis 1900 a. Seda liini nimetakse nüüd Kirde liiniks.

Järgmisena tuli ehitusele Põhja liin, mis juba kord kavatsusel oli. Selleks liiniks kasutati ära üks osa Kirde liinist, Bang-kok'ist kuni Ban Phaji'ni (90 km). 1909 a. oli uuest teest juba 533 km valmis ja liinil alustati uuesti töid ja jätkati liini ehitamist kavatsedes teda kuni Chieng Mai'ni (750 km) välja viia. (Järgneb.)

Juhtumusi raudtee sihiajamisel „Hea Lootuse“ maaninast Kaironi (Aafrikas).

Ins. E. M. Rosher, San-Francisco, California.

(Järg ja lõpp.)

Kaugenedes Gwaai jõest oli maastik kaetud üksikute tektonipuude, pika elevandi-rohu ja palmidega. Maapind läks liivaseks ja sellepärast kohtasime seal päris ebameel-divaid olevusi, keda tuntakse siin „ninasarviku kärbse“ nime all. Need on suured putukad, pika imemise nõelaga, millega imevad inimeste ja loomade verd sel määral, et isegi paksunahalisele ninasarvikule tuska teevad; viimase järele on ta omale nimegi saanud. Meie viimane hobune oli nende putukate pärast alati kui tui tules, kuna rohkem rahulikud ja kannatlikud härjad peksid endid sabadega ja väristasid vahet-pidamata kramplikult oma nahka.

Viimaks, viie nädalase sõidu järele, saabusime oma töö algpunkti. Seega olime teel olnud kavatsetud kümne päeva asemel rohkem kui üks kuu.

Teine salk oli juba kolm-neli päeva kohal ja tööd alustanud. Toiduainete taga-

vara järelvaadates leidsime, et mõned kas-tid liha oli neegrite poolt varastatud ja nähtavasti metsa peidetud. Kedagi otse-kohe kahtlustada ei võidud ja sellepärast pidime seisukorraga leppima, ehk küll pä-raspoole samal põhjusel veel tuli kannatada.

Kavatsetava raudtee liin pidi 116 km. ulatusel päris sirge olema, ja meie töö alg-punkt asus peaaegu sellel keskkohal.

Sirgel liinil sihilattide püstitamine paistab eemalseisjale kõige kergem töö maailmas olevat, aga tegelikult vajab ta täpset jälgi-mist, sest ka väiksem väärtus võib muu-tuda varsti mitmekordseks. Alustasime tööd tektonipuu metsas. Varsti piirasid meid seal sisse, sõna tõsisel mõttes, väikeste mesilaste parved. Need mesilased pesitsesid õõnestes tektoni puudes. Tänu taevale, et nad ei nõela, aga ilma selletagi osutusid nad tõsi-seks Egiptuse nuhtluseks: nad katsid meie näod, käed ja kõik paljad kohad ihul, nad

ronisid kõrvadesse, ninasse ja silmadesse. Varsti leidus neid igalpool. Isegi loodimise teleskoopist ronisid nad vägise silmadesse. Neid oli kerge surmata, tõmmates käega mööda ronivaid putukaid. Aga mis oli sellest kasu? Ühe lõhkipigistatud putuka asemele tuli sada uut, et lõhkipigistatust mett noolida, mille lõhn neid ligi meelitas, ninale ei olnud see lõhn aga kõige armsam. Ka ei saanud meie siin tarvitada moskiidivõrku, sest see segas töötamist. Proovisime nägu määrada mitmesuguste õlidega. Tagajärjeks oli, et nägu hakkas nahka ajama. Piibusuitsetamisel istusid piinajad piibu serval ja vahtisid selle sisse. Ainult paberossid olid natuke nende peale mõjuvad. Viimaste tagavara sai sellepärast varsti otsa, ja meile jäi järele ainult piibutubak, mida tuli paberisse keerata. Kui veel üks omavabritsetud pabeross suitses, tuli teine juba ette valmis keerata. Suitsetamine ei olnud enam lõbuks, vaid päris piinaks. Alalise suitsetamise tagajärjel tundus keel suus kui ilma nahata olevat. Siiski kergendas see abinõu putukate vastu võitlemist ainult kella 9-st kuni 17-ni, millal moskiidid harilikult hakkasid sumisema, ja nemad juba hammustavad ning nõelavad põhjalikult. . .

Töö juures oli tarvilik suurte tektoni ja teiste suurte puude maharaiumine. Roo-deesi tektonipuu on eriliselt kõva ja vanemad puud on enamasti seest õõnsad. Tuli alati hoolega valvata, et nad raiumisel kellegi peale ei kukuks. Neegritele sünnitas puude langetamine iseäralist naudingut, lastes sealjuures kirveid laulu taktis keerleda. Mõnikord kui puu mahavõtmise poleks isegi tarvilik olnud, vaid teda oleks tulnud ainult sihi vaatlemiseks oksadest puhastada, tuli neegrite tuju tõstmiseks tarbida terved puud maha raiuda. Omades lauludes raiumisel mainisid neegrid lõõdud vaenlast, ja sellepärast pidid puud, kui täielise võidu saavutus, langema. Paljude aastate kogemused näitasid mulle, et neegritega sõbralik ümberkäimine annab töö juures palju paremaid tagajärgi, kui sundimised ja ähvardused.

Üldiselt asutasime meie laagrikohti iga 16 km järele. Igapäev jõudsime mõõtmise ja märkimisega keskmiselt 4 km edasi.

Iga teisel päeval, pärast laagri vahe algust, liikusid meie voorid esimesest laagrikohast teise ja sellepärast tuli meil töö lõpul ka edasi uude laagrisse minna.

Ühel õhtul ratsutasin liiniga paraleelset jalgteed mööda, paari neegri saatel, laagri poole. Teised „valged“ olid kõik juba eel-

lainud. Juba hakkas metsas videvik tunduma. Kuna mu hobune õnnetuseks natuke lonkas, siis ei saanud ma just kiiresti edasi. Siiski jäid neegrid minust tuntuvalt maha. Varsti tuli meil läbi sõita väikese järve juurest, kus ma paar päeva tagasi värskaid lõvi jälgi märkasin. Siin maal kantakse alati vintpüssi ühes, kas kaitseks lõvide, leopardide jne. vastu, või toidumoono muretsemiseks, kui selleks juhust on. Oli juba pime püssi tarvitamiseks ja sellepärast ei mõtelnud ma mingisuguse jahipidamise peale ega hoidnud ka püssi laskevalmis. Korraga ilmus mu ette järvekese poolt hüpates suur metsik loom. Kahilemata lõvi. Olin päris abitu; püssi tarvitamiseks poleks enam aega jatkunud, kui ka ilm sihtimiseks oleks valgem olnud. Lähenedes mulle umbes 30 sammu kaugusele, pööras lõvi korraga ennast ilma mingi nähtava põhjusega ümber ja kadus pöösastesse. Laager oli veel mõni kilomeeter eemal ja mul tuli läbi metsa edasi ratsutada. Ma ei unusta kunagi elus neid tundeid, mis mul selle ratsutamise ajal olid. Iga pöõsa taga eemal arvasin lõvi istuvat, valmis mind ja mu hobust murdma. Lõpuks hakkasid laagri tuled vilkuma. Milline koorem siis rinnust langes! Kas keegi lõvi mu teelt hirmutas, või polnud ta nälgane, ei tea praegugi ütelda.

Nagu korra juba tähendasin, oli märgitav liin pikalt sirge ja läks põlisesse metsa – kaugele sõiduriistadele kõlbulikust teest. Sellepärast tuli ka metsas sõiduriistade läbipääsemiseks tee raiuda. Selleks tuli vahete vahel mobiliseerida terve raiujate pere. Mind määrati sel korral sõiduriistade juhiks. Tegutsesin siin järgmiselt: Istudes sõiduriistal, kompas käes, juhatasin raiujaid. Kui suured puud ette sattusid, siis püüdsime neist ümber sõita, misjuures aga hoolega valvata tuli, et õige suun ei kaoks. Kui märgitav raudtee siht jõudis esimese laagriini, siis nägime, et ka sõiduriistade tee oli hästi aetud; nende vahe osutus hoopis lühikeseks, umbes 20 km. Märgitav siht sattus otsekohe teisele laagrikohale, kuna kolmas laager natuke paremale poole jäi. Kuna iga laagri vahe oli 16 km pikk, siis ei olnud viga suur ja see asjaolu näitas, et seaduste ja oskuste õieti kasutamine on alati mõõduandvad, isegi siis, kui ei saa neid ka iga kord täpselt ja erilise hoolega käsitada.

Jõudsime punktiini, kust arvasime Gwaai jõest veel 16 km eemal asuvat. Eelduste selgitamiseks ratsutasin kahe pärismaalase saatel teele, märkides viimast mõõdasõidetud puude koorele. Märgid tegin iga saja

meetri järele kahele puule. Tarvitades kompassi, liikusime edasi ja saavutasime jõe peaaegu täpselt arvestatud kauguse järele. Seal ratsutasin 8 km jõge mööda alla. Väljarvates siis õige suuna, võtsime selle sealt otse laagri poole.

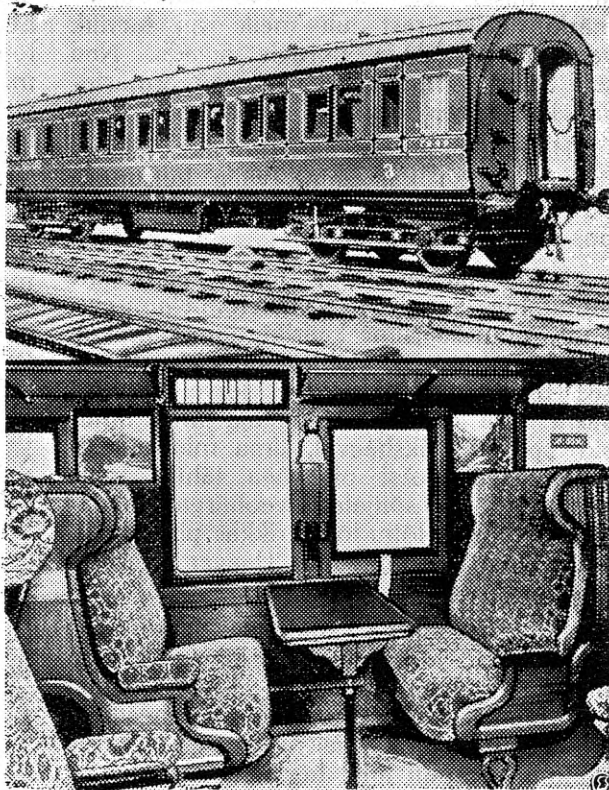
Aafrika pärismaalastel on imestamisvääriline omadus suunade määramiseks. Pärides neilt ühe ehk teise paiga arvatavat suuna, näitasid nad seda alati eksimata. Paljude katsete varal olid nende väited alati õigeteks osutunud. Sellepärast usaldasid minud nende tõendust, et minu poolt valitud suun on päris õige. Lootsin kohata jahiloomi, mispärast püssi laskevalmis hoidsin ja vahel kompassi silmast lasin. Siiski pärisin saatjatelt iga paarisaja meetri järele suuna kindlipidamisest ja sain jaatavad vastused. Mõne aja järele kohtasimegi paari märgitud puudest. Minu arvates oleks nüüd tulnud pöörata paremale poole, aga poisid nagu nimetatakse siin kõiki pärismaalasi, vaatamata nende vanaduse peale, eitasid seda ja näitasid, et meil tuleks otse edasiliikuda. Usaldasin ka seekord neid. Ilm oli segane, taevast pilves, ainult vahetevahel võis arvata päikese asupaika nägevat. Liikusime edasi, aga ei leidnud enam järgmisi märgitud puid. Poisid olid ikka veel kindlad oma eksimatuses. Poole tunni pärast näitas ennast korraka päike ja tegi tõeks minu kahtluse: ta paistis hoopis teiselt küljelt, pahema asemel paremalt poolt. Nüüd sain ka aru, et olime pärast märgitud puid ringi teinud. Aga kas olime juba uuesti märgitud liinist üle sammunud või mitte? Seda oleks meil kindlasti vaja teada olnud ja see asjaolu esines siin peaaegu eluküsimusena. Ma teadsin, et laager asub meist loode ehk kirde pool. Kui võtaksin nüüd vale suuna, siis võiksin ratsutada tuhandeid kilomeetreid ilma „valgete“ elamuste ehk igasuguste inimeste kohtamiseta.

Küsisin poistelt. Ka nemad tunnistasid, et on õige suuna kaotanud.

Lasin püssist mõne korra, et oodata vastupauku. Päike kadus jälle pilvedesse ja hakkas sadama. Rohi oli pikk ja märg. Mets oli paks ja heaks asukohaks lõvidele, madudele ja teistele kiskjatele. Oli kaunis vastik õõbida sarnases ümbruses ja veel neis sunnitud tingimustes. Hõiskasime ja hüüdsime mitu korda; kõik asjata. Õõ

hakkas lähenema ja juba arvasime endid kadunud olevat.

Kui aga keegi ennast arvab sarnases metsas, millises praegu asusime, kadunud olevat, siis on kõige parem abinõu istuda ja mõelda. Pole mingisugust kasu mõtlemata tegutseda. Mulle selgus, et otsesihis minnes, on laagri leidmine praegu võimata. Arvasin, et kõige mõistlikum oleks nüüd tulnud teed vanade jälgede järele tagasi minna ja märgitud puid otsida.



Terasest rong.

Londoni ja Birminghami vahel pandi viimastel päevadel käima rong, milles vagunid viimseini terasest on valmistatud. Vagunid on sisseseatud suurima foredusega. Tee omanik, Londoni Midlandi ja Shoti raudteede ühing kavatses esialgul liikuma saata 235 niisugust uuelaadilist vagunit. Pildil esimene üleni terasest tehtud vagun (ülal), all – osa kupeest samas vagunis.

Hoolega vanu jälgi otsides hakkasime liikuma. Iga silmapilguga läks pimedamaks. Viimaks, tüki aja järele, panin oma kõige suuremaks rõõmuks märgitud puid tähele. Võttes nende juures ennem minu poolt õigeks peetud suuna, sammusime umbes 15 minutit, ja olimegi laagris.

Seni ei olnud meie veel teadet saanud, kas tellitud tangud on juba Bulaway'ist välja saadetud või mitte. Kuna meie tangude tagavara oli peaaegu kõik sõõdud, siis saatis tööjuhataja shoti kaariku maisi ost-

miseks Sebambami kraali. Aga enne kaariku tagasitulekut jõudis päev kätte, millal „poiste“ tangud täielikult lõppesid. Arusaadavalt said nad rahutumaks ja hakkasid nurisema. Oli laupäev, ja tööjuhataja, lootes, et kaarik selleks õhtuks tagasi jõuab, lubas poistele, juhusel, kui kaarik enne päikese loojaminekut tagasi pole, härja õhtusöögiks tappa.

Päike kadus sel õhtul põlise metsa rüppe näiliselt iseäranis hilja, aga ka kaariku lähenemisest ei olnud veel mingisugust märki. Sellepärast tuli meile nii tarvilik veohärg veristada ja „poistele“ jagada. Nad said sellega väga rahuldatud, sest armastavad liha kõige kõrgemal määral.

Hommikul jõudis kaarik kohale. Hilinemise oli tiisli katkemine välja kutsunud; oli tulnud esimesest kättesattunud puust uus tiisel vabritseerida.

Samal päeval tabas meid ebameeldiv juhtumine joogivee kohaletoimetamisega. Enne õhtut saatsime kaariku nagu harilikult järvele vett tooma. Õhtu jõudis, ei ilmunud see aga tagasi. Saatsime terve „poiste“ salga teda otsima. Mõne aja järele ilmusid „poisid“ ükshaaval, ilma midagi leidmata, tagasi. Asi oli väga tähtis, mitte üksi vee järele sõitjate ja veohärgade hädahoitu sattumise tõttu lõviderikkas piirkonnas, vaid ilma veeta sattus laager raskesse seisukorda.

Järgmise päeva koiduajal läksid üks „valge“, sõiduriistade vanem, ja mõned neegrid kadunud kaarikut otsima. Samal ajal olime sunnitud suurel arvul neegreid igasuguste anumate ja nõudega vee järele saatma. Samuti tulid härjad ajada lähema, 16 km kaugusel asuva, järve juure. Nad leidsid sealt üksnes seisvat, rohelist ja haisevat vett. Et aga paremat vett leida ei olnud, siis tuli sellega leppida. Onneks asus loodus ise meile appi. Sel ajal, kui peaaegu terve laager oli väljas vett otsimas, hakkas tugevasti vihma sadama. Tõrvatud telgiriiete varal kogusime joogi tarviduseks küllaldaselt vett.

Vahepeal jõudis ka sõidukite vanem tagasi. Tema oli veekaariku metsas üles leidnud. Kõik neli härga olid alles ja metsas põõsastesse pugunud, ilma juhi ja vedajata.)*

Edaspidisel otsimisel tulid avalikuks ka mõlemad neegrid, kes lamasid metsas mee-

*) Vedaja — härgade eelkäija, härgade juhtija oheliku abil.

märkuseta suures palavikus ja sonimises. Härgade eelkäija paranes varsti, kuna aga sõiduki juht, tsuulu, alles kolme nädala pärast mõistusele tagasi tuli.

Arusaadavalt ei jätkunud neegritelt ostetud maisi kauemaks ajaks. Samuti hakkas ka meie oma, s. o. „valgete“ toidumoon, peale suhkru ja jahu, peatselt lõppema. Liha oli juba mõned päevad viimase suutäieni söödud. Kuna aga teadmata oli, millal uus toidu tagavara saabub, siis olime kokkukohalikud ka selles, mida veel oli. Ja kui lõpuks jõudis Bulaway'ist härjavanker kohale, mis tõi ainult maisijahu, siis olid ka meie viimased kuivikud ja küpsised otsas. Ühes toidumoonaga saabusid meile ka uued ratsahobused. Nende saatjad, pärismaalsed, olid aga teel nendega hälvasti ümber käinud, nii et nende seljad olid nüüd mitmest kohast nahatud. Kaua aega ei saanud meie neid sel põhjusel sugugi tarvitada.

Jõudsime tööga Gwaai jõe piirkonda Kaks neegrit jäid kardetavalt haigeks. Samuti olime meie, valged, vastava toidu puudusel halatsemiseväärilises seisukorras, nii et töödejuhataja kahtles tööd jätkata. Siiski sundis olukord kõiki meie jõudusid veel kiiremini töösse panema, et jõuda jõe juure veel ajaks, mil üleminek võimalik.

Nüüd hakkasime teise salkkonna poolt pandud jõe ülemineku märgukeppe otsima. Kaua aega oli meie vaev asjata. Lõpuks leidsime siiski teejuhid, mis viisid teisele üleminekukohale, mõned kilomeetrid lääne pool. Jäi veel väike osa tööd teise salkkonna piirini jõudmiseks. Tööde juhataja nägi siin erilist vaeva. Jõgi tuli võrdluseks mitmest kohast mõõta ja loodida. Õhtuks oli siiski kõik töö valmis. Võtsime telgid maha, laadisime asjad sõiduriistadele ja valmistasime tagasisõidu Bulaway'sse. Kuna shofi kaarik polnud veel tagasijõudnud 80 km eemalseisvast asulast, kuhu teda saatsime toiduainete ostmiseks pärast seda, kui meile Bulaway'ist peale maisijahu midagi sõõdavat ei saadetud, siis puudusid meil nüüd härgade juhtideks osavad mehed; meie parim kutsar oli kaariku juures, teised kaks haiged, nendest üks peaaegu mõistuseeta, — mõlemad seega hoopis töötamisvõimetud. Sellepärast tuli meil endal hakata härgi juhtima. Suurema osa neegreid lasime kodu. Endi käsutusse tahtsime jätta ainult neid, kes meiega oma kraalideni ühte teed pidid tulema, et nad meile siis teel abiks oleks. Peale õhtusööki hõikasime neegreid, et nad härjad valmis paneks. Aga

peale meie alaliste teenijate ei vastanud keegi; kõik olid juba pimedal algul teatamata ära läinud.

Asusime ise tööle, aga härgade rakendamine pole võhikule just lapsemäng. Iga paar härgi oli tarvis asetada oma alalisse kohta, sest need härgjad kes harjunud kõige ees sammuma, ei vea sugugi, kui nad sõiduriistale lähemale pannakse, ehk ümberpöörduvad. Alalised ajajad tunnevad kõiki härgi nime järele ja teavad nende omadusi. Kujutage meie praegust seisukorda ette. Tuli rakendada pimedal õöl peaaegu viiskümmend härga ja seda pealegi meie, võhikute, poolt.

Juba esimeste sammude järele läksid härgjad segamini. Mitmel korral tegime nende asetamise kohtade ümberpaigutusi. Viimaks olime siiski lõpulikult teel, ehk küll varsti nägime, et sellega ka meie vaevad ja piinad peale hakkasid.

Ma juba tähendasin, et elukutselised härjaajajad tunnevad omi härgi ja hoiavad neid nimepidi. Härjad mõistavad nende hüüdmisi. Kuna ajajate hõiked tuntavalt härgade peale mõjuvad, siis osutusi meie nõrgad järeleaimamised selles asjus, kui mitte härgadele, siis igatahes meile enestele ainult naeruks. Näis nagu püüaks laps marule käskusid anda.

Varsti sattusime soo piirkonda, aga meil õnnestas siiski sellest üle sõita, ilma et sõiduriistad sisse oleksid vajunud. Siiski üks härg, sama kes ennemgi seljani rappa vajus, kadus pehmesse maakamarasse. Tagajärjeta püüdsime teda välja aidata. Ei olnud ka pehme maapinna tõttu võimalik teda teiste härgade abil välja tõmmata. Olime sunnitud teda saatuse hooleks jätma, et rutem edasi saada, sest sama õnnetus võis ka teisi härgi tabada. Kui jõudsimme kõvale maapinnale, siis saatsime inimese mahajäetud härga vaatama, kes pidi teda siis mahalaskma, kui ta vahepeal mudast välja pääsenud ei ole; härg oli enne inimese kohaletulekut veel sügavamale vajunud ja juba surnud.

Möödudes uuesti pääliku Sebambami kraalist tuli meil seal läheduses puhkusele ääda. Kraali elanikud, nagu pruugis, tegid

meile külaskäike; nende hulgas oli ka pääliku naine ehk, õigemini öeldult, üks pääliku naistest. See oli sama, keda ma siiasõidul arstimas käisin, ja ta tõi nüüd tänutäheks kingituseks korvi täie mune. See oli peaaegu ainus juhus, mida mäletan, et pärismaalased millegagi oma tänu üles näitavad. Ühel teisel korral oli täna jaoks ka naine.

Jätkates teekonda kohtasime varsti endi shoti kaarikuga, mis tõi meile vastu tubli kvantumi toidumoonna.

Sel öösel pidasime siis tõelist pidu.

Tagasisõidust mäletan ühte ilusat ööd kus ma, lamades sõidukil, võisin jälgida suurepäralist taevaalkku ilutulestikku, mis ületas kõik pürotehnika kunstid. Ühe tunni jooksul lugesin rohkem kui 60 aeroliiti (väikest meteoori).

Ülejäädav osa tagasisõidust möödus peaaegu ilma juhtumisteta. Kodusõit vähema arvu abiliselega kestis endise viie nädala asemel ainult kolm nädalat. Kogu ekspeditsioon vältas kolm kuud. Sellega kulus 64 km raudteesihi ajamiseks; enam-vähem läbi paksu metsa, ühes laagri edasitõstmisega, ainult ühe kuu.

Nüüd, aastate möödumisel, tuletan ma neid läbielamisi kui huvitavaid juhtumisi, lõbuga meele, ehk küll nii mõnedki eba-meeldivused, mis omal ajal päris vastikutena tundusid, veel täiesti ununenud ei ole.

Ka eraelus tuleb ametnikkudel oma kohustetäitmisel läbielada juhtumisi, mis sagedasti on ühenduses sarnase hädaohuga, nagu võitlejatelgi vaenuväljal. Eriti suur on hädaohu troopikamaade dshunglites töötamisel. Seal ei tule võidelda üksi kardetavate metsloomadega, mürgiste madude ja piinavate putukatega, vaid samuti põliste metsade soodes pesitseva malaaria ja teiste palavikkudega.

Putukate suhtes võib Lõuna-Aafrikat lugeda paradiisiks – looduseuurijale, aga raudteeinseneril ja tema kaaslastel muudavad need väikesed loomad elu sagedasti põrguks. Aga kõige peale vaatamata, on L.-Aafrika siiski väga huvitav maa.

„La Fervojisto'ŝt“ A. S.

Mõndasugust.

Norra riigiraudtee omnibuseliinid.

Laiemas ulatuses automobiilide tarvitamise küsimus on muutunud Norras iga

päevaga tähelepanemiseväärilisemaks. Paljudes kohtades püüavad autoliinid juba konkureerida raudteega,

Lähemal ajal avab Norra riigiraudtee valitsus oma kolmanda autobuseliini. Uus liin asub Larviku ja Kongsbergi linnade vahel, mille pikkus 100 km. Selleks osteti neli automobiili. Sõidukid on nägusad ja sisseade toredam kui vagunikupeedes. Istmed on kaetud nahaga.

Sõiduriistade tüübiks on valitud F. W. D., Four wheel Drive Larry Co tehastest Londonis. Mootorid töötavad kõige nelja ratta peale.

Kaks sõidukit on ehitatud omnibusi kujuliseks ja teised kaks on kombineeritud niihästi reisijate- kui ka kaubaveoks. Nad on kõik varustatud tugevate elektridünamodega suurte ja väikeste välislaternate ning reisijateruumi sisemiseks valgustamiseks ja signaalsarve teenimiseks.

Sõidukite kalessid on valmistatud Norras A/s. Strömneni vagunitehases; selleks on tarvitatud norra männi- ja saarepuud. Väljatöötamine on esimeseklassiline, ilus ja nägus.

Sõiduriista juhi ruum on isoleeritud reisijatest läbipaistmata riidega. Kalessi sisseadet võib võrrelda raudteevaguni teise klassiga. Seintel leiduvad kellanupud, sig-

naalide andmiseks jubile, peatuste nõudmise puhul. Kütmine sünnib tarvitatud gaasi abil.

On olemas ka vastavad õhupuhastajad. Aknad on allalastavad. Raami ehitus on eraldi vastupidav, mis tarvilik tugevate raudtuste puhul lumes sõitmisel.

Sõiduriistad on varustatud veel oma lumepuhastajatega. Suuremate lumesadude puhul sünnib lume koristamine teelt veoautodele kinnitatud tugevate lumesahkade abil. Veoautodel on kohta kuuele reisijale; nende paigutus on väga mugav. Tagapool asub ruum kauba mahutamiseks.

Rahva poolt leidsid uued sõiduriistad vaimustatud vastuvõtmist.

Värvitud roopad.

Asi juhtus uue raudteesilla vaatusel keiser Nikolai I poolt. Et näidata silda hiilgavas paistuses, värviti õlivärviga läikima mitte üksi sild ja sillapakud, vaid ka roopad ja isegi viimaste pealmine pind.

Tagajärg oli ootamatu: Kui pärast silla vaatust taheti edasi sõita, hakkasid vedurirattad küll keerlema, aga rong edasi ei liikunud. Alles pärast värvi kõrvaldamist roopapinnalt võis rong edasi sõita.

Kroonika.

Eesti.

Uus teedeminister.

Allpool avaldame senise teedeministri hr. ins. O. Ambergi lahkumise ja uue ministri hr. A. Keremi ametisse astumise päevakäsusid.

Teedeministri käsukiri Nr. 36,
24. juulil 1926 a.

Täna sel päeval teedeministeeriumi juhtimist üleandes oma järeltulejale herra A. Keremi loen omaks kohuseks tänada kõiki teedeministeeriumi alla kuuluvaid ametnikke, teenijaid ja töölisi kohusetruu töö ja kaasabi eest koostöötamise puhul.

O. Amberg, Teedeminister.

Teedeministri käsukiri Nr. 37,
24. juulil 1926 a.

Riigikogu otsusel teedeministeeriumi juhtimisele asudes palun ja loodan, et kõik ministeeriumi teenistuses seisvad isikud saavad oma ülesandeid täitma ka edaspidi täie hoole ja anduvusega vastastikkuses lugupidamises ja usalduses.

A. Kerem, Teedeminister.

Sonda - Mustvee raudtee avamine.

Pühapäeval 1. augustil 1926 a. avati uue teedeministri hr. A. Keremi poolt Sonda-Mustvee kitsarööpeline raudtee üldiseks liikumiseks. Raudtee on 62 km pikk. Tehniliste ja kaubandusliste operatsioonide otstarbel on teeharu roobastee jaotatud jaamavahedeks, milliseid piiravad järgmised jaamad ja peatuskohad: Sonda — asukohaga 0 km, Sirtsu — 10,1 km, Lümatu — 13,3 km, Jõepere — 17,9 km, Tudu — 22,9 km, Suigu — 28,6 km, Peressare — 32,0 km, Aadumäe — 36,2 km, Muru — 42,3 km, Avinurme — 46,2 km, Pilsu — 53,5 km ja Mustvee — 61,2 km. Peale nende on veel olemas 4 pealelaadimise haruteed, mis harunevad: 14-lt km kaks, 34-lt — üks ja 37-lt km üks harutee.

Uued autobuseliinid. Peale liinide, mis avaldatud autobuserisjuhis, on vahepeal veel avatud järgmised liinid: Kuresaare — Kihelkonna ja Võru — Mõniste.

Uus peatuskoht kitsarööpalisel. Ligemal ajal kavatakse avada Mõisaküla ja Abja jaamade vahel uus peatuskoht Laatre, samanimelises vallas ja samanimelise ülesõidu koha juures.