

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 500% kallim.
	Tellimise hind ühes kaasannetega: 1 aastas M. 300.—. 1/2 „ „ 150.—. 1/4 „ „ 75.—. Üksiku numbri hind 25 mrk.	

Nr. 11 (54)

1926. a.

5. aastakäik

Tallinnas, november 1926 a.

Laiemale alusele!

Nagu lugejad leiavad käesolevast numbrist, k. ü. „Eesti Raudtee“ erakorralise peakoosoleku kirjeldusest, on peakoosolek otsustanud muuta kirjastuseühisuse põhikirja § 4, mis käsitab ühisuse osanikkude koosseisu. See otsus, mis on väljenduse leidnud põhikirja paragrafi uues redaktsioonis, võib olla lihtsas, toob enesega aga kaasa laiaulatuslised tagajärjed.

On tõsiasi, et ühisuse osanikkudeks, kelledeks põhikirja esialgse teksti järgi võisid olla ainult raudteelased, jäid ajajooksul ka need endised raudteelased, kes hiljem raudtee teenistusest lahkusid. Neid tuleb nüüd lugeda toetajateks osanikkudeks. Samuti oli kaastöö toonud ühisuse osanikkudeks mitmed mitte-raudteelased, kes ka võisid olla ainult nõuandva häälega toetajateks osanikkudeks, kuid peakoosolekul valiti koguni juhatusse.

See ebaloomulik vaherkord paistis silma uuele juhatusele juba valimistel. Mitmekordsetel mõttevahetustel jõuti kindlale seisukohale, et tuleb põhikiri muuta. Peakoosoleku 7. novembri s. a. otsusega ongi kätte saadud see tähtis võimalus avaramaks tegevuseks, mida praegune juhatuse oma tegevuse algusest peale otsima hakkas. Nüüd võivad ühisuse hääleõiguslisteks osanikkudeks olla mitte ainult raudteelased, vaid kõik teedeministeeriumi ja temale alluvate asutuste teenijad. Raudteelased, kellede teine ajakiri „Side“ riigi- ja omavalitsuse teenijate ühiseks häälekandjaks muutus, võivad nüüd koonduda ajakirja „Eesti Raudtee“ ümber seda kindlalt. Sama ajakiri hakkab tooma teateid

ka raudteelaste lähemate naabrite, s. o. postiteenijate, merimeeste ja sadamateenijate elust-olust. Seega võivad teedeministeeriumi ja temale alluvate asutuste teenijad endid tunda ühise pere liigetena. Raudtee, posti-telegrafi ja meriasjanduse erialatehnika küsimused võivad valgustamist leida üheskoos. Meie lähemaks ülesandeks on leida nende juhtmõtete peatset teostamist.

Preemiad ja töötasud.

Rahva vanasõnade hulgast leiame ühe tabava lause: „Kuidas töö, nõnda palk“. See lühike lause on vanast hallist ajast rahva seas lugupidamises olnud ning pole tänini oma otsekohest sõnasõnalist tähendust kaotanud. Töö järele maksetakse töötajale palka, seega on just töö see mõõdupuu, millega palga suurust mõõdetakse. Teist mõõdupuud tarvitada ei saa ja kuigi ehk tahtakse teisiti talitada, s. o. teist mõõtu töö väärtuse hindamiseks tarvitada, siis ei oleks see õige hindamise viis, mille tõttu võiks kannatada kas tööandja ehk töövõtja.

Tehtud töö rohkus ja selle hääldus väärrib õiglast tasu, seda ei tohiks unustada ei tööandja ega töövõtja. Valitseb sarnane arusaamine mõlema poolte vahel, siis ei tarvitse karta, et kumbki teist püüaks ülekohutult ekspluateerida, vaid siis on mõlemile selge, et nende huvid ja hüved on üksteisest ärarippuvad. Töö saavutusi kasutavad mõlemad, nii tööandja kui töövõtja, kumbki oma seisukohaselt. Õiglane töötasu kindlustab töötajate seisukorda ja seob teda püsivamalt tööstuse külge, millest omakord äraripub viimase edu. Elamisvõimalus ja tööpalgad on alati omavahel otse-

koheses ühenduses; ühe tõus ehk langus kutsub esile paratamata ka teiste tõusu ehk languse. Sarnase asjaoluga on pidanud arvestama kõigi maade majanduselu juhid.

Ka meie noore riigi majandusjuhtidele on elukallidus ja palkade normeerimine algusest peale olulisemaks küsimuseks olnud, otsitakse teid ja võimalusi, kuidas stabiilsemat seisukorda luua.

Palkade normeerimine on meil praegust järele päevakorral; vähema palga saajad ootavad põnevusega selle tulemusi, et oma majapidamist kitsikusest osaltki väliaviia. Elukallidus on just vähema palga saajaid algusest peale rängalt rõhunud, kuna suurema palga saajad selle survele enam-vähem on suutnud vastupanna. Vähemapalgaliste viletsat seisukorda on ka Vabariigi valitsus silmas pidanud preemiate ja lisatasu määruste väljatöötamisel, missugused R. T. nr. 109/110 - 25. a. väljakuulutati, Määruste väljatöötajatel on juhtnööriks olnud artikli algul toodud vanasõna „kuidas töö, nõnda palk.“ Preemiate näol võimaldatakse vähema palgasaajatele õiglasemat lisatasu tehtud tööde eest anda.

Preemiaid on ka meie raudteel hääde tagajärgedega juba mõni aasta makstud, kuid kahjuks mitte igal tööalal. On preemiatest tänini ilma jäätud üks suurem osa teenijaid ja töölisi, kes oma tööga iga aasta mitmed miljonid raudtee kassasse on kokku kannud. Need saaduse vitsadega löödud on eksploatatsiooni direktiooni alla kuuluvad jaamateenijad, kes tasuta kõiki kaupade laadimisetöid tänini teevad.

Igas riiklises asutuses ja ettevõttes, kus kindlate juhtnööride järele töötatakse, on kõik tööd normeeritud, igasugused ettenägemata lisatööd kuuluvad ka vastavalt lisatasu alla. Jaamateenijatel tuleb aga iga-päev teha peale oma normitöö, s. o. spetsiaal kohuste, veel kaupade laadimise töid, mis eest neile mingit lisatasu ei makseta, ehk küll raudtee kaubaomanikelt tariifi järele kaupade laadimiste maksu sisse nõuab ühes veo maksuga.

Suuremates jaamades, kus massiline kaupade läbikäik, tehakse kõik laadimise tööd sellekohaste tööliste artellide poolt, kes raudteevalitsusega sõlmitud lepingu põhjal nende tööde eest kindlat tasu saavad. Sama tasu alla peaksid kuuluma ka kõik laadimise tööd neis jaamades, kus tööliste artellid pole ja kus nende aset täidavad jaama töölised ja roopaseadjad. Teisiti ei tohikski olla, kui arvestada õigluse mõistega; ei saa õiglaselt pidada sarnast

korda, kus ühe ja sama töö eest ühedele tasu maksetakse, teistele mitte.

Kui ehk püütakse põhjendada sellega, et jaama teenijad on ametisse määratud kindla kuupalgaga, mille eest on kohustatud jaamas kõik tööd ära tegema, seal hulgas ka kaupade laadimise tööd, ei saa siiski sarnase põhjendusega nõus olla. Kuupalga määramisel on silmas peetud teatavaid spetsiaal kohustusi, mida teenijal jaamas tuleb täita, ega pole arvesse võetud kaupade laadimisi, missuguseid töid ühes jaamas rohkem, teises vähem. Laadimise tööde eest kindlat palka ette määrata on võimata, seda võib ainult tagant järele maksta, kuni on kindlaks tehtud töörohkus. Seepärast ei tule teenijate kuupalka mitte lugeda ühtlasi laadimise tööde tasuks. Terve arusaamine ja õigluse mõiste ei saa hääks kiita sarnast tasumise viisi, kus töötasu ei tarvitse olla kooskõlas töörohkusega.

Selgituseks olgu allpool toodud võrdlused jaamade tegevusest.

Suurema tegevusega jaamades, kus rohke kaupade läbikäik, kuid mitte sarnasel määral, et tuleks tööliste artelli palgata, teevad kõiki laadimise töid jaama roopaseadjad ja töömehed, kusjuures ühe töömehe päevane laadimise norm ulatub kuni 8000 kg. Väiksema tegevusega jaamades, kus kaubasaadetusi vähe, ulatub ühe töömehe päevane laadimise norm väevalt 1000 kg. Kuu palk on roopaseadjatel ja töömeestel kõigis jaamades pea ühesugune, vaatamata, et ühes jaamas on kaheksa korda rohkem laadimisi kui teises.

Jaamades, kus kaupade laadimist toime-tavad tööliste artellid, ei tarvitse roopaseadjatel ja jaamatöömeestel selleks sõrmegi liigutada; nemad täidavad vaid ainult omi spetsiaal ametikohustusi. Teistes jaamades, kus tööliste artellid ei ole, peavad roopaseadjad ja töömehed, peale oma spetsiaal ametikohustuste, veel rasket kaupade laadimise töid tegema, sealjuures omi riideid ja jalatseid lõhkudes, isegi mõnikord kehalisi vigastusi saades. Tasuks on kõigile ainult kuupalk, mis, nii kui teada, ühesugune.

Kas on sarnane tööhindamine õige? Jaamateenijate elulised huvid nõuavad tingimata laadimise tööde õiglast hindamist.

Kui tööliste artellile maksetakse laadimise tööde eest teatavat tasu iga 100 kg pealt, siis peaks roopaseadjatele ja jaamatöömeestele samasugust tasu maksetama; ühesuguse töö eest peab ka ühesugune tasu olema. Igatahes tuleb viivitamata õiglane tasumaksamise viis välja töötada.

Üks vastavamatest tasumise viisidest laadimise tööde eest on preemiate süsteem, mis meie raudteel teistes direktsioonides juba mitmendat aastat käsitusel.

R. T. Nr. 109/110-25. a. avaldatud „Riigiraudtee ja posti-telegrahvi-telefoni teenijate ja tööliste preemia ja lisatasu seaduse § 1, pkt. 3 lausub: „eratellimiste ja lepingute järgi tehtavate tööde eest, juhtumusel, kui seal olemas ülejääk“ lubatakse preemiat maksta.

Kaupade laadimise tööd tehakse lepingute põhjal, mis on sõlmitud kaubasaatja ja raudtee vahel — see on saatekirjade põhjal —, nende laadimise tööde pealt jääb puhast ülejääki 100% seal, kus neid töid jaama roopaseadjad ja töömehed teevad, sest tasu neile ei makseta hoopis, vaid kõik veolepingu põhjal sissevõetud rahad laadimise eest jäävad raudtee kassasse.

Sama seaduse § 5 lausub: „Preemiat ja lisatasu makstakse ainult neile raudtee- ja posti-telegrahvi-telefoni teenijatele ja töölistele, kes osa võtnud töödest või kulude kokkuhoidmisest“.

Märkus: „Lisatasu § 1 p. p. 1 ja 3, kui ka preemiat sama § p. p. 2 ja 3 alusel makstakse neile teenijatele ja töölistele, kes saavutanud kokkuvõidu oma töö või korraldusega.“

Sama seaduse § 7 lausub: „Teedeministril on õigus kinnitada preemiate ja lisatasude maksmist 1922, 1923 ja 1924 aasta eest.“

Nendest seaduse paragrahvidest näeme, et jaama teenijad ja töölistes on õigustatud laadimise tööde pealt preemiat saama.

Miks pole tänini seda seadust käsitatud jaama teenijate suhtes?

Preemiate otstarb on — teenijaid ja töölisi virgutada hoolsamale tegevusele ja kokkuvõidule —.

Veodirektsioonis, kus preemiate süsteem mitmendat aastat tarvitusel, on ka tagajärjed silmnähtavad; ka eksploatatsiooni direktsioonis ei jääks head tagajärjed tulemata preemia seaduse elluviimisel.

On viimane aeg preemiate probleemi lahendamisele asuda jaamateenijate rahuldamiseks ja katsuda, olgugi hilja, heaks teha ja parandada, mida võimalik, seega võidakse direktsioon jaamateenijate ja tööliste poolehoidu.

Raudteeülema käsukirjas Nr. 213-1922 a. avaldatud ajutiste ergutusrahade määruste põhjal nõuti jaamadelt aruandeid laadimise-

tööde kohta ergutusrahade väljaarvestamiseks. Jaamad seadsid kokku ja saatsid nõutud aruanded, olles kindlad et saavad laadimistööde eest preemiat; kuid milgi põhjusel jäid preemiad väljamaksmata tänapäevani. Jääb mulje, et jaamateenijate ja tööliste huvid on lihtsalt tahaplaanile jäetud.

Lõpuks olgu ettetoodud piltlik ülevaade jaamades tehtud laadimise töödest ja nende eest sissetulnud raha summadest 1925 a. jooksul ligikaudsetes arvudes:

Sisse ja väljalaaditud . . . 225.000.000 kg.
ümberlaaditud 33.000.000 kg.

Sisse- ja väljalaadimise maks on tariifi järele 5 marka iga 100 kg pealt ja ümberlaadimise maks 10 mrk. iga 100 kg pealt. Seega oleks üldse sissetulnud laadimiste pealt:

5 marka \times 2.250.000 = 11.250.000 mrk.
10 marka \times 330.000 = 3.300.000 mrk.

Kokku Mrk. — 14.550.000 mrk.

Tööliste artellidele on sama aja jooksul laadimise tööde eest väljamakstud ligikaudu 3.300.000 mrk.

Nii siis on saavutatud kokkuvõidu

Mrk. 14.550.000

— „ 3.300.000

Mrk. 11.250.000

Kui veel sellest summast maha arvata mõnesugused kahjutasu nõudmised kaupade omanikkude poolt ligikaudu 1.250.000 mrk., jääks üle 10.000.000 marka, mis-sugusest summast on jaama teenijad õigustatud seaduslikku preemiat saama.

Arvesse võttes, et eelmistel 1923. ja 1924. aastatel kaupade läbikäik mitte palju vähem polnud kui 1925. aastal, võib järeldada, et ka neil aastatel laadimise tööde pealt on saavutatud samasugused kokkuvõidud, millistest jaamateenijatel tuleb preemiaid maksta preemia ja lisatasu seaduse § 7 alusel.

Eelmisi näiteid ja võrdlusi kokkuvõttes peab konstateerima, et jaamateenijad, tehes ilma tasuta erakaupade laadimistöid, on saavutanud iga aasta riigile miljonlised kokkuvõidud ning on seega õigustatud saama nendest kokkuvõidudest preemiaid, preemia ja lisatasu seaduse § § 1. 5 ja 7 alusel iga aasta eest alates 1922 a.

Teadmata põhjustel on aga need välja-teenitud preemiad maksmata jäetud.

Jaamateenijad, asudes seisukohal, et iga tööline on oma palga väärt, usuvad ja loodavad, et nende välja-teenitud preemiad õige pea välja maksetakse.

Millal lähevad täide need lootused?

Tänavuaastasest Euroopa rahvusvahelise sõiduplaani konverentsist Baden-Badenis.

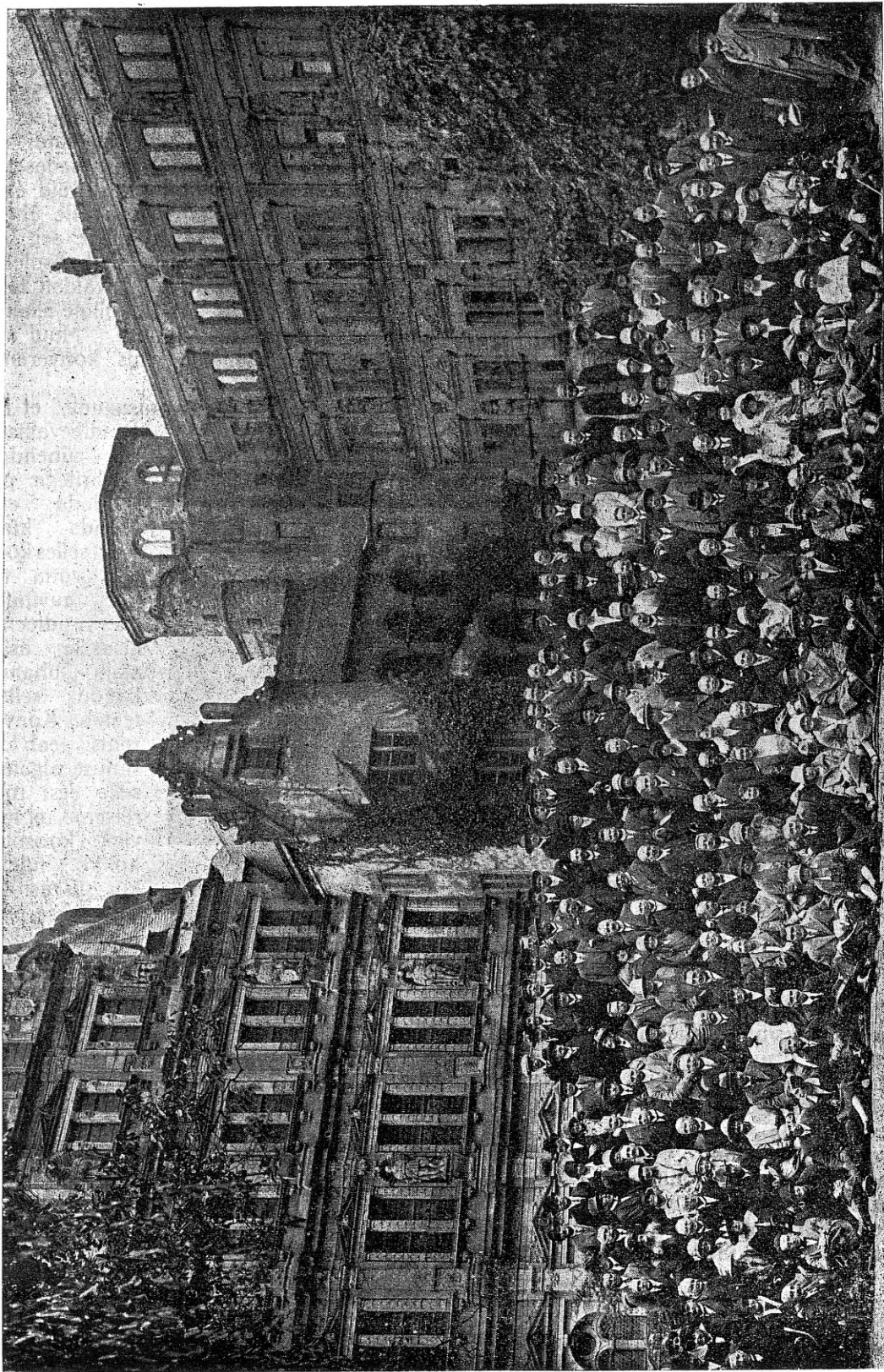
Ins. K. Jürgenson.

Mugavasse ja iga elumõnususena varustatud supeluslinna Baden-Badeni olid Saksa teedeministeerium ja riigiraudteede direktor oma külalisi konverentsile kutsunud, mägede keskele, ilusaimasse Saksamaa nurka. Frankfurtist peale kuni Shweitsi piirini on rida linnasi, üks armsam kui teine, nende hulgas Darmstadt, Heidelberg ja Freiberg, tutvavad nii mõnelegi eestlasele, kelle üliõpilase aastad seal möödunud. Baden-Baden, üks nende linna helmetest asub Schwartzwaldi mägedes. Need kujutavad endist laia ja vägevat maapinna laenetust, kaetud vaigulõhnaliste tumedate kuusemetsadega. Nii suvel, kui talvel on nad eelistatud rändamise ja puhkuse kohaks. Kunagi ei ole tüütu matkata neid mägesi ja metsi mööda, tõustes ja langedes, tee loogeldes küll kaljude vahelt, küll mäeveerudelt, kus ootamatult avavad endid avarad väljavaated kaugele üle orgude, millede põhjas järved ja illukesed külad mängukannidena paistavad; käid tundide kaupa ja lõpuks näed jälle sedasama kuid veel tillemalt, sest tee on viinud ülespoole. Tulles aga alla leiad end talu ja küla hoonete keskel, kus inimesed samuti askeldavad nagu igalpool; sagedad kirikud, kabelid ja ristid teedääres tunnistavad uskliku rahvast. Nähtavasti ei ole ta mitte väga rikas, kuid näib omapärast, nii riietes, kui hoonetes, lugupidama ja rahulolema. See on ju veinimaa ja arvatakse, et veinirahvas õlleinimestest paremad olla. Konverentsist osavõtjad võisid rahul olla oma südamliku ja lahke vastuvõtu üle. Mitte ainult loodus ei olnud kena ja vastutulelik, sest vaatamata sügisese aja peale, paistis päike toimepantavatel väljasõitudel täies säras, vaid ka pererahvas oli armas ja tegi kõik mis võimalik, et konverentsi päivi pidupäevadeks muuta. Üheks põhjuseks konverentsi eriliselt väljatõsta võis asjaolu olla, et see esimene peale ilma sõja oli, mis jälle Saksa pinnal ärapeeti, 16 aastat peale viimase sarnase. Oma tervituskõnedes väljendasid headmeelt selle üle nii teedeministeeriumi direktor h-ra Gutbrod ning riigiteede peadirektor hr. Dr. Dorpmüller, kelledest esimene valitsuse, teine raudtee nimel kõnelesid. Konverentsi juhatajaks oli hr. Etter, Shweitsi raudteede

direktsiooni liige. Kõikidel konverentsi pidulikkudel juhustel olid need kolm härrat ühes vastavate linnapeadega pidu kõnelejad, sest omavahelise kokkuleppe järele muid pidulikke kõnesid ei peetud. Kõnedes toonitati Euroopa purustatud majandusliku olu ja vahekordi ja avaldati lootust, et sideabinõud jälle kokkuviivad, mis üksteisest lahutatud. Kui ka raudteedel siin lõvi-osa ülesandest täita jääb, ei või nimetamata jätta mere ja õhusõitu, kellede esitajad ka konverentsist osa võtsid. Euroopa rahvusvaheliste sõiduplaanide konverentside töö aitab enam kaasa Euroopa ühtlustamisele kui suured ja pikad kõned. Küll ei või ütelda, et see töö järsku suuri üllatavaid tagajärgesi annab: need on suuremalt jaolt väikesed sammud, milledega siin edasi minnakse, sest raudteeühendused on tekkinud tarbete järele ja kokkukõlastatud niipalju kui võimalik, mispärast parandusi neis võib teha ainult ettevaatlikult. Tänavuaastaseks konverentsiks oli kokku tulnud õige palju omal alal kogenud ja asjatundjaid mehi, üldse 28 Euroopa riigist (arvates Türgimaa ka nende hulka). Peale 18 riigivalitsuse ja 91 raudtee esitaja olid ilmunud 2 magamisvagunite seltsi, 15 laevasõidu ja 2 õhusõidu seltside esitajat. Jaapani raudteede ministeerium oli saatnud saatkonna, kes külalisena konverentsist osa võttis. Üldine konverentsist osavõtjate arv oli umbes 240 inimest, ühes kaasatunud daamidega ligi 350 inimest. Konverentsi tööd kestsid 12–16 oktoobrini. 13 ja 15 kuupäeval peeti üldkoosolekuid. Esimesel üldkoosolekul:

1) otsustati, et raudteevalitsused väljamaa omadele jaamadesse väljapanemiseks tulevikus mitte omad täielised sõiduplaanid ei saadaks vaid ainult välisühendustesse puutuvat osa, eriplakaadil mis mitte suurem ei ole kui 100×125 sm valgel paberil, soovi korral ka kuulutustega;

2) arutati küsimust, kas sõiduplaanidel ei tuleks ühist rahvusvahelist märki luksus ja otseühendusrongidele, esimestele täht L, teistele D ja ühist nummeratsiooni rahvusvahelistele rongidele, tarvitusele võtta. Küsimus otsustati eitaval, kuna rahvusvahelise rongi mõiste päris selge ei ole ja ühine



Baden-Badeni raudteekonverentsist osavõtjad Heidelbergis.

nummeratsioon raskusi teeb. Tähe L ja D tarvitamist ei või ka nõuda, sest mõnedel raudteedel on neil teine tähendus.

3) Kuni 1913. a. peeti sõiduplaanide konverentse novembri lõpul. Peale sõja hakati neid varemini ära pidama. Tänavu aastal oli nõutud ettepanekute esitamist kuni 11 sept. Sarnase varase tähtpäeva juures jäävad esitused hiljaks, sest raudteevalitsustel ei ole suvise liikumise järeldused veel teada ja neil ei ole ka võimalik enne ettepanekute tegemist omavahel läbirääkida, mispärast konverentsil paljud küsimused otsustamata jäävad ja vajadus on veel erikonverentsideks kokku tulla.

Kuna teiselt poolt jälle soovi avaldati konverentsi aega mitte talvesse viia, siis ot-

aja kirjutamist kõikidel raudteedel tarvitusele võtta.

Praegu ei ole seda Daani, Rootsi, Norra, Saksa, Hollandi ja Inglise raudteedel. Saksa, Norra, Daani ja Rootsi viivad uue ajaarvamise 15. maiks 1927. a. läbi, Hollandi esitaja tõutas oma raudteede nimel sedasama ja Inglise lubas omas kodus vastavaid ettepanekuid teha, kuna rahvusvaheliste ühenduste sõiduplaanides 24 tunniline aeg neil juba maksev on. Teisel üldkoosolekul 15. okt. loeti ette protokoll, avaldati tänu ja lõpetati konverents. Protokollide allakirjutamine sündis 16. oktoobril. Muul ajal peeti kruppide istanguid, mis konverentsi peaosaks on.

Konverentsi kord on niisugune, et iga raudteevalitsus, kes ühendusi naabritega parandada ehk mõnda küsimust selles kõne alla võtta tahab, huvitatutele raudteevalitsusele asjaajaja juhatusel kaudu sellest teatab. Konverentsil peab küsimuse algataja selle eest muretsema, et tarvilik koosolek kokku tuleks, kus siis asi ära otsustakse, protokoll kokku



Reiu silla ferma.

Ülesvõtte tehtud Paldiski maantee viadukti kohalt.

sustati konverentsi ära pidada oktoobri teisel poolel.

4) Konverentsil otsustatud sõiduplaanid hakkavad maksma 15. mail, nagu seda Neapeli konverentsil otsustatud. Paljudel raudteedel on talve plaani muudatused olemas, mis 1. okt. maksma hakkavad. Mõnedes riikides on talve ja suve kellaaja vahe. Kellaaja vahetamine sünnib pea samal ajal kui talvine sõiduplaani muudatus. Et mitte kahekordseid plaani muudatusi ettevõtta, siis otsustati seal, kus aja vahed olemas, talvist sõiduplaani ühelajal aja muudatusega maksma panna.

5) Järgmiseks, 17. oktoobril 1927. aastal ärapeetava konverentsi kohaks valiti Tšehoslovakkia teedeministeeriumi ettepanekul Praaga.

6) Peeti soovitavaks 24 tunnilist päeva

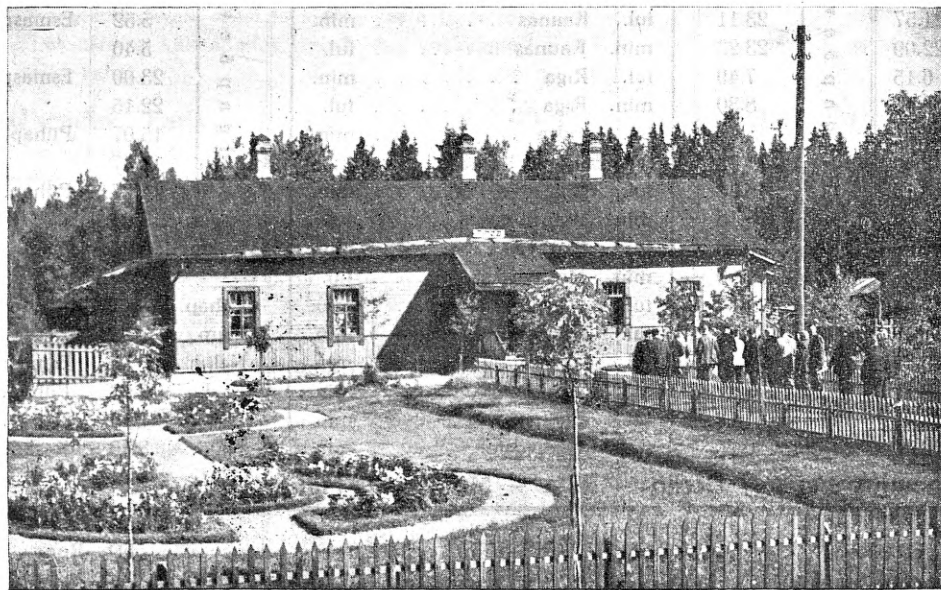
seatakse ja allakirjutakse. Kõik otsused trükitakse üldises protokollis ära ja on kohustavad pooltele. Tänavusel konverentsil oli 314 ettepanekut arutusel, nendest said umbes 50 küsimust erikonverentsidele edasi lükatud, 22 küsimust jäivad lahtiseks kirjaliku vastamiseni, 120 ettepanekut saivad jaatavalt ja 122 eitavalt otsustatud. Need arvud on ligikaudsed, sest mõned küsimused saivad osaliselt ära otsustatud. Huvitav on, et võrdlemisi palju küsimusi eri konverentside lahendamata jäivad; kas selles süüdi konverentsi varajane aeg, nagu ülemal öeldud, või harjumused – seda on raske ütelda. Läti raudteevalitsuse esitaja oli ettepannud oma naabritele võimalikult kõik küsimused konverentsil lahendada, mis ka enamalt jaolt korda läks, ainult Läti–Poola ja Leedu–Saksa omavahelised

küsimused said edasi lükatud eri konverentsiks.

Et kõikidest ettepanekutest enam vähem rahuldavalt ainult pooled otsustatud said, näitab, missuguste raskustega kokkukõlastamise juures võidelda tuleb ja et enne konverentsi oma vahel mitte küllalt läbirääkimisi ei peeta. Mitmetes küsimustes ei saadud vastu tulla silmaspidades raskeid aegu, mis ei lubavat vähetulutoovaid ühendusi luua ja alleshoida. Eitavale seisukohale tuli ka Saksa raudteevalitsus Steffini laevaäri soovile reedesel päeval Helsingi–Tallinna–Steffini vahel liikuvale laevale Swinemündesse vastavat rongi vastu tuua, et rei-

ja Riia. Kahtlane, kas nendest niipea asja saab.

Konverentsi töö järeldestena on rida ühendusi paranenud, ehk küll ka kümme-kond ühendust halvenenud on, sest vähese liikumise tõttu olid mõned raudteevalitsused sunnitud kiirrongisid ära muutma ja ühendusi vähendama. Soovitaval viisil said parandud Lääne–Ida sihis ühendused Budapesti, Beograadi ja Hollandi-Belgia vahel, ühendused Põhja Euroopast ja Inglismaalt Shweitsi ja üle Shweitsi Itaaliasse, ühendustega Itaalia laevaliinidega, ühendused Poola ja Vene vahel, Soome ühendus Rootsi ja Norraga Torneo kaudu ja paljud muud. Viinis



Tirzas jaam Lätimaal.

sijad kiiremini edasi Berliini ja kaugemale pääseksid; niisugune ühendus on praegu suve ajal esmaspäiviti olemas. Teine huvitav ettepanek, mis praegu ka veel lahendatud ei saanud, on Berlin–Riia tee lühendamine umbes 100 km võrra uue sihi läbi Insterburg – Tilsit – Pogegen – Laugszargen – Siauliai praeguse Eydtkuhnen – Kaunas – Siauliai asemel. Leedu raudteevalitsus teatab, et ettepanud tee paelisehitus kiirrongidele nõrk on, kuid umbes aasta jooksul tee väljaehitamine lõpule viiakse. Ühes sellega sai ülestõstetud küsimus, kas Läti raudteed ei võiks ühendust üle Griva–Daugavpils–Bigosovo viia, mis läbi otseühendus Riia Moskva vahel 230 km võrra lüheneks. Nii siis üks ühendus läbi Leedu ilma Kaunaset, teine läbi Leedu ja Läti ilma Kaunase

saavad tulevast aastast kõik välisühendused Põhja jaama kaudu minema, mida Viini sõitjad vististi tervitama saavad. Soome ühendus maakaudu üle Torneo Rootsi ja Norraga sai ka ettepanud kujul vastu võetud.

Stockholmi ühendus merekaudu üle Helsingi Moskva on järgmine: ärasõit Stockholmist kell 20, Helsingi tulek teisel päeval kell 18.18, vene piirile tulek kolmandal päeval kell 10.40, neljandal päeval tulek Moskva kell 9.40; suvel ühendus igal päeval, talvel 5 korda nädalas; igapäev läbisõitvad magadisevagnid.

Berlin–Moskva vahel üle Riia on järgmine sõiduplaan vastuvõetud:

Berlinist kell 9.45, Eydtkuhnenist – 20.54, Kaunasest – 23.11, Riiaast – 8.30, Bigosovost – 18.13, Moskva – 9.30.

Moskvast kell 22.00, Bigosovost – 14.07, Riiast – 23.00, Kaunasest – 5.52, Eydtkuhnenist – 8.20, Berlini – 19.50.

Sõidu kestvus – umbes 47 tundi. Saksa piirides on rongi nr D1 ja D2. Rongi sõiduplaan võeti meile soodsal kujul vastu, sest rong jõuab hom. k. 7.49 Riiga ja on ühenduses rongidega, mis k. 8.45 Riiast edasi Valka ja Val-

gast edasi Tallinna sõidavad, mis läbi meie praegune postpakkide seisak Riias kaotatakse.

Mis puutub küsimustesse, millede otsustamisest osavõtma Eesti raudteevalitsus kutsutud oli, siis oli neid üldse 6.

1. S. N. V. L. teede komisariaadi ettepanek, mille alusel said vastuvõetud järgmised sõiduplaanid:

a) Ühendus Paris – Berlin – Riga – Moskva – Vladivostok:

L—Rong	FD—*) Rong	J a a m a d				FD—*) Rong	L—Rong	
Neljap. 15.40	I g a p ä e v	15.40	↘ min. Paris tul.			I g a p ä e v	15.30	Teisip. 15.30
Reede 8.48		8.48	tul. Berlin min.				21.56	Esmasp. 21.56
9.20		9.45	min. Berlin tul.				19.50	21.25
21.57		23.11	tul. Kaunas min.				5.52	Esmasp. 7.07
22.09		23.23	min. Kaunas tul.				5.40	6.55
Laup. 6.15		7.49	tul. Riga min.				23.00	Esmasp. 0.40
6.45		8.30	min. Riga tul.				22.15	23.35
12.36		15.53	tul. Indra min.				15.07	Pühap. 16.40
12.40		16.13	min. Indra tul.				14.37	16.10
13.15		16.43	tul. Bigosovo min.				14.07	Pühap. 15.40
14.45	18.13	min. Bigosovo tul.			13.04	14.10		
Pühap. 7.00	Neljap. 9.30	tul. Moskva min.			Teisip. 22.00	Laup. 23.40		
13.00	22.00	min. Moskva tul.			10.00	16.30		
Teisip. 5.54	Reede 14.53	tul. Sverdlovsk min.			Pühap. 8.17	Reede 0.06		
Keskn. 16.49	Esmasp. 2.40	tul. Novosibirsk min.			Laup. 7.15	Keskn. 13.24		
Reede 15.25	Keskn. 1.18	tul. Irkutsk min.			Neljap. 9.53	Esmasp. 15.51		
Laup. 18.11	Neljap. 3.47	tu'. Tshita min.			Keskn. 7.03	Pühap. 13.04		
Teisip. 14.45	Pühap. 1.50	tul. Chabarovsk min.			Pühap. 7.15	Neljap. 14.50		
Kesk. 12.50	Esmasp. 0.20	tul. Vladivostok min.			Laup. 8.40	Keskn. 17.00		

b) Ühendus Paris – Berlin – Riga – Moskva – Mandshuria:

FD—Rong	J a a m a d				FD—Rong	
I g a p ä e v	15.40	↘ min. Paris tul.			I g a p ä e v	15.30
	8.48	tul. Berlin min.				21.56
	9.45	min. Berlin tul.				10.50
	7.49	tul. Riga min.				23.00
	8.30	min. Riga tul.				22.15
	16.43	tul. Indra min.				14.04
	18.13	min. Indra tul.				13.04
	15.53	tul. Bigosovo min.				15.07
	16.13	min. Bigosovo tul.				14.37
	Laup. Teisip.	22.00	tul. Moskva min.			
Esm. Neljap.	14.53	min. Moskva tul.			Laup. Teisip.	10.00
	15.23	tul. Sverdlovsk min.				8.17
Keskn. Laup.	2.40	min. Sverdlovsk tul.			Reede Esm.	7.47
	3.15	tul. Novosibirsk min.				7.15
Reede Esm.	1.18	min. Novosibirsk tul.			Keskn. Laup.	6.45
	1.48	tul. Irkutsk min.				9.53
Laup. Teisip.	3.47	min. Irkutsk tul.			Teisip. Reede	9.23
	7.03	tul. Tshita min.				7.03
Laup. Teisip.	8.00	min. Tshita tul.			Esm. Neljap.	6.30
	22.00	tul. Mandshuria min.				16.38

*) Kaugesõidu kiirrong. — Fern-D-zug.

c) Ühendus Paris – Berlin – Warszawa – Moskva – Mandschuria – Vladivostok :

L—Rong	FD—Rong	J a a m a d		FD—Rong	L—Rong
15.40	22.00	min.	Paris tul.	6.46	15.30
8.48	6.51	tul.	Berlin min.	9.34	21.56
9.05	7.09	min.	Berlin tul.	9.16	21.25
20.30	9.00	tul.	Warszawa min.	20.45	9.45
0.15	9.55	min.	Warszawa tul.	18.30	6.25
K. E. A. 10.43	19.25	tul.	Stolpce min.	8.41	19.55 K. E. A.
I. E. A. 12.55	22.25	min.	Stolpce min.	8.50	19.00 I. E. A.
13.40	22.10	tul.	Niegoreloje min.	8.10	18.20
15.10	23.40	min.	Niegoreloje tul.	6.59	16.40
7.00	14.30	tul.	Moskva min.	16.30	22.30

Rongid Moskvast edasi ja tagasi, vaata p. a. ja b.

Luksusrongi käimapanek rippub ära kokkulepest S. N. V. L. raudteeval. ja rahvusvahelise magamisvagunite selti vahel.

d) Ühendus Paris – Berlin – Kaunas – Riga – Leningrad :

D—Rong	J a a m a d		D—Rong
19.12	min.	Berlin tul.	9.10
10.56	tul.	Kaunas min.	16.09
11.11	min.	Kaunas tul.	15.54
21.13	tul.	Riga min.	7.55
21.53	min.	Riga tul.	7.00
8.13	tul.	Ritupe min.	20.35
8.33	min.	Ritupe tul.	20.10
9.33	tul.	Ostrov min.	19.10
10.33	min.	Ostrov tul.	18.10
11.48	tul.	Pihkva min.	16.50
12.18	min.	Pihkva tul.	16.30
20.00	tul.	Leningrad min.	9.00

Saksa piirides on selle rongi nr. nr. D 7 ja D 8; rong on ühenduses meie rongide nr. 1 ja 2.

e) Ühendus Riga – Zilupe – Sebesch – Moskva :

D—Rong	J a a m a d		D—Rong
23.00	min.	Riga tul.	6.45
8.00	tul.	Zilupe min.	21.30
9.00	min.	Zilupe tul.	20.30
10.10	tul.	Sebesch min.	19.30
12.10	min.	Sebesch tul.	18.30
9.30	tul.	Moskva min.	21.30

f) Tallinna – Narva – Kingisepp – Leningrad – Moskva ühenduse jaoks jäävad 15. V. 1926. a. olevad sõiduplaanid edasi kestma, kus juures Tallinna–Moskva rongid

otseühendusesse Kauge Ida rongidega jäävad

2. Poola raudteede teadaanne, et Stolpce jaamas tehnilised korraldused niikaugele on edenenud, et võimalik oleks Transsiberi luksusrongi ka üle Warszawa viia, mis 4 tundi sõiduaega vähendaks. S. N. W. L. esitaja arvas, et tema esialgu sellest suuremat kasu ei näe ja Saksa esitaja arvas, et enne luksusrongi viimist üle Warszawa olla tarvis vastavat kokkulepet Saksa raudteedega.

3. Läti raudteede ettepanek Euroopa – Aasia ekspress (luksus) rongi üle Riia viia; see ettepanek ühendatakse ettepanekuga punkt 5 all.

4. Saksa raudteede Königsbergi direktiooni ettepanek: Leningrad – Riga – Eydtkuhnen – Königsberg – Berliini ühenduse kohta sai vastu võetud ülemaal esimeses ettepanekus d) all näidatud sõiduplaani näol, Tallinna – Riga sõiduplaani lisaga, mis, nagu öeldud, muutmataks jäi.

5. Läti raudteede ettepanekud:

a) Euroopa – Aasia ekspress (luksus) rongi sõiduplaani kohta, mis järgmiselt vastu võeti:

Euroopa-Aasia ekspressrongi sõiduplaan.

London	min.	11.00
Calais	"	14.40
Paris	"	15.40
Liège	tul.	21.00
London	min.	10.00
Ostende	"	16.30
Brüssel	"	18.36
Liège	tul.	20.35

Liège	min.	21.32
Berlin	ful.	8.48
Berlin	min.	9.05
Warszawa	ful.	20.30
Warszawa	min.	0.10
Stolpce (piir)	ful.	10.15
Stolpce	min.	11.15
Niegoreloje (piir)	ful.	13.40
Niegoreloje	min.	15.10
Moskva	ful.	7.00
Berlin	min.	8.53
Eydkuhnen (piir)	ful.	19.50
Eydkuhnen	min.	19.56
Virbalis (piir)	ful.	20.01
Virbalis	min.	20.31
Kaunas	ful.	23.02
Kaunas	min.	23.12
Jonichkis (piir)	ful.	2.23
Jonichkis	min.	2.43
Meitene (piir)	ful.	4.18
Meitene (I. E. A.)	min.	4.40
Rīga	ful.	6.15
Rīga	min.	6.40
Indra (piir)	ful.	12.30
Indra	min.	12.45
Bigosovo (piir)	ful.	13.15
Bigosovo	min.	14.45
Moskva	ful.	7.00
Moskva	min.	23.40
Bigosovo (piir)	ful.	14.10
Bigosovo	min.	15.40
Indra (piir)	ful.	16.10
Indra	min.	16.40
Rīga	ful.	23.35
Rīga	min.	0.40
Meitene (piir)	ful.	2.20
Meitene	min.	2.35
Jonichkis (piir)	ful.	2.10
Jonichkis (K. E. A.)	min.	2.43
Kaunas	ful.	6.43
Kaunas	min.	6.53
Virbalis (piir)	ful.	8.38
Virbalis	min.	8.43
Eydkuhnen (piir)	ful.	8.48
Eydkuhnen	min.	9.18
Berlin	ful.	21.25
Moskva	min.	23.30
Niegoreloje (piir)	ful.	16.40
Niegoreloje	min.	18.10
Stolpce	ful.	17.55
Stolpce	min.	19.05
Warszawa	ful.	8.25
Warszawa	min.	9.45
Berlin	ful.	21.25
Berlin	min.	21.56
Liège	ful.	8.56

Liège	min.	10.15
Paris	ful.	15.10
Calais	„	15.25
London	ful.	19.15
Liège	min.	9.18
Ostende	ful.	14.18
London	ful.	20.30
Ekspressrong Berlin—Rīga—Moskva vahel on käigus 1 kord nädalas. Moskvast edasi, vaata esimene tabel.		
Tallinna	min.	0.30
Kingissepp (piir)	ful.	10.25
Kingissepp	min.	12.25
Leningrad	ful.	16.53
Leningrad	min.	21.30
Moskva	ful.	9.40
Moskva	min.	21.30
Leningrad	ful.	9.40
Leningrad	min.	14.00
Kingissepp (piir)	ful.	18.13
Kingissepp	min.	19.50
Tallinna	ful.	6.00
Otsustamine rongi koosseisu üle pidi 22. oktoobril Berlinis kokkutuleval konverentsil arutusele tulema. Selle rongi saatus ripub nähtavasti sellest ära, kas S. N. V. L. raudteedevalitsuse ja rahvusvaheliste magamisvagunite seltsi vahel nende vagunite tagasiandmises kokkuleppele jõutakse. S. N. W. L. raudteedevalitsusel on magadisvagunite ekspluateerimine nähtavasti kulukam kui seltsil, mispärast loota võib, et kokkulepe lõpuks teostatud saab.		
b) Otsekohe magadisvaguni liikuma panemine Riia Berliini vahel otseühenduses Nord Ekspressiga Saksa rongide kaudu D 1 ja D 2. Kuna selle vaguni liikumine juba Haagi konverentsil otsustatud, ei ole aga tänini otsust teostatud kokkuleppe puudumise tõttu Poola ja Saksa raudteede vahel. Vaielus keerleb selle üle, kas vagun läbi Poola koridori kinniselt või lahtiselt liikuma peaks. Poola raudtee nõuab lahtist vagunit, seletades, et ka Poola territooriumil selle rongiga üle Poola piiri sõitjaid võib olla, kuna Saksa raudteevalitsus ei taha lahtist vagunit läbi lasta, sest ta pidada sel juhtumisel koridorist välja- ja sissesõidul kulukaid piiripealseid politsei ja tolli operatsioone toimetama. Pandi ette katseks üks vagun võtta, mille mõned kupeed lukustatud, teised avatud. Peale pikki vaielusi lükati küsimus Berliini konverentsini edasi.		
6. Belgia ettepanek Nord-Ekspressi sõiduplaani kohta Paris—Liege vahel otsustati nii, nagu sõiduplaanis p. 5 all näidatud.		

Nagu näha andis konverents üht ja teist tagajärge, kuigi kõik lootused täide ei läinud, sest vaatamata ilusatele sõnadele ei lähe ühinemine nii hõlpsasti. Ida- ja Lääne-Euroopa ühendusel on praegusel ajal iseloomulised küsimused lahendada: liikumine Poola koridoris ja S. N. V. L. sei-

sukoht Venemaale jäänud kapitalistlike riikide varanduste suhtes.

Loodame, et majanduslised nõuded vägevad küllalt on kõige mõistlikumate lahendamise läbisurumiseks. Ja raudteelased, kui praktilised inimesed, on juba leidlikud väljapääsuteede otsimisel.

Kodumaa teede küsimuse ümber.

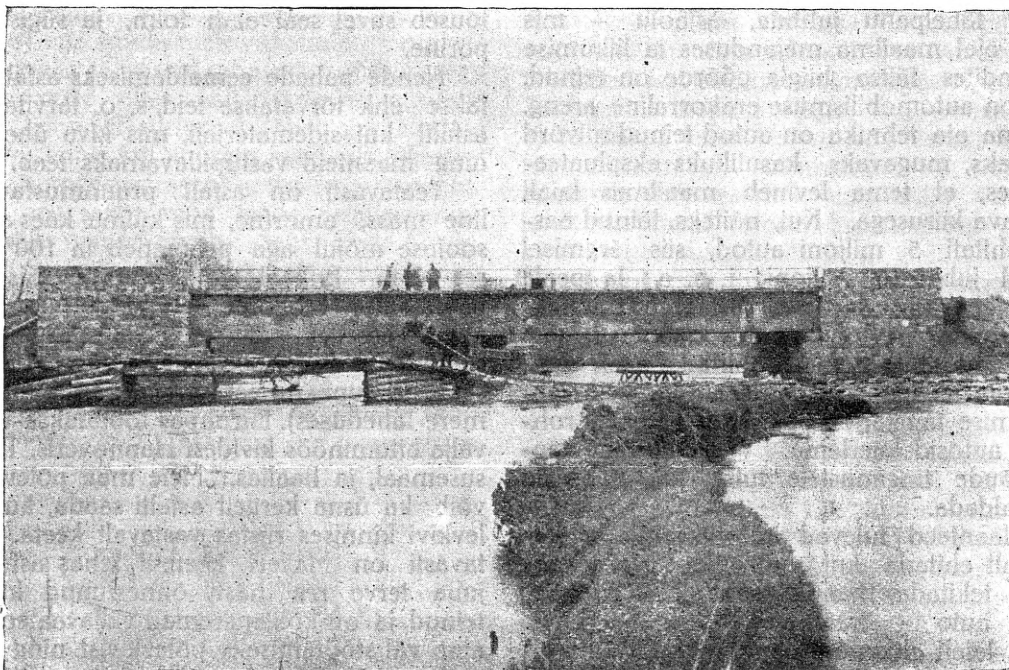
A.

Ehk küll toimetused kõikide kirjas avaldatud mõtetega ei ühine, on kiri avaldatud, silmaspidades üldist huvi meie teede võrkude ehituse kavade vastu.

Toimetused.

Meie maanteed muutuvad iga aastaga ikka halvemaks ja halvemaks. Iga aasta tehtav remont ei jõua enam järele, vaid jääb järjekindlalt taha.

aga krediidi puudusel üsna vähe. Nõnda see asi ei või enam edasi kesta. Teede parandamine tuleb seada tõsisemale alusele kui seni. Need puudulikud ja poolikud abinõud, mis seni tarvitatud, ei suuda päästa seisukorda. Siin on tarvis käsitada tõsisemaid võtteid, anda suuremaid krediite, luua kompetentsem organisatsioon, kui seni on olemas. Maanteede seadus on riigiko-



Vasalemma-Jõesuu uus raudtee sild vana puusillaga selle kõrval.
Uus sild ehitatud Harju m. v. poolt.

Möödunud suvel toimetasid teedeministri abi, ins. Jürgenson, ja tehn.-ehituse osakonna juhataja, ins. Pärna, kodumaa teede ülevaatust. Nende ülevaatuse aruandest on näha, et meie maanteede seisukord on keskmiselt väga kurb. Naturaal kohustustel parandatud teed suuremalt jaolt ülepea ei kõlba; korralikult remonteeritakse teid,

aga juba mitmet aega arutusel, aga asi ei nihku surnud punktilt. Vist on see pätkel liiga kõva ja küsimuse tähtsus mitte küllalt selge neile, kes seda otsustama peavad. Aga elanik lõhub ikka edasi oma vankrit halva tee peal, ning läheb varsti halliks murelise ootega siledade teede järele.

Teed on kultuuri levinemise sooned.

Meie näeme, et igal ajal ja igal maal, kultuurirahvad on rajanud kõige enim head teed, ja siis juba levitanud kerge vaevaga oma kultuuri.

Vanade roomlaste teed, mida nad 2000 aastat tagasi piki Inglismaad rajasid — on praegugi veel järel, ning panevad kõiki meiega aja tehnikuid imestama oma soliidse töö üle.

Prantslased Põhja-Aafrikas, inglased Kanadas, soomlased Lapimaal seavad oma eesmärgiks heade teede ehitamise. Nende ridade kirjutajal oli juhus viibida neis mais; ning peab imestama, kui head teed on rajatud kõrbesse ja rabadesse, teed, mis seni pole end kaugeltki ära tasunud, ega o'egi suuremateks liikumise arteriateks, aga nende ehitus on siiski leitud hädatarvilikuks, ning nad on paremaks propagandaks pärismaalaste seas teede-ehitajate kultuuri vastuvõtmiseks. Korralik maantee on sama kasulik, kui suvel vihm parajal ajal.

Siinjuures tuleb aga veel ühe tähtsa asja peale tähelepanu juhtida, asjaolu — mis meie ajal maailma majanduses ja liikumise vahendites täitsa hiigla pöörde on teinud. See on automobilismuse erakorraline areng. Uuema aja tehnika on autod teinud niivõrd odavaks, mugavaks, kasulikuks eksploateerimises, et tema levineb maailmas laiali kasvava kiirusega. Kui, näiteks, läinud aastal ehitati 5 miljoni autod, siis järgmisel aastal juba 10 miljoni, j. n. e. Ja peale selle lähevad autod iga aastaga odavamaks ja paremaks. Kuigi meie maanteed seni on vähe automobiile näinud, peab siiski lootma, et iga aastaga, iseäranis teede paranemise tagajärjel, hakkab meil palju rohkem autosid keerlema. Vastavalt uute veoabinõude tingimustele tuleb ka, maanteed korraldada.

Maanteed tulevad autode jaoks ka kõvemalt ehitada kui seni. Vankri raudrehv võib tekitada maanteedele ainult rõõpaid, kuid auto — iseäranis raskeveo — ajab kivid laiali ehk põrutab nad üksteisest lahti, kuna nõrgema põhjaga maanteedel ta vaotab tee sisse (teeb rõõpa nagu vanker). Kuigi meil lähemal aastafel, ja arvatavasti veel kaua, sõidetakse enamaltjaolt veel hobustega, tuleb siiski tingimata arvestada ka autode liikumisega ja sellepärast tuleb teede pind tugevamalt ehitada. Siinjuures peab fähendama, et autod ongi need, mis peasjalikult meie teid viimasel ajal on rikunud. Teed, mis olid omal ajal väga head hobuste ja vankrite jaoks ning oleks kestnud ehk veel pikemat aega, on autode

poolt kiiremini ära lõhutud. Kui meie endisel viisil, s. o. nõrgalt maanteed remonteerime, kus autod liiguvad, siis võib kindlasti oletada, et teed poole rutemini kõdunevad, kui endisel ajal. Sellepärast tuleb tingimata ka teid tugevamalt ehitada. Väljamaal on igal pool nüüd tarvitusele võetud teistsugune teehituse viis kui enne. Kui vaalame meie teede ehitust, siis näeme, et kõrvalt kraavist loobitud mulla korra peale pannakse 10–20 sentimeetrit liiva, siis laotakse peale katkiraiutud kivid, suuremad tükid, (keskmiselt ligi 10 kg raske), kivide peale ja vahele ripputatakse peenemat kivi puru ja liiva, tambitakse kas käsitsi ehk rullitakse ära ja tee ongi valmis. Paremad maanteed sillutatakse juba paksema kivi puru korruga ja rullitakse aururulliga üle, kastes teed enne seda veega, et kivid paremini kokku liituks. Sarnane ehitusviis on küll lihtne, aga vankri rattad juba taluvad temasse rõõpad sisse, ja auto rehvid raputavad varsti kivid lahti. Peale selle tõuseb suvel seal alati tolm, ja sügisel on porine.

Nende pahede eemaldamiseks asfalteeritakse ehk tõrvatakse teid, s. o. tarvitatakse asfalti kui sidematerjali, mis kiva ühendab ning maanteed vastupidavamaks teeb.

Teatavasti on asfalt pruunmustavärviline mass, amorfne, mis külma käes abras, soojuse mõjul aga pehmeneb ja 100° juures sulab. Erikaal 1,2, tihedus 2. Sisaldab palju bitumin olluseid, sültub kergesti ning annab põledes palju nõge ja suitsu. Vees sulamatu. Puhast asfalti leidub Trinidadisaarel (Lõuna-Ameerikas) ja Siirias (Surnumere läheduses). Euroopas töötatakse asfalti välja bituminöös kividest Hannoveris, Prantsusemaal, ja Itaalias. Meie maa põlevkivist võib ka üsna kergelt asfalti saada, kui põlevkivi kinnises riistas vastavalt keeta. Teatavasti on Mayeri keemia tehase asfaldiga juba terve rea hästi õnnestunud katseid teinud ja on kõigeparemad väljavaated selle aine väljatöötamiseks põlevkivist ning tema realiseerimiseks sise- kui ka välisurul. Kuid selles suunas on aga seni veel väga vähe tehtud, kõik töö on alles ees. Jääme pikisilmil ootama, millal Mayeri tehase hakkab suuremal määral ja odavalt andma asfalti, mida meie maanteed ja linna uulitsad ahnelt tarvitavad. Praegune asfaldi hind, mida riigi põlevkivitööstus müüb, on 200 mk. puud. See on liiga kallis maanteed jaoks. Tuleks produktsioon nii sisse seada, et asfaldi hind langeks 4–5 korda. Ja see on täitsa või-

malik, kui tööstust küllalt mehaneerida ning asfali suuremal määral väljatöötada.

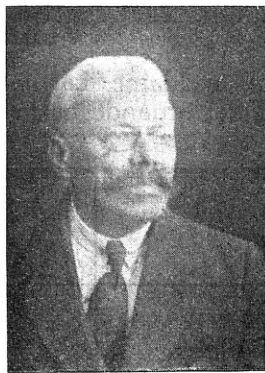
Kui palju läheks meie maanteedele asfali, selgub järgmisest kalkulatsioonist. Teatavasti on meie 1. ja 2. järgu maanteed pikkus ligi 12.000 kilomeetrit. Arvame, et esimeses järjekorras tuleks korda seada tähtsamad teed, ligi 4.000 km. Kui puhast asfali, keskmiselt tee peale panna 1,5 sentimeetri paksuselt (harilik asfaldi segu teede jaoks on järgmine: asfali 12 - 18 %, liiva 70 - 80 % ja lubjakivi 2-14 %), ja võttes maantee laiuse keskmiselt 5 meetrit, läheks: $4.000.000 \times 5 \times 0,015 \times 1,2 = 360.000$ tonni, ehk 22.000.000 puuda asfali, mis à 50 Mk. pd. teeks Emk. 1.100.000.000, milline summa 10 aasta peale ära jaotades, teeks aastas 110. miljoni lisakulu. Need arvud on meie oludes küll suured, kuid siin tuleb arvesse võtta, et asfaltteed on vähemalt 2 korda vastupidavamad, ning selle tõttu tõuseks ka sarnaste teede väärtus ligi 4 miljardi Emk. võrra. Arusaadavalt, meie tööstus ei suuda kohe anda niisuurat asfali kvantumi (100 tonni päevas), ega suuda meie rahakukkur maksta teede peale sääraseid rahasummasid. Praegu oleme meie alles asfaltteede ehitamisega algust teinud (Kadriorus), läheb veel aastaid mööda, enne kui suurem jagu eriteadlastest ja võimumeestest sarnase tee tegemise tähtsusest aru saab, ning teede asfalteerimine juba ääie õiguse omab. Seks ajaks loodetavasti areneb ka meie põlevkivitööstus (mitte üksi riigitööstus, vaid ka eraettevõtted) niivõrd, et suudab ilma iseäralise pingutuseta anda turule igapäev 100 ehk enam tonni asfali.

Ameerikas ehitatakse enamasti kõik maanteed nüüd asfaldist. Euroopas on



Karl Kukemelk,

Tartu jaoskonna telegrahvi kontroll-mehaanik, pühit-
ses hiljuti oma 25 aastast teenistuse juubelit raud-
tee alal.



Otto Hirth,

sündinud Tallinnas 15. sept. 1866. a. Raudteeteenis-
tust alustanud telegraafi õpilasena 1882. a.; 10. det-
s. 1884. a. määratud telegrafistiks Lehtse jaama, peale
selle teeninud mitmes jaamas telegrafistina, kontori-
ametnikuna ja jaamaülemana abina, 1. detsembrist 1900.
a. Kikerino jaamaülemana, 21. juunist 1921. aast.
määrati Lagedi jaamaülemaks, missugusel kohal
praegu teenib. Raudteel teeninud 42 aastat.

kõigi suuremate linnade tänavad asfalteeritud. Igaüks, kes on saraseid teid näinud, võib neis ainult head rääkida. Asfaltteede tegemisel tarvitatakse mitmesugust meetodi. Tähtsamad nendest olgu siin nimetatud: a) tambitud asfalt, b) valatud asfalt, c) asfaltmakadam, d) imbutamine, e) valtsitud asfalt, f) segu asfalt. Peale selle on veel laialt tarvitusel teede imbutamine paksu kivitõrvaga. Lähemalt neid meetode siin kirjeldada viiks meid meie ülesannete ja ajakirja kitsaste piiride seest välja. Üht aga tuleb märkida, et kõik need meetodid ühel ehk teisel moel seovad tee pealmise kihi kiva ja liiva asfaltiga, mis katab teed nagu nahkvaibaga. Tööd tuleb teha, kas palaval suve ajal ehk ajades asfali kuumaks eriahjudes. Viimasel ajal otsitakse abinõusid töötamiseks ka külmal aastaajal, tarvitades sealjuures kivitõrva (kõljab ka meie põlevkivi tõrv) ilma suuremate soojendamisriistadeta. Meil, Tallinnas, Toompuies-
teel tehtud esimene katse annab ühelt poolt häid lootusi, kuid nõuab veel palju vilumist ja oskust, et häid tagajärgi saavutada. Iga samm meie teede parandamise suhtes olgu tervitatud.

Ülalpool nimetasin, et vastavalt uutele veoabinõudele (autod) tuleb korraldada mitte üksinda meie maanteed, vaid ka raudteid. See lause ehk ei ole küllalt selge ja sellepärast peab lähemat seletust andma. Asi seisab nimelt selles, et väljamaal ja iseäranis Ameerikas, auto-omnibuside liikumine on niivõrd arenenud, et nad tugevasti võistleavad raudteega. (Järgneb.)

Vene transiit Latvija kaudu.

Allpool avaldame Latvija raudtee statistika andmed Vene transiidi kohta Latvija kaudu üksikutel aruande aastatel.

1. Transiit Venemaale.

Ainete nimetus	1921/22 a.	1922/23 a.	1923/24 a.	1924/25 a.	1925/26 a.	1926/27 a.			
						aprill	mai	juuni	juuli
Nahad väljatöötamata	—	3	—	7	726	—	—	—	—
„ väljatöötatud	77	316	73	261	708	—	1	—	1
Kivid ja mineralid	—	—	—	7	47	50	—	—	—
Puuvili ja marjad	—	—	—	—	87	20	—	—	—
Kartulid	360	440	15	—	—	—	—	—	—
Tsement	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lubi	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Raud, teras ja muud metallid	499	167	38	5	974	109	124	—	—
Raud, teras ja m. metallasjad	3274	3865	731	323	1801	187	89	8	—
Vana raud	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Õlu	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viin ja liköörid	—	24	—	—	—	—	—	—	—
Piiritus	31	11	—	—	—	—	—	—	—
Petroleum ja bensiin	14	2	—	—	—	—	—	—	—
Masinaõli	43	1244	1954	709	—	2	—	—	—
Taimeõli ja värnits	—	1207	1659	296	39	6	1	—	—
Lihakaup ja rasv	6484	6269	64	1542	—	—	—	—	—
Keemilised produktid	—	1631	1833	1807	5264	1092	565	—	—
Seep	1680	1251	231	—	—	—	—	—	—
Tuletikud	—	67	—	—	—	—	—	—	—
Lauad, plangud, prussid, liip- rid jne.	1	27	398	481	751	75	412	106	—
Palgid, postid jne.	—	—	—	—	9	—	—	—	—
Klotsid, blokid jne	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Põletispuud, kännud jne.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Puukaup	—	80	4	1	325	38	9	—	—
Riis	8326	8384	278	—	—	—	—	—	—
Suhkur	9526	9399	3078	12	—	—	—	—	—
Sool	480	154	—	—	—	—	—	—	—
Munad	—	—	—	204	—	—	—	—	—
Rukkis	15.813	44.165	1	1059	—	—	—	—	—
Nisu	7005	13.978	—	1	—	—	—	—	—
Kaer	9977	1448	2	—	1	—	—	—	—
Oder	19	199	—	—	1	—	—	—	—
Herned	7254	2686	419	3	—	—	—	—	—
Muu teravili ja linnaksed	14.616	12.525	—	—	—	—	—	—	—
Kliid, söklad jne.	—	93	8	—	—	—	—	—	—
Linad ja takud	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Takud ja kanep	—	14	—	—	—	—	—	—	—
Kaltsud	—	—	—	—	47	—	—	—	—
Põllutöõmasinad-, riistad ja nende jaod	1153	1353	1067	1128	5288	652	418	—	3
Tööstuse masinad ja nende osad	276	1136	781	819	3134	1373	305	10	60
Kunstväetus	—	6877	360	3503	6202	1374	—	—	—
Rukkijahu	1519	2695	20	—	1	—	—	—	—
Nisujahu	37.799	49.355	13.246	10.930	—	—	—	—	—
Tangud	2100	4570	4947	—	—	—	—	—	—

Ainete nimetus	1921/22 a.	1922/23 a.	1923/24 a.	1924/25 a.	1925/26 a.	1926/27 a.			
						aprill	mai	juuni	juuli
Muu jahu	81	13	—	—	—	—	4	—	—
Või	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Muud piimasaadused	—	2	—	—	—	—	16	—	—
Kivistüsi	4885	13.332	17	1	6	—	—	—	—
Turvas	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Peber ja kartong	244	1777	844	745	2496	245	149	82	162
Tsellulose	—	—	4	1	—	—	—	—	—
Loomatoidu koogid	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Telliskivid	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalad igasugused	—	45	—	332	98	—	—	—	—
Heeringad	9436	8371	735	5778	844	—	—	—	—
Linaseemned	4447	—	468	—	—	—	—	—	—
Peedi, naeri, kanepi ja muud seemned	—	2	23	—	—	—	—	—	—
Ristikheina seeme	—	551	121	899	996	10	—	1	—
Heinad, õled	—	4	—	—	—	—	—	—	—
Klaas ja peeglid	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Klaaspudelid	—	—	12	—	3	—	—	—	—
Muud kaubad	25.100	38.467	13.265	5417	10.109	1920	692	210	36
Kokku tonnides	171.919	238.374	46.337	35.703	41.018	7134	2774	417	217
Lambad ^{tükk} kaal	—	—	5	—	—	—	—	—	—
Sarvloom. ^{tükk} kaal	—	0	4	2	—	—	—	—	—
Hobused ja varsad ^{tükk} kaal	—	—	2	34	51	1	—	—	—
Sead ^{tükk} kaal	—	—	1	14	20	0	—	—	—
Muud loomad ^{tükk} kaal	—	—	0	—	—	—	—	—	—
Muud loomad ^{tükk} kaal	—	—	7	9	—	—	—	—	—
Aufod, aeroplaanid ja muud sõiduriistad ^{tükk} kaal	—	0	1	7	11	15	24	1	5
Kokku tonnides	—	42	1	9	21	30	48	1	8
Kõik kokku tonnides	171.919	238.425	46.340	35.731	41.059	7164	2822	418	279

(Järgneb)

Mõndasugust.

Rohkemvõetud veoraha tagasimaksmine.

Ühel kaupmehel oli kaubaveoraha vaguni eest arvatud eksikombel suuremal määral kui õigus.

Rohkemakstud raha tagasi nõudes kirjutas kaupmees raudteevalitsusele, et tema ei või kirjale juure panna algupäralist veo kirja, vaid lisab sinna ligi vastava dokumendi päevapiltilise äratõmbe.

Ametnik, kes seda asja pidi selgitama ja otsustama, ei teadnud mis teha. Eeskirjade järele oleks seal pidanud esitatud ole-

ma originaalveokiri. Aga, teiselt küljelt võttes, on päevapilt siiski ka dokument, mis näitab päris selgesti, et kaupmees rohkem on maksnud.

Olles kahtluses asja nõnda ehk teisiti otsustamiseks pööras ametnik ülemuse poole, kes ka kohe lahendas selle raske ja keerulise küsimuse.

Ta ütles ametnikule: „Olge head, teatage kaupmehele, et ta võib rohkemvõetud raha tagasi saada, kuid mitte originaalrahamärki-des, vaid nende päevapiltilistes äratõmbetes.“

Nüüd saatis kaupmees alles algupäralise veokirja.

Kroonika.

K/ü. „Eesti Raudtee“ erakorraline peakoosolek

peeti pühapäeval 7. novembril Nunne tän. Nr. 32, „Eesti Raudtee“ toimetuse ruumides.

Koosolekut juhatas M. Grauen, protokollkirjutas M. Nurk.

Päevakorras oli k/ü. „Eesti Raudtee“ endise tegevuse puudujäägi katmise küsimus, põhikirja muudatuste kinnitamine ja koosolekul tekkinud küsimused.

Endise tegevuse puudujäägi katmise küsimuses oli aluseks kuldbilanside kontrollkomisjoni järelepärimine, millega kavatses k/ü. „Eesti Raudtee“ oma puudujääki 1. jaanuariks 1926 a. Mrk. 41.036 summaks katta. See on seotud kuldbilansi seaduse nõuete kohaselt avamisbilansi ümberhindamisega.

Peakoosolek otsustas seda puudujääki katta raudteevalitsuselt saadavast kultuurilisest toetussummast 50.000 margast.

Põhikirja muutmine.

Kirjastusühisuse põhikirja mõnede paragrafide muutmise küsimus oli juba päevakorras peakoosolekul 27. juunil s. a., kus otsustati muuta § § 5 ja 7 ühenduses bilansi ümberarvamise seaduse täitmisega. Sellejuures avaldati soovi, et põhikirjas tuleks ette võtta veel mõned parandused, mis väljakujunenud tarvidusele vastavad ja millistega kohustati juhatast esinema järgmisel peakoosolekul.

Selle ülesande teostamiseks esitas juhatus viimail peakoosolekul põhikirja muudatus-ettepanekud, mis peakoosoleku poolt järgmisel kujul vastu võeti:

§ 4. „Hääleõiguslisteks osanikkudeks võivad olla kõik teedeministeeriumi ja temale alluvate asutuste teenijad. Toetajateks osanikkudeks, kellel peakoosolekul ainult nõuandev hääleõigus, võivad olla kõik isikud ja ettevõtted.“

§ 5. „Iga osanik peab omandama osatähe, mille hind on 5000 marka. Sisseastumise maks on 50 marka.“

§ 7. Iga osatäht annab peakoosolekul ühe hääle, kuid ühel osanikul ei või üle viie hääle olla, omandatud osatähtede arvu peale vaatamata.“

Koosolekul tekkinud küsimuste all kuulati ära juhataste ettekanne ajakirja „Eesti Raudtee“ hinna alanduse kavatsusest 1927 aastal. Selle kavatsuse järele oleks ajakirja hind: kaasannetega (2 reisijuhti, 2 tabel-

sõiduplaani) — 300 mk., ilma kaasanneteta 240 mk. aastas; üksiknumbri hind 20 mk. Kavatsus kiideti peakoosoleku poolt heaks.

Uue Pärnu raudteejaama ehitamisest.

Allpool avaldame Pärnu linnavalitsuse märgukirja teedeministrile uue Pärnu jaamahoone ehitamise kohta.

Praegu on ehitusel Pärnu-Eidapere raudtee. Uus raudtee annab otseühenduse pealinna ja Pärnu vahel. Toob juure uut tegevust ja liikumist. Pärnus lõpeb uus raudtee Pärniidu jaamas, kust edasi rongid tulevad linna vana liini mööda praegusesse linna jaama.

Uuel raudteel saavad jaamahooned kõigiti ajakohased ja stiilsed. Pärnu jaamahoone aga jääb vanaks.

Juba praeguse liikumise ja tegevuse juures on jäänud Pärnu jaamahoone kitsaks. Puuduvad kõige hädatarvilikumad ruumid, eelruum on iga rongi mineku eel tungil rahvast täis, piletisaba kassa ees läheb tihti uksest välja tänavale. On võimatu olukord. Pärnu on arenev supeluslinn, kus tõuseb iga aasta suvitajate ja reisijate arv. Käesoleval suvel oli kitsas ja viletsas seisukorras jaamahoone tunda väga teraval kujul; seda raskemaks läheb aga seisukord, kus tuleval aastal Pärnu, kui suvituslinn laieneb, valmis saab uus supelusasutus ja uus raudtee, mis lõpeb samas jaamas Pärnus.

On hädatarvilik kiire korras projekteerimisele võtta Pärnu jaam ning uue jaamahoone ehitus. Jaama praeguse asukoha ümbrus on võimalik ära kasutada Pärnu jaama ümberplaneerimisel.

Kõigil neil põhjustel palub Pärnu linnavalitsus teedeministeeriumi:

1) väljatöötamisele võtta Pärnu jaama planeerimis- ja ümberehituskava;

2) Riigi 1927/28 aasta eelarve korras uus ajakohane jaamahoone ehitada, ning

3) vastav krediit riigi erakorralisse eelarvesse üles võtta.

Sõidupiletite hinnad Tallinna–Pariis.

15. nov. kursi järele on sõidupiletite hinnad Tallinnast Pariisi (raudteed kaudu Riga–Eydikuhnen–Berlin sihitus);

1. klassis — Emk. 23.370

2. „ „ „ 16.047

3. „ „ „ 9.798

Rahvusvahelise magamisvagunite seltsi platskaarti eest tuleb lisatasu maksta ja nimelt:

1. klassis — Emk. 10.584.—

2. „ „ „ 9.975.—