

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE KUUKIRI

TOIMETUS JA TALITUS: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32. (Kopli ülesõidu koha juures). Kontor avatud kella 9—14. Telefon: nr. 192 ³ raudtee keskjaamast. Tegeva toimetaja E. TIMMA kodune telefon 19-58, Kullasepa 5—3. Vastutava toimetaja E. GRÜNBERGI kodune telefon 31-41, Raekoja 2.	Ilmub iga kuu üks kord.	KUULUTUSTE HINNAD: 1 lehekülj M. 4000.— 1/2 M. 2000.— 1/4 M. 1000.— Kaantel 50% kallim.
	Tellimise hind ühes kaasannetega: (Sõiduplaanid ja raudteekaardid): M. 1000 aastas. M. 550 1/2 ” M. 300 1/4 ” Üksiku numbri hind 25 mrk.	

Nr. 5(36)

1925 a.

4. aastakäik

Teede arendamine Lõuna-Eestis.

Teedeinsener A. Vellner.

Meil oli juhus „Eesti Raudtee“ veergudel tutvustada lugejaid Tartu-Pärnu raudtee tehnilise kavaga. Mõõdamines avaldasime seal arvamist, et selle tee finanseerimine teatud raskustega seotud saab olema, sest tema eksploatsioon ei paistnud ära tasuvat ehitusse investeeritud kapitaali kulusi. — Praegu on Tartu-Pärnu raudtee majandusline ilme selgemalt väljakujunenud tehtud majandusliste arvestuste põhjal ja need arvestused lubavad lootust äratavatele järeldustele tulla selle raudtee ehituse suhtes erakapitaali abil. Peale selle selgub see määratu suur mõju, mida L.-Eesti laiaroopalise raudtee magistraal kogu Eesti majanduslise arenemise peale avaldama saab, soodustades meie rahvamajandusliste ressurside ärakasutamist. —

Poleks raske vahest arvudega tõendada, et üksi ainult põllumajanduslike ressurside võimalik ärakasutamine kõik meie majanduslike raskused kõrvaldaks ning teiste rahvamajanduslike ressurside ärakasutamine meile lähedad elamise tingimised looks.

Nende rahvamajanduslike ressurside ärakasutamise üheks eeltingimiseks on ajakohased ja korralikud ühendused. See on tõde, mis tõendus ei tarvita.

Rahvamajanduslikest ärakasutatavad ühendused on raudteed, vee- ja maanteed. Veeteed on loomulikud teed, misugusi rahvad juba oma arenemise algatmes kasutanud. Korralikud maanteed

nõuavad juba rahva majanduslike arengut, teatud tihedusega liikumist, mis õigustaks nende korrashoidu ja nende loomise kapitaal-kulusi. Raudteede loomine eeldab juba rahva kõrgesti arenenud ühiskondlike ja majanduslike elu. Siin tuleb juba arvude varal tõendada, kuivõrd raudteede väljaarendamine õigustatud. Võib juhtuda, et mõne juureveo iseloomuga raudtee aset hea eduga korralik maantee täita võib, mida mööda mehaaniline vedu korraldatud. Majanduslikest õigesti väljaarendatud teede võrk peab tervikuna töötama ja majanduslike tõusule kaasaitama.

Võib omale ettekujutada korraliku teede võrku, mis rahva majanduslike elu langule kaasa mõjub, missugune asjaolu aset võib leida, kui see teede võrk, mõõdamines majanduslikest tsentrumest, ebakohaselt välisriikide ja merisadamate suhtes väljaarendatud.

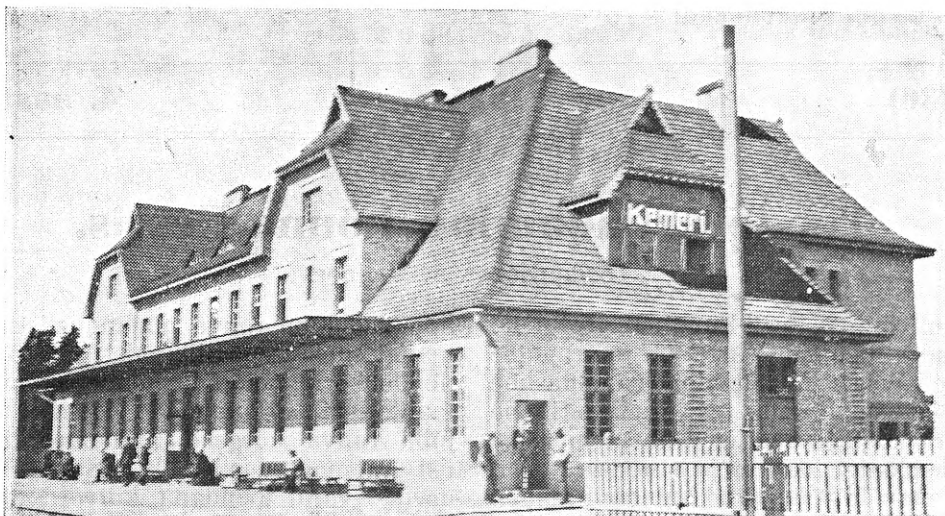
Meie teede võrgu otstarbekohaselt väljaarendamiseks on soodsad tingimised olemas. Suurem osa meie riigi piirest kujutab mereranna joont, mis kohane sadamate korraldamiseks. Et teedevõrku kujundata, peab fikseerima need punktid mere rannajoonel, milliste kaudu meie välis- ja sisemaa kaubavahetus sündima peab.

Välismaalises kaubavahetuses esitavad praegu peaosas Tallinn, Narva ja Kunda sadamad. Ligi 90% kogu kaubavahetusest langeb Tallinna sadamale osaks.

Nende sadama tehnilised sisseseaded on väga erinevad ja nende kaugused Lääne-Euroopa sadamate suhtes on mitmesugused. Neid sadamaid iseloomustavad kõige piltlikumalt prahi hinnad. Prahi hind kuni Inglismaa ida rannikuni kõikus 1924 a. N.-Jõesuust 47,5—57,5 shill., Tallinnast 46,0—47,5 shill., Pärnust 45,0—46,5 shill. 1 stand. metsamaterjaali pealt. Selsamal ajal maksis praht Riia sadamast umbes 43,0—44,5 shill. Prahi hinnad suurenevad

teiste sadamate mõjukonnast. Näiteks, Narva ja Pärnu tekstiiltööstus teeb omad veo operatsioonid Tallinna kaudu.

Tallinna sadama tegevuse suurenemist võib omale ettekujutada sisemaa tootmise ja peaaesjalikult Venemaa kaubavahetuse arvel. Sadama edaspidine arendamine tohiks sündida küll vistist ainult transiitkaubanduse kulul. Praegune sadama läbikäik ei ole tõusnud veel, näiteks, 1913 a. läbikäigule, kus see



Kemmeri raudteejaam Lätimaal.

loomulikult kaugusega, kuid prahi hinna vahet Tallinnast ja N.-Jõesuust kuni 10 shill. peab kirjutama N.-Jõesuu sadama korraldamatuse arvele.

Läinud suvel ei tõusnud seal sügavused merekanaalis üle 10 jala. Samuti oleneb Pärnu ja Riia sadamate prahi hindade vahe Pärnu kahjuks 2 shillingu võrra nende sadamate erinevatest tehnilistest sisseseadetest.

Riia sadama sügavus on keskmiselt 24 jalga, sadam on laduruumide, platside ja dokkidega varustatud, kuna Pärnu sadama sügavus keskmiselt 18 jalga ja seal tehnilised sisseseaded puudulikud. — N.-Jõesuu sadamal on oma kindel ja suur tagamaa. Sinna valgub peaaesjalikult Narvaj.- ja Rossoni-Luugaj. mööda tulev metsa eksport. Seda tagamaad võiks juurdeveo raudteede ehitusega veelgi suurendada. —

Tallinna sadam varustab peaaegu kogu maad import kaupadega ja tema kaudu lähevad välja eksport kaubad koguni

umbes 63 milj. puuda oli. Venemaa transiidi suhtes kujutab Tallinna sadam enesest Peeterburi abisadamat, seni kuni Tallinnale oma iseseisev tagamaa Tallinn-Moskva raudtee ehitamisega ei looda. Ainult viimasel korral oleks Tallinn kindla transiidi vooluga kindlustatud.

Loomulikult kasutab Venemaa oma kauba vahetuseks kauge ida ja loode Venemaaga, eestkätt Peeterburi ja siis Valgemere sadamaid. Sisevenemaa kaubavahetus saab loomulikult endiselt sündima Riia, Liibavi ja Vindavi kaudu jälle seni kuni Venemaa kaubavoolude pöördejoon, mis praegustes oludes Tsaritsõni laiuse kraadil asub, oma asendit ei muuda. See muudatus võib sündida poliitilistel põhjustel, kuid ka Venemaa ühenduste ümberkorraldamise tõttu.

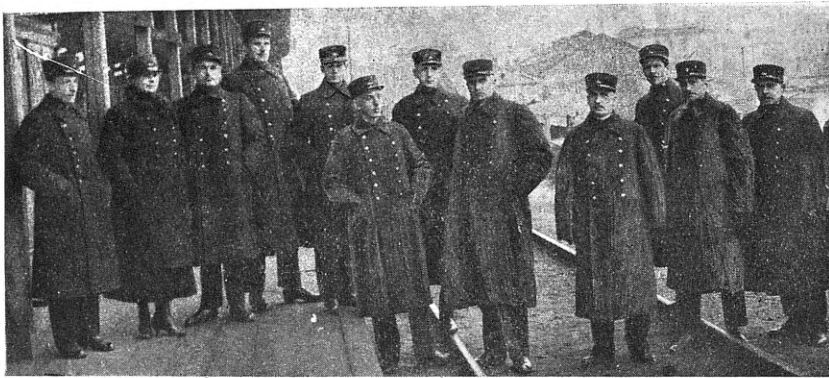
Ennesõjaaegsele Venemaa raudteede politikale ligidal seisvad isikud teavad tõendada, et Tallinn tähtsa kaubasadamana ettenähtud oli, kusjuures need arva-

mised, peaausjalikult Moskva-Tallinna raudteele baseeruvad.

Pärnu sadam praegustes oludes on väga piiratud tagamaaga. See tagamaa piirdub peaausjalikult Pärnu j. vesikonnaga. Pärnu sadama kaudu lähevad välja peaausjalikult metsasaadused, kuna ta import kaupade suhtes tuntavalt Tallinna mõju all püsib. Pärnu sadamal on avarad väljavaated. Selleks tuleb Pärnu sadamat tehniliselt täiendada ja ühtlasi tema tagamaad juurdeveo teede korraldamise kaudu suurendada, mille tagajärjel Pärnu sadam Tallinna mõju alt vabaneb ja Riiaga võis-

Kauguse keskpunkt Riia ja Tallinna vahel asub 30 klm. lõunapool Tartut, kuid selle kauguse tegelik keskpunkt asub märksa põhjapool Tallinna ja Riia prahihinna vahe arvel.

Tõmmates raudtee magistraali Petserist üle Tartu — Viljandi — Pärnusse ja võrreldes L.-Eesti kaugusi Pärnusse ja Riiga, leiame: Tartu—Pärnu — 138 klm., Tartu—Riia — 251 klm., siin on Tartu kasuks 113 klm. Petseri—Pärnu — 226 klm., Petseri—Riia — 264 klm., Petseri kasuks — 38 klm. Valk—Pärnu üle Tartu 221 klm., Valk—Riia — 168 klm., siin on Riia



Riia jaamaametnikud uues raudtee vormis.

telda suudab, sest kaugused nendest mõlematest Lääne-Euroopasse on peaaegu võrdsed ja navigatsiooni kestvus nendes suuresti ei erine. Vastava juurdeveo raudteede ehitusega võib kogu L.-Eesti Pärnu sadama mõjukonda viidud saada, sarnase mõjukonda peaks loomulikult sattuma osa Põhja-Lätist: Mõisaküla — Valga piirkonnas.

Venemaa transiidi suhtes avanevad Pärnu sadamale väljavaated eestkätt ligemas Pihkva raionis ja Bologoe-Rõbinski sihis tulevatele kaupadele. Pihkva raionist kaupade juhtimine, kas Peterburi ehk Riia peale, oleks täitsa loomuvastane ja sarnane olukord ei suudaks kehtvalt püsida. —

Pärnu tagamaad iseloomustavad kõige paremasti need ajad, kuna veel kaupasad vorides veeti. Siis varustati Pärnu kaudu L.-Eestit kaupadega ja koguni Pihkva raionist liikusid lina voorid Pärnusse. Ajalugu ja L.-Eesti majandusline aremine tingivad tarviduse Pärnul Riiaga võistlusse astuda. See võistlus on mõeldav L.-Eesti raudtee magistraali elluviimisega.

kasuks 53 klm. See kauguste vahe Riia kasuks kaob täitsa, kui omale ette kujutame juureveo raudtee Valga—Viljandi ehk Valga—Abja. Sellest kauguste võrdlustest selgub, et Riia mõju paraliseerimine L.-Eestis vastavate raudtee liinide ellukutsumisega oleks täitsa mõeldav ja praegune ühendus Valga—Mõisaküla sattuks Pärnu mõjukonda. Pärnu mõjukonna piiri Tartust põhjapoolle leiame, kui võrdleme kaugusi Pärnusse ja Tallinnasse, nimelt Tartu—Pärnu 138 klm., Tartu—Tallinna — 190., keskpunkt asub umbes 26 klm. põhjapool Tartut.

Et praegu Peipsi rannikult kaubad Mustveest ja koguni Lohusuust Tartu sihis liiguvad ja Emajõe harud kaupasi Põhja Tartu ja Viljandimaalt juurde toovad, siis selgub, et Pärnu sadama mõjukonna piir pea täpselt Tartu—Viljandi ja Pärnumaa põhjapoolse administratiivse piiriga ühte langeb.

L.-Eesti sisaldab 23,746 klm.², s. o. umbes 50% kogu riigi pindalast. Sellest pindalast on põllumajandusliselt kasutatud

1.315.000 hekt. ja metsamaad 498.559 hekt. Metsamaade protsentuaalne pindala maakondade järel, kõigub 23—34%. P.-Eesti on põllumajanduslikult kasutatud pindala poolest vaesem nii absoluutselt, kui protsentuaalselt; ka metsamaid on seal vähem — protsentuaalne pindala kõigub 3,6—22% ja tõuseb Virumaal 35%.

Põllusaadusi produtseerib L.-Eesti rohkem kui P.-Eesti. 1922 a. oli kogu tootlus-

vaatamata selle peale, et L.-Eesti majanduslikult kõrgemal järjel seisab, kui P.-Eesti, on see viimane raudteede poolest rikkam. Kogu riigis on laiaroopalisi 685 klm., sellest L.-Eestis 258 klm.; kitsaroopalisi 430 klm., sellest L.-Eestis 224 klm.

Praegu on Valitsuse komisjonides kaalumisel ligema tuleviku jaoks esimeses järjekorras esimesel kohal Petseri-Tartu laiaroopalist raudteed haruteega Võõbsu



Eesti riigivanem Lätis.

Meie riigivanema vastuvõtmine Volmari raudteejaamas.

vilja saak 10 milj. puuda, sellest L.-Eesti umbes 6 milj. puuda; kogu loomatoidu viljasaak 22,4 milj. puuda, sellest L.-Eesti umbes 14 milj. puuda; kartuli kogusaak 43,8 milj. puuda, sellest L.-Eesti umbes 20 milj. puuda; linakiu kogusaak 574,825 puuda, sellest L.-Eesti 486,522 puuda; linaseemne kogusaak 508,281 puuda, sellest L.-Eesti 434.426 puuda; põlluheina kogusaak 17,3 milj. puuda, sellest L.-Eesti 12,6 milj. puuda.

Põllusaaduste produktsioon, nagu nendest arvudest selgub, on L.-Eestis märksa suurem võrreldes P.-Eestiga, ainult kartulit produtseeritakse seal rohkem. Siit peab küll järeldama, et meie umbes 40 milj. puuda väliskaubanduse läbikäigust eksport ainete suhtes lövi osa L.-Eesti peale langeb. Kuid

ja esimeses järjekorras kolmandamal kohal kitsaroopalisi raudteid Viljandi-Tõrva-Valga haruteega Tõrva-Abja ja kaheksandamal kohal kitsaroopalist Tartu-Viljandi (laiaroopalisel trassel) raudteed, Petseri-Tartu laiaroopalist jatku üle Viljandi Pärnusse näeme kolmandas järgus esimesel kohal. Selle kava järele saavad väljaveo kaubad liikuma Petseri-Tartu raioonist Tallinna sihis ja sisseveo kaubad, arvatavasti, Riias Valga-Viljandi raioonist sihivad kaubavoolud, arvatavasti Tallinna, Pärnu ja Riia peale, nii et Tõrva-Valga tee võib välja kujuneda juurdeveo raudteeks Riiale.

L.-Eesti magistraali seisukohalt peaks nende samade raudtee liinide järjekord järgmine olema: 1) Tartu-Viljandi-Pärnu ühes Pärnu sadama ümberkorraldamisega.

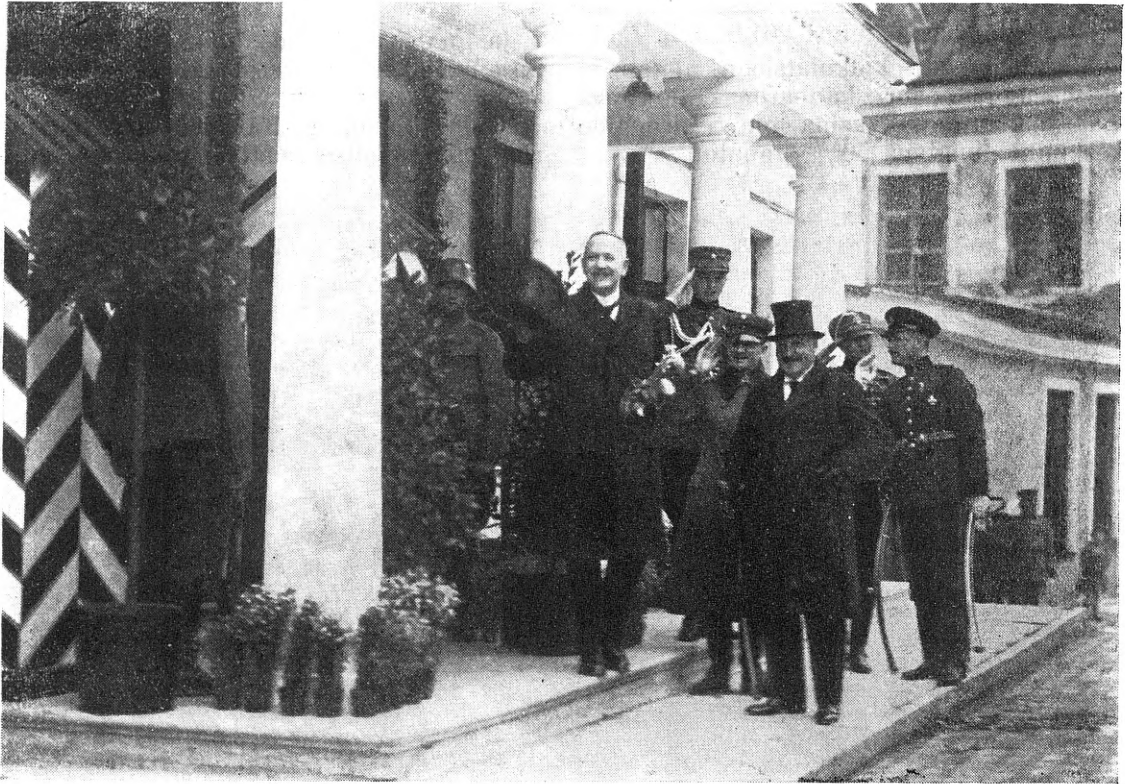
Kitsaropaline Valga-Viljandi haruteega Tõrva—Abja ja laiaropaline Petseri—Tartu.

Tartu-Viljandi-Pärnu raudtee elluviimine on põhipaneva tähtsusega ja kui Venemaa transiidiga ligemal ajal mitte arvestada, siis osutuvad teised (Petseri-Tartu ja Valga Viljandi) liinid sellele juurdeveetedenä.

Tee ehitus	1,114 miljr. Emk.
Veerev koosseis	0,512 " "
Eksplaatats. kapital.	0,043 " "

Kokku 1,669 miljr. Emk.

Veereva koosseisu kuludes on ette nähtud 2 paari reisijate- ja 4 paari kaubaronge. Veole tulev kaupade hulk võimal-



Soome president Eestis.

Peale kohalejõudmist riigivanema maja trepil. President Relander, tema esimene adjutant leitn. kol. Aeymelaeus-Äimä, riigivanem Jackson, merekindluse ülem kol. Janitz.

Selle kava ja tema tähtsama osa Tartu-Pärnu raudtee ehitamine on tingitud asjaolust, kui võrd see raudtee kommerts alusel töötada suudab. Sel korral oleks selle ettevõtte finanseerimine märksa kergendatud. Loomulikult ei suuda riik maksu maksjate arvel raudteele pikema aja jooksul juurde maksta, kuigi see raudtee rahvamajandusliselt väga tulutoov võiks olla.

Tartu-Pärnu raudtee on 138 klm. pikk ja läbibast Pärnu Viljandi ja Tartu maak.

Selle raudtee ehituskulud koosnevad:

dab kaubaronge 2 paari võrra vähendada, väheneb vastavalt ka eksploatatsiooni kapital. Esimeses väljaehituses võib teed kergemate tehniliste tingimiste järele teostada lubades suuremad kallakud; edasi võib sillad puust ehitada.

Veereva koosseisu hind väheneks umbes	160 milj. Emk.
Tee ehituse kapital väheneks	200 " "
Tegev kapital väheneks	10 " "

Kokku 370 milj. Emk.

Raudtee ehituskapitaal laseks end selle järele kindlaks määrata

1,667 — 0,370 = 1,297 milj. Emk.

Eksplaatatsiooni kulud koosnevad:

1. Kauba vedu 72 milj. Emk.
2. Reisijate vedu 86 „ „

Kokku 158 milj. Emk.

Kapitaali kulud, arvates 8% kapitaali peale ühes kustutamise

$1,297 \times 8/100 = 103,8$ milj Emk.

Kokku aasta kulusi 261,8 milj. Emk.

Nagu kaupade kalkulatatsioon näitab ei ole esialgu 2 paari kaubaronge tarvilisel määral koormatud, sama on reisirongide keskmine tungivus 50% hinnatud.

1 teeklm. peale on kalkuleeritud kohalikule veole:

1. Väljaveo kaupasad 52.000 t., milles 39.000 ton. metsasaadusi sisaldub.

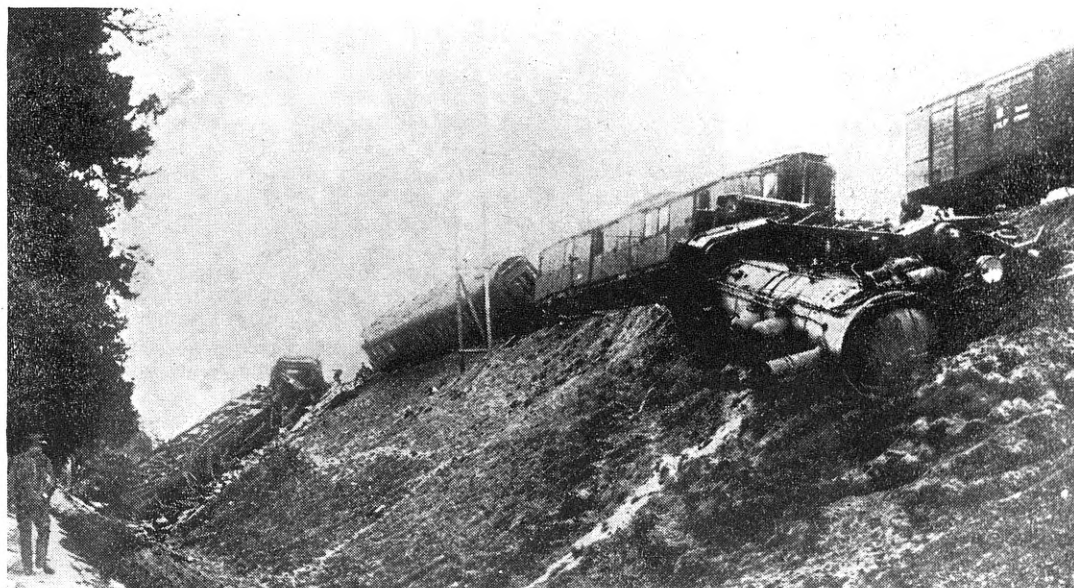
2. Sisseveo kaupasad 34.000 ton. Transiit veole on 1 teeklm. peale kalkuleeritud:

Välja- ja sisseveo kaupasad kokku 143.000 ton., selles arvus esinevad metsasaadused 91.000 ton.

ja lina ning takud 8.000 ton.

Sissetulek sellest veost on kalkuleeritud 161 milj. Emk.

Kuna kohaliku transiidi arvestamine riigi laiaroopalise raudtee kaubaveo and-



Saksa kiirrongi raudteeõnnetus Poola koridoris — Tsheri ja Stargardi jaamade vahel.

Vastava veereva koosseisu ärakasutamisega võib eksploatatsiooni kulusi veel alla suruda, vähemalt 20 milj. Emk. võrra, nii et kogu raudtee aasta kulusi ümarguselt 240 milj. Emk. hinnata tohiksime. Eksploatatsiooni kulu arvud vastavad meie riigi laiaroopalise raudtee võrgu 1922 a. eksploatatsiooni andmetele.

Raudtee veole tulevad kaubad on liigitatud kohalikkudeks ja kohalikuks transiitkaupadeks.

Esimesse liiki kuuluvad kaubad, mis raudtee ümbruskond annab ja mis ta tarvitab, teise liiki kuuluvad Tartu—Valga—Petseri raiooni minevad ja sealt tulevad kaubad. Venemaa transiidiga ei ole üldse arvestatud.

metele põhjeneda võib ja sellep. teest kõrvale kaldumine suur ei tohiks olla, muutub kohaliku kaubaveo määramine üsna ebamääraseks.

Kuid kalkuleeritud arvud tohiks siiski ka kohaliku kaubaveo suhtes tõele üsna ligidal seista. Nende kaupade tihedus on kalkuleeritud 86.000 t. Pärnu—Tallinna kitsaroopalise kaubaveo liikumise tihedus on umbes 92.000 t. Sellel raudteel liiguvad valdavalt ainult kohalikud kaubad, kuna transiit Pärnu—Tallinna vahel võrdlemisi väike.

Nii oli 1923 a. transiit kaupe Pärnust Tallinnasse 9.300 t. ja Tallinnast Pärnusse 6.300 t., kokku 15.600 t. Järjelikult Pärnu—Tallinna kitsaroopalise raudtee kohaliku

veo tihedus oli umbes 77.000 t., mis üsna ligidane ülal kalkuleeritud arvule. Reisi-
jate vedu on arvestatud vastavalt kes-
misele liikumise tihedusele laiaroopolisel
raudteel 1923 a. Keenist—Nõuni, nimelt
348.000 reisiijat 1 teeklm. peale. Kõiki
sissetulekuid kokkuvõttes, leiame:

1. Väljaveo kaupade veost	28.668.000	Emk.
2. Sisseveo " "	34.201.000	"
3. Transiit " "	97.997.000	"
4. Teise kl. reisipiletite müügist	11.592.000	"
5. Kolmanda kl. reisipile- tite müügist	66.540.000	"
6. Bagashi veost	3.450.000	"
7. Mitmesug. sissetulekud	12.100.000	"

Kokku 254.548.000 Emk.

Kuna ülal raudtee aastakulud 240 milj.
Emk. peale hinnatud, siis selgub, et Tartu
—Pärnu raudtee puhast kasu umbes 14,5
milj. Emk. näitab. Sarnase resultaadi
selgituseks olgu tähendatud, et riigi laia-
roopolise raudtee võrk eksploatatsiooni
koefitsiendiga umbes 0,78 töötab, s. t. ta
katab 22% ülejäägiga oma eksploatatsiooni
kulud kinni.

Laiaroopolise raudtee võrgu kaubaveo
keskmise tihedus on umbes 135.000 t.,
kuna see tihedus Tartu—Pärnu raudteel
229.000 t. arvestatud. Võidakse edasi öelda,
et Tartu—Pärnu raudtee Tartu—Tallinna
raudtee eksploatatsiooni märksa halvendab.
Esiialgu tuleb sarnase halvenemisega arves-
tada, kuid praegu töötava kogu laiaroopa-
lise raudtee võrgu eksploatatsiooni peale
see halvenemine tuntavalt ei mõju, sest
üldine liikumisel olev tonnide arv väheneb
protsentuaalselt üsna vähe. Üldine tonnide
arv sisemaalisi kaupasi oli 1922. a.
756.000 t., see arv väheneb Tartu—Pärnu
tee tõttu umbes 100.000 t. ehk umbes 13%
võrra. Arveneb tarvidus ja tootmine
katab selle defitsiidi varsti kinni.

Kui ehitakse Petseri—Tartu ja Viljandi—
Valga, siis saab Tartu—Pärnu teosa veel
parema resultaadiga töötama. Arusaada-
valt on Petseri—Tartu ja Valga—Viljandi
raudteed eksploatatsiooni suhtes palju
halvemates tingimustes, sest nad peavad
töötama ainult kohaliku veoga, nagu
juurdeveo raudteed.

Petseri—Tartu raudtee, sama alustel
hinnatud, nagu Tartu—Pärnu, ja hinda-
mine 10% võrra suurendatud raskemate
ehitustingimuste arvel, tuleks ehituse
maksma umbes 900 milj. Emk.; Viljandi—
Valga ja Tõrva—Abja, umbes 120 klm.,

tuleks maksma umbes 500 milj. Emk.
Nende raudteede eksploatatsioon ja kapi-
taali kulu oleks

Petseri—Tartu	153	milj. Emk.
Viljandi—Valga—Tõrva— Abja	90	" "

Kokku 243 milj. Emk.

Arvates liikumise tiheduse vastavalt
Tartu—Pärnu raudteele, tohiksime sisse-
tulekuid proportsionaalselt tee pikkusele
võtta, s. o. Petseri—Tartu ja Viljandi—
Valga haruga Tõrva—Abja annaks sisse-
tulekuid

$157 \times 208 / 138 = 235$ milj. Emk.

Ka need juureveo raudteed saaksid
üsna rahuloldava resultaadiga töötama.

Ülal seadsime L.-Eesti raudtee võrgu
väljaarenemise eeltingimiseks Pärnu sa-
dama ümberkorraldamise.

Pärnu sadamat tuleks dokkide ja kraa-
nadega varustada, merikanaali vähemalt
20 jalani suurendada, mis umbkaudu
maksma läheb:

1. Kanaali süvendamine	120	milj. Emk.
2. Sadama ladud ja tehni- line sisseseade	50	" "

Kokku 170 milj. Emk.

Nii tuleks L.-Eesti raudtee võrgu teos-
tamine minimaalselt maksma:

1. Tartu—Pärnu	1,3	miljr. Emk.
2. Petseri—Tartu	0,9	" "
3. Valga—Viljandi, haruga Tõrva—Abja	0,5	" "
4. Pärnu sadama korda- seadmine	0,17	" "

Kokku 2,87 miljr. Emk.

Selle teede võrgu eksploatatsiooni kulud:

1. Tartu—Pärnu	138	milj. Emk.
2. Petseri—Tartu	81	" "
3. Valga—Viljandi ja Tõrva—Abja	50	" "
4. Pärnu sadama korras- hoid	20	" "

Kokku 289 milj. Emk.

Kapitaali kulu

$$2,870.000.000 \times 8100 = 229,6 \text{ " "}$$

Kokku 518,6 mil. Emk.

Sissetulekuid annab raudtee võrk ja
sadam:

1. Tartu—Pärnu raudtee	254	milj. Emk.
2. Tartu—Petseri	} 235	" "
3. Valga—Viljandi ja Tõrva—Abja		
4. Sadama maksud	30	" "

Kokku 519 milj. Emk.



Sellega oleks kulud tuludega otsotsaga koos.

Arusaadavalt on siin toodud arvestus umbkaudne, kuid siiski jääb mulje, et kogu siin käsitatud ettevõtte end kommerts alustel korraldada laseb. Selle tõenduseks on kontsessiooni nõutamise plaanid meie kitsaroopalise raudteede võrgu väljaarendamiseks. Peab oletama, et kontsessioonäär ei taha mitte ainult otsotsaga välja tulla, vaid ka puhast teenida. Siin toodud arvestus peaks igatahes ettevaatusele juhtima riigi poolt soodustuste ehk garantiide väljaandmisel.

Raudteede võrgu väljaarendamisega ei tohiks veel piirduda. Raudteed töötavad tulutoovalt, kui nad juureveoteega varustatud. Juureveo teede all tuleks nimetada meie siseveeteid, mida mööda peaaesjalikult metsasaadused liiguvad.

Eestkätt tuleks korraldada liikumist Emajõe Tartust Võrtsjärveni, Võrtsjärve sadamate vahel ja V. Emajõest kuni Tellisteni. Väikeste kuludega võiks seda teed laevasõiduks 1,0 mtr. süvisega korraldada ja sadama sildadega varustada.

Mis puutub maanteedesse, siis on nende tarvidus üldiselt tunnustatud. Üht peaks siin meeles pidama, et tuleb eestkätt neid maanteid korraldada, mis raudteedele baseeruvad ja mis raudteele juureveo teeks on.

Nii siis, esiteks, määrasime põhimõtet, millel teede korraldamine peab põhjenema, teiseks näitasime, et L.-Eesti Pärnu sadamale peab baseeruma, kolmandaks, märki-

sime selle raudtee kava. mis L.-Eestis esimeses järjekorras teostamisele tuleks võtta, neljandaks, näitasime, et raudteede teostamine kommertsalustel sündida võiks, viimaks, tuletasime meelde juureveo — vee- ja maanteed korraldamise tarvidust. Kokkuvõttes tohiks järgmisi põhilauseid üles seada:

1. Teede võrgu arenemine peab põhjenema majanduslisele kalkulatsioonile, mis selgitab, missugune ühendustee tüüp antud juhtumisel eksploatatsioonis kõige kasulik.

2. Teede võrgu kondikava määrab meie oludes merisadamate asendus, nende kasutamise tingimused ja käesoleva raiooni asendus välisriikide suhtes.

3. Vastukaaluks Riia mõjule L.-Eestis tuleb esimeses järjekorras teostada laiaroopalise raudtee ühendus Tartust Pärnusse ja Pärnu sadam vastavalt ümberkorraldata.

4. Pärnu sadama mõjukonna suurendamiseks ja Riia mõju paraliseerimiseks tuleb teises järjekorras teostada Petseri—Tartu laiaroopaline ja kitsaroopaline Valga—Viljandi haruteega Tõrva—Abja.

5. Emajõe—Võrtsjärve veeteed tuleb korralikuks laevasõiduteeks muuta.

6. Maanteed korraldamine peab sündima eestkätt niisugustes sihtides, mis võimaldab kogu teedevõrgu tervikuna töötamise, mille selgroots L.-Eesti magistraal Petserist—Pärnusse.

Tallinn, 29. III. 25.

Riigi Raudteevalitsuse tegevus välisriikidega ühenduste soetamise ja arendamise alal 1924 a.

Välismaade raudteedega ühendusse astumise arendamisega, mille sihiks reisijate, багаaši ja kaupade vedude alal igasuguste kergenduste, soodustuste ja lihtsus-tamiste saavutamine, on raudteevalitsus läinud aasta kestel suurt edu saavutanud, mis veelgi suurem oleks olnud, kui mitte majanduslised kitsikused seda halvanud poleks.

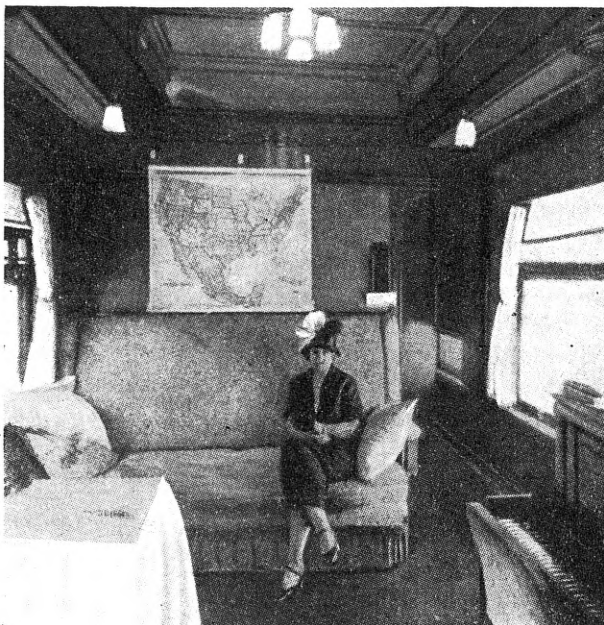
Saavutatud edust annab juba tõendust asjaolu, et läinud aasta jooksul raudteevalitsust osavõtma oli kutsutud 14 raudteetasjandust puutuvatest konverentsidest. 11 konverentsile said esitajad läkitatud, kuna

kahele, Florentsias 28/IV — 8/V ärapeetud järjekorralisele rahvusvahelisele raudteede otseühendustes kaupade ja reisijate veo alal üleskerkinud küsimuste lahendamise konverentsile ja Neapolis 11—15/XI ärapeetud järjekorralisele iga-aastasele sõiduplaanide kokkukõlastamise konverentsile, esitajad läkitamata jäid, ja ühest Moskvas 28/XI — 6/XII ärapeetud konverentsist, raudteevalitsuse esitajatena Läti raudteede esitajad osavõtsid neile antud volituste põhjal.

Enamjagu konverentsidest R. Val. osavõtul, nimelt arvu poolest 7, said just ära

peetud meile lähemate riikide, nagu Vene, Läti, Leedu, Saksa raudteedevalitsuste esitajatega tähendatud riikidega otseühenduste küsimuste lahendamiseks ja edasiarendamiseks, kuna ülejääva arvu konverentsidel rdtval. esitajatele juba üleeuroopalise tähtsusega raudteeasjandust puutuvatest küsimuste lahendamistest ja otsustamistest osavõtta tuli.

Tähendatud konverentside realsetest saavutustest oleks laiaulatuslise tähtsusega 4—21/II. 24 a. Leningraadi konverentsil väljatöötatud S. S. S. R. — Eesti—Läti raudteede otseühenduse kokkulepe, mis elluviidud läinud aasta 1/VI, mitmesuguste asjasse puutuvate määrustega ja 1—29/VI—24 a. Riia konverentsil väljatöötatud sama otseühenduste konventsiioon, mis käesoleval aastal ratifitseeritakse ja mille reisijate- ja багаashiveo ja kaupade veo määrused sarnased Berni üleeuropa samadele määrustele ja 28/IV—2/V—24 a. Riia ja 10—15/IX—24 Tallinna konverentsidel väljatöötatud Eesti — Läti — Leedu—Saksa raudteede otseühenduse kokkulepe arvete õiendamise määruste täiendamine ja lunamaksu frankatuuri ja kiirkaubaveo sisseadmine.



Salongvagon Kanada raudteedel.

Eesti — Prantsus — Inglis otseühenduse elluviimise alal on möödunud aasta kestel küll energilisi samme astunud, kahel konverentsil 25 ja 26/VIII Brüsselis ja 25/XI Pariisis, isegi välisministeeriumi esitaja viibinud, kuid raudteevalitsusest ärarippumatutel põhjustel pole need senini veel soovitavaid tagajärgi annud ja küsimust tuleb, võib olla, veel mitme konverentsi

kaudu lahendada.

Möödunud aasta kestel on ka väljatöötatud 10—15/IX Tallinnas ja 22—24/XI Berliinis ärapeetud konverentsidel lepingu kava Eesti, Läti, Leedu ja Saksa Königsbergi (Pr.) raudteede valitsuste ja rahvusvahelise magamisvagnite Seltsi vahel väikekauba saadetuste veo kohta Magamisvagnite seltsi korraldusel, mis maksma hakkab käesolev. aastal.

Peale loetlute on veel leping Rootsi Reisibürooga sõlmitud Eesti kupong-piletite müügi kohta.

Kõike kokkuvõttes peab tähendama, et vaatamata äärmiselt piiratud koosseisu peale, suudetud paljugi ärateha välisriikidega läbikäimise hõlbustamises ning tehtud töötajajärgedega täiesti rahul võib olla.



Riigi turbatööstus.

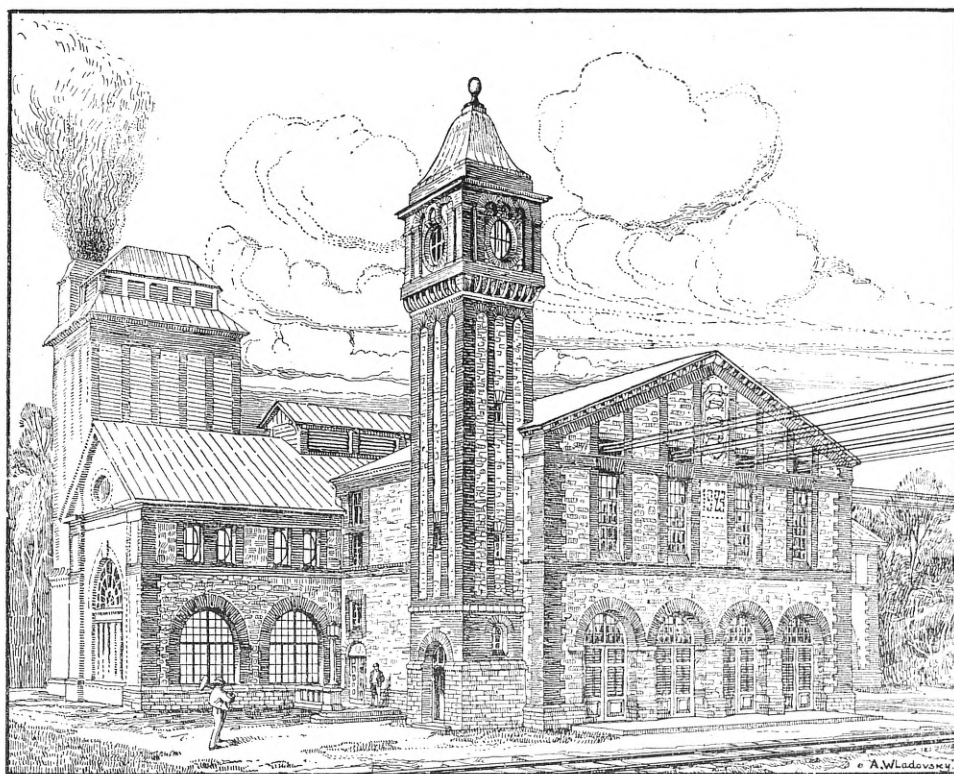
Eesti suurimad soojustagavarad on turbas. Rabad katavad tervelt 14% riigi üldpin-nast ja neis sisalduv küttagavara on määratu. Nii suudaks ainult Jööpre raba Pärnumaal anda juba üle 7.000.000.000 puuda õhukuiva küttesturvast, millest üksi jatkuks kogu Eesti tööstuse ja raudteede küttestarviduse rahuldamiseks sadadeks

aastateks. Kuid küttesturba töötamine on seotud teatud tehniliste raskustega, sest praegusel turbatööstuse arenemisjärgul on turba kuivatamine võimalik ainult suvel ja oleneb ilmastikust, mis meie kliimas mõnikord tööd väga tuntuvalt takistab, nii et praegu peab turbatööstus sellepärast tegutsema umbes samadel tingimustel nagu

põllumeeski ja väga vihmastel suvidel võib teda tabada samuti ikaldus. Need meetodid aga, mille abil toores turbamass sellekohastes vabrikutes puhttööstuslikul viisil kütteineks muudetakse, on praegu alles arenemisjärgus, ning nende meetodide abil saadud tooted kallid. Nende raskustega on ka seletatav, mispärast turbatööstus praegustel oludel suuremat tulu anda ei suuda. Riigi üldmajanduslisest seisukohast on aga kütteturba töötamine väga suure tähtsusega, sest tema aitab

algus, võib öelda, ulatab vabariigi algpäivini. Nii alustas kaubandus-tööstusministeeriumi kütteinete keskkomitee turbategu juba 1919 a. ja raudteevalitsus — 1920 a. Kolme nende rajatud tööstuse eksploateerimist jätkabki nüüd riigi turbatööstus, kuid hoopis suuremal määral ning sootuks teistel tööstuse juhtimise põhimõtetel.

Põhimääruste järele on riigi turbatööstus iseseisev riigi tööstusettevõtte, kelle asjaajamine, valitsemine ning kontroll on riigi



Turbatööstuse elektrikeskjaam Ellamaal.

metsalaastamist piirata ja võimaldab põletispuude asemel tarbepuid valmistada ning neid siseriigis küttepuude näol põletamise asemel eksport-kaubana välismaile vedada. Nii on ka mõistetav, miks just riik ise turbatööstust arendama pidi hakkama ning selleks iseseisva ettevõtte — riigi turbatööstuse — asutas.

Iseseisva tööstusettevõtteks hakkas riigi turbatööstus tegutsema riigikogus 27 juunil 1922 a. vastuvõetud riigi turbatööstuse põhimääruste jõusse astumisega, s. o. 21 juulil 1922 a. Kuid riiklik turbavalmistamine on seegipärast palju vanem ja tema

üldmajapidamisest lahutatud ning sünnib tööstuse põhimääruste alusel. Juhtimise kord on kesktee hariliku aktsiaseltsi ning riigiasutuse juhtimisviisi vahel. Tööstusel on oma juhatus ning nõukogu. Praegune põhikapitaal on 260.000.000 marka.

Tööstuse tegevus on koondatud kahele alale: 1) kütteturba valmistamisele ning müügile ja 2) turbas sisalduva soojuse-energia muutmisele elektrienergiaks Ellamaa kaugemaa elektrijaamas ning selle edasiandmisele tarvitajaile. Mõlemas suunas on töö 3-aastase tegevuse jooksul järjest kasvamas.

Riigi turbatööstusel on praegu kolm tööstust: Ellamaal, Lavassaares ja Arukülas.

Ellamaa tööstus asub samanimelises ja ligiolevas Sooniste rabades 60 klm. Tallinnast, Sooniste jaama juures. Rabade pinda on kokku 1500 hektari, turbakihi paksus 4—6 mtr. Aasta 3—4 pärast, kui raba täiesti vajunud, saab siit kõige paremat turvast. Käesoleval aastal töötab siin 15 elevaator-turbapressi, valmistades üle 2.000.000 puuda õhukuiva pressturvast.

Turbaveoks on rappa ehitatud üle 15 klm. kitsaroopalist raudteed. Turbavedu sünnib mootorveduritega.

Tööliste ja ametnikkude mahutamiseks on ehitatud 3 asundust kokku 1000 tööliselise.

Toodang läheb Ellamaa jõujaama kütteks ning Tallinna küttestarvitajate varustamiseks.

Lavassaare turbatööstus asub Pärnumaal, 20 klm. Pärnu sadamast. Tööstust ühendab viimasega oma kitsaroopaline raudtee, haruteega Sindi vabrikuni Pärnu jõe parempoolisel kaldal. Jööpre ehk Lavassaare raba on kõige suurem Eestis ja umbes 300 ruut-klm. pinnaga ja kohati kuni 9 mtr. ehk 4 sülda sügav. Tänavusel hooajal töötab 6 elevaatorpressi ning üks bagermasin, tootes umbes 900.000 puuda pressturvast.

Enamjagu presse töötab elektrimootoriga, mille jõustamiseks on ehitatud 260 h. j. elektrijaam. Osa töötab aurujõul lokomobiilidega. Turvas läheb Sindi vabriku ja Pärnu raiooni varustamiseks.

Aruküla turbatööstus on vähem ja asub Tallinna—Tapa raudtee ääres, 23 klm. Tallinnast. Siin töötab 3 elevaatorpressi (lokomobiilidega), andes umbes 350.000 õhukuiva pressturvast, mis läheb kõik Tallinna varustamiseks. Raba on turbatöökis hästi valminud ja turba väärtus on väga kõrge. Tööstuse juures, nagu Lavassaareski, on tööliste ja ametnikkude asundus.

Kõik need tööstused on nüüd lõpulikult kujunemas ja hakkavad oma normaalse tootusvõimeni jõudma. Kõige selgemini väljendub see nende tööstuste üldtoodangu järjekindlas kasvamises. Nii oli riigi turbatööstuse üldine pressturba toodang:

1922 a.	14.600.000	pätsi ehk	3.600	kantsülda
1923 „	26.500.000	„	6.500	„
1924 „	41.000.000	„	10.500	„

Suuremal määral on turvast müüdnud muuseas ka Tallinna linna elektrijaamale,

nii et 1924/25 aasta talvel on kogu Tallinn tarvitanud riigi turbatööstuse turbast saadud valgust ning elektrienergiat.

Ellamaa kaugemaa elektrijaama eesmärgiks on tööstuse, raudtee, linnade, põllumajanduse jne. jõustamine üle 100 klm. pikkusel liinil Tallinnast Haapsaluni. Kütteks tarvitab jaam Ellamaa turbatööstuse turvast, peamiselt just müügiks ja transpordiks kõlbmatut turvast, metsi vastavalt kokku hoides.

Jaama ehitus ühes masinate, elektrisäade ja tarvilikkude kõrgepinge liinidega ning alajaamadega nõudis ümmarguselt 125.000.000 Eesti marka. Tegelikult asuti jaama ehitamisele 29. septembril 1922 a., kõik suuremad välistööd lõpetati erakorralise kiirusega veel samal aastal ja turbatööstuse hooaja algul, mais 1923 a. andis jõujaam juba energiat, jõustades tööstuse turbamasinaid. Jaama hoone on ehitatud paest ja telliskivist. Hoone on üks kaunimaist seesuguseist ehitusist Eestis.

Elektrijaama üldvõime on 2200 h. j. Kõik masinad töötavad turbaküttega. Auru masinad on varustatud eelküttega turba jaoks. Selle tõttu on küttestarvitus viimase piirini vähendud, sest põlemine on täiuslik ning soendatud õhu juurevool ülihästi reguleeritav.

Jõujaamast läheb 3 kõrgepinge päälliini: Tallinna — 35.000 voldiline — 60 klm. pikk. Haapsalu — 15.000 voldiline — 47 klm. pikk ja rabaliinid — 3.000 voldiline 17 klm. kogupikkusega. Viimased on turbamasinate jõustamiseks, pinges transformeerimata.

Kõik liinid on õhuliinid ja puust mastidel, maha arvates liini lõpp Tallinnas, mis raudmastidel. Liinid lähevad piki Tallinna—Haapsalu raudteed. Haruliinid on kõigis suurtes raudteejaamades pumbamajade jõustamiseks ning jaamade ja ümbruskonna asundite valgustamiseks. Tööstuse jõustamise haruliinid ulatavad 5—7 klm. päällinist.

Tallinnas lõpeb liin suure alajaamaga, milles 35.000-voldiline pinge transformeeritaks 3000-voldiliseks.

Ellamaa elektrijaam töötab alles teist aastat, kuid tema koorem on kasvanud erakorralise kiirusega. Läänud aastal sünnitas jaam 1.400.000 kvat., käesoleval aastal aga peab nõudmiste rahuldamiseks sünnitama vähemalt 3.000.000 kvat.

Kuni viimase ajani oli elekter Eestis ikka veel enam uhkusasi ning peamiselt

kult suuremate linnade ning alevite osa. Nüüd aga on võimalik elektrit saada maal üksikuil küladel, kesk- ja väiketööstustel ning muil tarvitajail Tallinnast Haapsaluni. Ja ta nõudmine on tõesti suur ning huvi tema vastu aina kasvab. Kuid praegune jaama võime on 20 aastaks ette ära müüdud ja praegu ei ole enam võimalik uusi tarvitajaid hakata varustama, vaid võib seda teha alles pärast jaama tuntavat laiendamist, mis on lähemate aastate möödapääsemata ülesanne.

Praegu liiguvad Tallinna — Pääsküla elektrirongid juba ligi aasta Ellamaa elektrijaama energiaga. Sama energiat tarvitavad raudtee päätehased ning muud raudtee-

asutused ning jaamad Tallinnast Haapsaluni, sõjaväe arsenaali töökojad, Eesti keemiateshas ABA atsetileenfabrik, a.-s. J. Trumm ja Ko. tikuvabrik, hiljuti asutatud L. Scheeri tubakavabrik ja Nõmme ning Keila alevid. Tema energiat tarvitavad maal sae- ja jahuveskid, villakraasimisevabrikud, meiereid jne., milleks on asutatud elektritarvitajate ühingud Ristil ja Taebala-Linnamäel, tema elektrivalgel õpivad tulevased rahvavalgustajad Haapsalu õpetajate seminaris ning tema abil läbitavad õhu Haapsalu raadiojaama sõnumid teel teistesse riikidesse. Kuid tema osa kasvab seda enam, mida tihedamalt mässib maad elektrijuhede võrk.



J. Kirsipuu 25 a. raudtee teenistuses.

14. juunil pühitseb praegune Tallinna sadamajaama ülem Johann Kirsipuu oma 25 aastast ameti juubeli, mil puhul jubilaari ka omalt poolt tervitame ja soovime temale samasugust tööjõudu ja tagajärjekat tegevust omal alal ka edespidi.

J. Kirsipuu on sündinud 21. oktoobril 1869 a. (vana kalendri järele). Astus 1887 a. Tartu raudteejaama telegrafi õpilaseks, teenis telegrafistina 1888—1890 ja 1894—1896 aastani Balti raudteel, 1897—1907 a. Pärnu-Tallinna kitsaropalisel raudteel esiteks jaamaülemana ja pärast piletite kontrollöörina. Poliitilistel põhjustel vangistati 1907 a. J. Kirsipuu ja saadeti Balti kubermangudest välja. Vahepeal teenides Peterburi kaubamajades raamatupidajana, astus 1913 a. uuesti raudtee teenistusse, seekord Schitomiri raudteele, raudteejaamade arvepidamise kontrollöörina. 1916 a. sõitis kodumaale tagasi, olles vahepeal raamatupidajana, miilitsaülemana ja panga kassapidajana ametis. 1. nov. 1918 määrati J. Kirsipuu Tallinna sadamajaamaülemaks, missugusel kohal ka praegust püsib.

Raudteilt Euroopast.

Reisimuljed. — August Oja. (Järg).

7. Saksamaa raudtee ja kiirrong.

Saksamaa raudtee väärleb tähelepanu oma arenenud tehnika poolest. Raudtee ehituste ja sisseseadete täiendamine on nähtavasti kaasa sammumas kõige moodsamate nõuetega. Liikumise tsentralisatsioon ja signalisatsioon on täiuseni arenenud, ja seda kõik eriti suure ning kiire liikumise juures.

Kuid selle juures peab meeletuleta Saksamaa raudteelase energilist kaastööd niisuguse suure aparaadi, nagu seda raudteeliikumise võrk on, töötamiseks ja korrashoiuks. Ei või äraunustada, et sakslase usinus, mis selle rahvale nii üldiselt omane, ka siin tingimata suurt osa on mänginud, ja mängib ka veel tänapäev, mis väljendub ka igas nende tegevuses.

Läbi Ida-Preisimaa viib meid kiirrong kuuekümmne kilomeetri kiirusega tunnis. Ööpimeduses oleme läbisõitnud sellest osast, oleme läbi ka Poola-Danzigi koridorist. Ajutist Poola territooriumil sõitmist tunnistavad veel mõned Poola politseinikud, kes rongi üle piiri saatnud. Hommiku valge on selleks ajaks kätte jõudnud.

Vilguvad mööda raudtee jaamad, ülesõidukohad . . . Külad ja linnakesed, mida väikseid siin palju. Punane teliskivi paistab siin ehitustes silma. Raudtee ääre on istutatud, sajade kilomeetrite ulatuses kuusepõõsad sirgjoones, paralleelselt raudteeliinile, nii et moodustab seega loomulik kaitseaed tarviliikus kõrguses. Ei ole siin enam ka tarvis laude ega väravaid, millest aeda ehitada (meie lumeväravad).

Maastik on Põhja-Saksamaal lageda võitu, kalduv isegi madalmaale poole. Siit Berliini poole sõites, juba Berliinile lähemal, viib raudtee mitmekümne kilomeetrilisel pikkusel mööda väikese kõrgustiku serva, kuna pahemat kätt avaneb vaade madalate heinamaade peale.

Varsti hakkab järgnema Berliini eeslinnade rägastik.

Saksa kiirrongide koossead on meile juba ka tuttavaks saanud. Kord ja puhtus vagunites ei jäta ka midagi soovida. Ainult kallis on kohvi, mida rongi peatusel jaamades, jaamaeinelaust vagunitesse laiali kantakse.

Nagu teada, on Saksamaal reisiringides laialt tarvitusel ka neljanda klassi vagunid. Sõit nendes on odavam, kui kolmanda klassi vagunites. Reisija arvab muidugi, et selle tõttu võib siin odavalt reisida; kuna neljandas klassis üsna viisakalt võib sõita, kuid igal juhtumisel ei ole see küllalt läbiviidav, nimelt järgmistel põhjustel:

Neljanda klassi vagunid ei käi kaasas mitte iga rongiga. Neid ronge aga on mitu liiki: kiirrongid, harilikud reisiringid, kohalikud rongid ja isegi luksusingid (Eilzüge—Schnellzüge, Personenzüge, Dzüge, Luxuszüge). Sõiduplaanilt ronge valides valdab sind siis kitsikus: missugusega sõita? Kiirrongis sõit on hulga kallim kui harilikus reisiringis; viimasega sõita tähendaks aga kahekordset ajakaotust, kui mitte rohkem. Neljandaklassi vagunid käivad aga kaasas ainult nende kõige aeglasemate rongidega. Aeg on aga raha.

Kolmandas klassis aga sõidab peajasja-

likult kõik niisugune publikum, mida meil teises klassis näha võib. See on intelligentne klass ja suursugu kiht, kes aegade keerus vaeseks jäänud.

Silma paistavad „Frauenabteilungen“ — kupeed mida ka Saksa Kinder-, Küche-Kirche- kohuslised healmeelid näivad tarvitavat.

Teises klassis on juba sõitjaid vähem, esimeses aga üksikud. Siin liiguvad kas sõjaajast rikkad, mõned juudid ehk teised ärimehed, või kõrgemad ametnikud ning riigitegelased. Suur osa ka väljamaalasi.

See esimeseklassi vagun tuletab ka meelega raudse Preisimaa lähema mineviku päivi: vaguniakna eesriided veel endisest ajast, keiserlikkude vappidega, võib olla ka keiserlikkus vaimus nagu kogu Saksamaa oma valitsejatest aastakümnete kestes kasvatatud.

8. Berliin.

Idast ja kagust viib rong Berliin-Friedrichstrasse jaama, linna südamesse Friedrichstrasse uulitsasse. Eestist sõitjatel tuleb arusaadavalt selles jaamas mahaminna, kui tahetakse kõige lähemat teed valida.

Meie olude seisukohalt vaadates võiks muidugi arvata, et raudtee Berliini sisse, nagu meie riigi pealinnagi, viib mööda kõrvalisemaid tänavaid; rahvarikkamates liikumiskohtades aga aitaksid liikumisvõimalust lahendada viaduktid ja muud sarnased. Berliinis ei ole aga mitte nii. Siin sünnib raudteeliikumine tänaval ja maa all, kuid ka üle majakatuste. Mitmes jaamas, nii ka Friedrichstrasse omas, on jaamaesised niiviisi kolmekordsed; sisse sõidul peatas meie rong ruumikas halles, kõrvalolevate majakatuste kõrgusel. Enne jaama jõudmist olime aga mitu kilomeetrit sõitnud üle majakatuste, kõrguse mõistes.

Sarnane tehnika edu on kättesaavutatud ka liikumises kogu Berliinis.

Tänavnurkadel juhivad liikumist rahvarikkamates kohtades politseinikud, pasunapuhumisega märku andes. Ühtesoodu voolav autode meri seisatab silmapilguks märguandmise peale, kuni järjekorraliselt läbilastud trammivagunid; siis lõõmab jälle edasi.

Raudteevõrk tänavatel on kahekordne: üks all, teine üleval. Kolmandaks on maa-alune raudtee.

Kõiki neid ühendusi võib kasutada ka „otsetühenduste“ näol, ilma ümberistumiseteta.

See sünnib järgmiselt.

Istud „Unterbahnile“ ühes tema jaamas. Tükk aega maa-aluses pimeduses pöörase kiirusega edasi kihutanud, leiad end äkki tänaval sama kiirelt edasikihutamast. Mõni tänavnurk möödunud, tunned tõusu nagu aeroplani, tänav kaob kuhugi alla, kõrval aga vahelduvad majakorrad ja katused . . . Varsti jälle tänaval — ja nii vaheldub see kaleidoskoop, — kuni viimaks jälle vajume maa alla pimedusse, ning lõpetame siin sõidu mõne minuti pärast,

elektriseeritud õhkkonna mulje, nagu seda peegeldab ka Halle oma tööliste hulkade ja sündmustega. Mitme kilomeetri pikkusel kiirgab öises pimeduses hiigla tulemeri liikuvates sirgjoonelistes jugades. Paistab, nagu oleksid need põlevad raudteerongid, mis vastastikku tormavad. Selgub ka, et ongi kaevanduste elektriraudteed. Käib töö, kaugele paistab kuma ja kostab kõmin. Nagu „tehnikaluule“ paistab seekõik.

Järgmiseks hommikuks oleme juba Saksamaa lõunapiiril.



Dresdeni pearaudteejaam Saksamaal.

kui oleme jõudnud lõpujaama. Tuleme välja Anhalter- või Potsdamer-Bahnhofi juures, kuna peale olime istund Tiergarteni juures.

Ka need mõlemad jaamad on linna sees, lähedal kesklinnale.

9. Lõuna poole.

Anhalter-Bahnhofist istume peale ka kiirrongile, mis viib meid välja lõuna poole.

On laupäeva õhtu ja selle tõttu linnast väljasõitjaid palju. Peaasjalikult ametnikud ja ärimehed.

Hallest mööda sõites avaneb paremat kätt võluv õine panoraam, mis jätab

Mittekindel olles, kus nimelt peatame, võtsin kaasreisijale pileti esialgu Nürnbergini. Tee peal aga otsustasime, et peatame alles Münchenis, mispärast ka tarvidus tekkis piletit Münchenini uuedada. Pean siinkohal allakriipsutama, et mul selleks mitte tarvis ei olnud rongilt maha minna, vaid rongil võisin konduktorilt lisapileti osta, mida ka tegin. Reisija hindab niisugust mõnusust väga ja soovib, et igas riigis sarnane kord raudteel maksmas oleks.

München annab juba lõunamaalikuma mulje. Saksa eelpostina lõunas on ta veel tähtsaks keskpunktiks turistidele. Siit lähevad välja teeharud Alpidesse, nii

lõuna kui ka edela ja kagu poole. Alpide lähedus annab ennast igal sammul tunda.

Raudteejaamas on näha suur osa reisi-
jatest turistide ülikonnas: lühikesed püksid,
pikad sokid, kübar sulgedega ja pakk
seljas (nagu Baieri rahvariided). Igalühel
oma siht; üks reisib ühele, teine teisele
poole. Liiguvad kõik elavalt ringi ja
uurivad sõiduplaane.

Ruumikas ja hästi otstarbekohaselt sisse-
seatud jaamahoones on ka kõigiti kätte-
saadavaks tehtud sõiduplaanid ning teadete
saamine. Reisibürood mitmes osakonnas
ja rahavahetuskassad töötavad varase püha-
päeva hommiku peale vaatamata. Teateid
igasuguseid saab maksuta.

Suviseks hooajaks on eriti pühapäeviti
käima pandud n. n. väljasõidu rongid, mis
veavad huvi- ja lõbureisijaid ümbrusesse
ja mägestiku. Lähenev 1. juuni on üldi-
selt Kesk- ja Lõuna-Euroopa suviste sõidu-
plaanide maksamahakkamise ajaks, ja sel-
lega ühenduses on ka reisijatel tarvis tutvuneda
olla võivate muudatustega sõidu-
plaanis.

Münchenist Schweitsi poole pääsemiseks
on tarvis sõita, kui valida kõige otsem tee,
kas Friedrichshafeni ehk Lindau linnade
kaudu Bodeni järve äärest. Et sõit Fried-
richshafeni (tollesama kust esimene Zep-
pelin Ameerikasse lendas) Münchenist na-
tuke tagasi tundus, siis otsustasime üle-
sõiduks valida Lindaud.

Lindau linnake asub täitsa Boodeni järve
sees, saarekesena. Mannermaaga on saar
ühendatud paari muuliga; ühte mööda
nendest käib raudtee linna sisse. Laeva-
ühendus käib aga sadamast mööda järve.

Tähelpanu äratav Lindau raudteejaam
oma suureviisilise ehituse poolest. Paari
aasta eest on see modernim jaamahoone
ehitatud ja paistab selle tõttu ka veel õige
värske. Sisseseade ja puhtuse poolest võib
teda võrrelda peaaegu Helsingi raudtee-
jaamaga. Helsingis kui riigi pealinnas on
sarnane suurus arusaadav; kuid Lindaus
kui väikses piirilinnas üksikul järvesaare-
kesel tundub see kogu uhkuseasjana.

Jaama kõrval, minnes sadama poole, on
terve rida esimese järgu hotelle, kõigi
mõnususatega. Trammiliikumine linnas puu-
dub, kuid see on nähtavasti väikese terri-
tooriumi süü.

Arvata võiks, et miks kõik need reisi-
mõnususused siin, kuid väljasõidul on sada-
mas märgata õige mitmekesiseid reisijaid,
mis laseb oletada suurt liikumist siin, siis,
kui on käes hooaeg. Paistab silma üks
tõusva päikese maa mees (jaapanlane),
üks tõmmu iludus Serbiast või Rumeeni-
niast, siis mõned aristokraatlike välimusega
vanaherrad, venekeelt rääkijad, võib olla
ka suure jagamata Venemaa ülesehitajad.
Tähendab, läbisõitjaid Lindaus ikka leidub,
ja need uhked hotellid siin ei ole mitte
asjata.

10. Saksamaa reklaam.

Tahaksin rääkida veel paar sõna rek-
laamist Saksamaa raudteedel.

See on lühidalt öeldes karjuv. Sama
karjuv kui Saksamaa häda, mida seletab
sulle iga sakslane esimesel jutujamisel
kui võõras võõraga ja mida reklameerivad
ka üleskutsed raudteel ning jaamades. Ma
mõtlen siin hädaüleskutseid, mis manit-
sesid Saksa kodanikke oma viimaseid
tagavara kapitaale riigikassa hoiule andma,
et sellega kaasa aidata Saksa majanduse
ja rahaasjanduse paranemisele.

Kuid raudteed, kui üht võõraste ja üldse
kõikide liikumise peasoni, on kasutama
hakkanud, ja väga edukalt, just Saksa
äriilm.

Ma ütlen „kasutama,“ kuid võib mõista
ka nii, et raudtee on osanud ennast ka
reklaami keskkohaks teha.

Meie oludele seda soovitada ei tea kui
kohane oleks, kuid meie raudteevalitsused
ja äritegelased võiksid seda siiski arvesse
võtta.

Sest vaadake: juba Preisimaalt hakkate
raudteeservas korduvalt lugema üht peal-
kirja mingisuguse nimetusega, igal võima-
likult silmapaistvaval kohal, selgelt ja
värvikalt maalitud. Kord mõnel mööda-
vilksataval majaseinal, kord jaamahoone-
l, ülesõidu kohal, metsa serval heinaküüni
ääres jne. jne. kuni lõpmatuseni. Nii kuni
Saksamaa lõuna piirini, mitmesaja kilo-
meetri ulatusel. Ja üksainuke sõna.

See on reklaam.

Kas mõni meil ei teeks seda Valgast
Narvani?

(Järgneb).

Kroonika.

Eesti.

— **Uus kaubaveo tariif.** Alates 1. juulist hakkab meie raudteedel uus kaubaveo tariif maksma.

— **Lastekodu Kaarepere mõisa.** Raudteevalitsuse korraldusel on avatud tänavu Kaarepera asunduses laste kolonii, kuhu umbes 100 last paigutatud võib saada.

— **Ametimuudatused.** Riigi laiaroopalise raudtee endise I. tee ja ehituse jaoskonna ülem ins. R. Mitt on Valka sama koha peale üleviidud. Ametist vabastatud oma palvel on kitsaroopalise raudtee tee ja paranduse Tallinna jaoskonna ülem N. P a v l o v.

— **Suuremad ehitused raudtee alal Tallinna sõlmes.** Praegust on käsil Baltiski maanteel viadukti ja Rohu tänaval tunneli ehitamised. Tööd on 13^{1/2} miljoni marga eest ettevõtja ins. Rossmann'ile väljaantud, kuna tööde juhtimine on ins. A. Johanson'i kätte usaldatud.

— **Puhkusele lubatud.** Riigi laiaroopalise raudtee ülem ins. V. R e i n o k on puhkusele lubatud, arvates 13. juunist kuni 3 juulini.

— **Uued jaama nimetused.** Uue kaubaveo tariifi maksma hakkamisel saavad mõned jaamad ümbernimetatud ja nimelt:

Vana nimi	Uus nimi
Voldi	Tabivere
Baltiski	Paldiski
Pritsu	Palupera
Koikküla	Koikküla.

Latvia.

— **Uutest raudteedest.** Valitsuse poolt on praegust ehitusel Miitavi—Liibavi (1524 m/m) raudtee. Lätlastel on küll praegust ühendus (Saksa laius) Miitavi ja Liibavi vahel Mosheiki kaudu, kuid sellest liinist on osa Leedumaa territooriumil. Et seda pahet kõrvaldada, selleks ongi oma piirides raudtee ehitusele asutud. Ehituse töösi juhatab ins. L e i m a n i s.

Palju on räägitud ka Riia—Lemsalu—Ruhja kitsaroopalise raudtee ehitamisest, kuid asi ei taha veel mitte paigast nihkuda. Teatavasti andis Valitsus kontsessiooni nimetatud raudtee ehitamiseks Põhja-Läti raudtee aktsia seltsile, mis üks haru end. „I. juureveo raudtee seltsist Vene-maal“ on.

Kontsessioon anti juba kahe aasta eest, kuid ehitamine on seni siiski viibinud. Nagu meie vastavalt poolt kuuleme, ei ole seltsil korda läinud välislaenu saada ja oma kapitaalidega on võimatu ehitada. Selts on lõpuks pööranud Valitsuse poole garantii saamiseks raudtee sisetulekute alal, sest arvata on, et raudtee esimese kümne aasta jooksul kahjuga töötama saab. Valitsus garantiid oma peale ei võtnud ja nagu kuuleme, loobub selts nüüd lõpulikult nimetatud raudtee ehitamisest.

Leedumaa.

— **Uus raudtee Schaulist Meemelini.** Leedu raudteevalitsusel on praegust ehitamisel normaal laiusega raudtee Schaulist Meemelini. Käesoleval aastal ehitakse raudtee kuni Telschi linnani, tuleval aastal aga lõpuni kuni Klaipedani (Meemel). Raudtee ehitustööde tehniliseks juhatajaks on prof. ins. Pistolkohrs, kes möödunud aastal meie teedeministeriumis Tallinna raudteesõlme ümberprojekteerimise alal töötas.

Saksamaa.

— **Uued tolli ja passikorraldused Saksa-Leedu piiril.** Uue sõiduplaani maksmahakkamisel sünnivad passi ja tolli toimetused Riia (Tallinnast) Saksamaale sõitjatel: Leedu oma — vagunites (Kazluruda ja Virbalise jaamade vahel) ja Saksa oma — Eydtkuhneni jaamas.

Tagasisõites sünnivad nimetatud toimetused: Saksa oma — Stallupöneni ja Eydtkuhneni vahel vagunites ja Leedu oma — Virbalise jaamas.

Venemaa.

— **Õhuühendus Königsberg—Moskva.** Alates 1. maist peavad „Dero-lufti“ reisilennukid korralikku ühendust Königsbergi ja Moskva vahel. Sõidud on igal äripäeval, sõiduaeg kestab 9 tundi, kuna sõidu hind ühe otsa eest 75 dollari.