

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

Toimetuse ja talituse: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32, Kontor avatud kella 9—4. Sealsamas ka tellimiste ja kuulutuste vastuvõtmine. Telefon: nr. 161 Raudtee keskjaam. Toimetaja kõnetunnid: kella 10—12 p. Ärijuhi kõnetunnid: kella 9—10 ja 3—4.	Ilmub 2 korda kuus.	Kuulutuste hinnad:
	Tellimise hind 500 mk. aastas. " " 260 " 1/2 " " " 140 " 1/4 " Üksiku numbri hind 25 mk.	Kuulutuste küljel: 1 m/m. ühel veerul 6 mk. Kaantel: 1 m/m. ühel veerul 10 mk. Tekstis: 1 m/m. ühel veerul 12 mk.
Nr. 1.	Märts	1922.

„Eesti Raudtee“ lugejatele.

Tungivat tarvidust oma eri-ajakirja järele tunti raudteelaste peres juba ammugi, iseäranis tuntavaks muutus see tarvidus siis, kui meie raudteed sõja tegevuse lõpetamise järel enam-vähem normaal-olukorda kujunenud olid, kus raudteelastel rohkem aega jätkus vaimlise toidu tarvitamiseks, — laiemas ringkonnas ajakirjanduse lugemiseks.

Üldajakirjanduses kui rahva hääles, kirjutustes raudteest ja raudteelastest, leidsid viimased tihti ikka sarnaseid sõnumeid, milledes raudtee ja raudteelaste halbu külgi valgustatud. — Et need aga nii ühekülgsest läbikaalutud, kõikidesse peensustesse tungimata, tundusid mitmesugused etteheited, kui põhjendamata, mõnikord raudteelastele kaunis kibedatena. Ei saa salata, — vigasid tehti, eksitusi juhtus, tuli avalikuks ka hooletusi, kuid tabajaid püüdjaid leidis siiski rohkem, kui unustajaid hoidjaid.

Kõigi nende peensustesse tungida, avalikkuse ees neid raskusi seletama minna, ei olnud tol ajal igakord sünnis. Lihtsalt vaigiti, kõrvaldati mis kõrvaldada lubas ehk anti ka seletusi, kuid õige harva, kuna need seletused, kui üldtähtsusetaks tunnustatuna mõnikord avaldamata jäeti.

Waja oli aga ometi kõigi nende pahede kõrvaldamiseks vahendit luua, — seesugust, mis ärimeest, reisijat, ehk harilikku kodanikku raudteelastega ja raudtee oludega tutvustada ja lepitada oleks suutnud, mis raudteelastele enestele nende kohuseid rahva vastu rohkem õpetlisel teel meelde oleks tuletanud, neid mõningas arusaamatuses, mille üle otsekohe sed ametlised jnhtnöörid puudunud, — juhatanud ja lõpuks, isikutele,

ärilede ja asutustele, kes raudteeasjandusest huvitatud, korralikku ja tarvilist informatsiooni pakkunud.

Selleks peeti kõige kohasemaks raudteelastel oma eri-ajakirja väljaandmisega esineda, tähelepannes, et sarnased teistes riikides juba ammugi olemas, — ja seda lubas teostada lõpuks nüüd normaalsemaks muutunud olukord, ühine jõud ja tahtmine.

Täna esimest Eesti raudtee ajakirja numbrit „Eesti Raudteed“ väljalastes, millega selle, eeltähendatud, püüdele alus pandud, tuleks nimetada, et „Eesti Raudtee“ põhimõte on: töötada üldistes huvides, selle sõna kõige laiemas mõttes, kusjuures ta ei saa anduma ei mingisuguste erakondliste ega kihtide, ei ka üksikute isikute huvide mõju alla, vaid tema tegevus neist kõrgemal peab seisma üldiste kultuuriliste püüete kasuks.

„Eesti Raudtee“ saab peajasjalikult eneses sisaldama:

1. Perioodilisi teateid ja statistilisi andmeid kõigi Eesti Vabariigis olevate riigi- ja eraraudteede eksploatatsioonist, otseühendustest välisriikidega, lepingutest ja kavatsustest raudtee asjanduse ja ehituste alal.

2. Kõiksugu teateid Vabariigi Valitsuse määrustest, otsustest, korraldustest, ringkirjadest, kauba- ja reisijate veotariifidest, nende muutmistest ja täiendustest.

3. Kõiksugu üld-tähtsusega Raudteevalitsuste ja Raudtee Nõukogude korraldusi ja otsustusi reisijate ja kaubaveo asjus. Teateid Raudtee politsei korraldustest ja tegevusest jne.

4. Ajaloolisi vesteid teadusest, pilte, joo-
nistusi ja plaanisid raudtee eri-alalt, nalja ja
luuletusi jne.

5. Järjekorralist kroonikat sündmustest
ja juhtumistest raudteel jne.

6. Ärilisi kuulutusi kõige laiemal alal.

Tänades ühtlasi lahkeid kaastöölisi, kes
„Eesti Raudtee“ esimeste numbrite sisuli-
seks varustamiseks kaasa on aidanud, kui
ka edaspidi oma lahket kaastööd ning
toetust lubavad, jääb „Eesti Raudtee“ huvi-
tud ringkonnalt lahket poolehoidmist lootma.

Esimene Eesti riigi raudteevalitsus.

Ehk küll meie riigi iseseisvus 24. veebr. 1918. a.
väljakuulutati, võis meie raudtee, kui Eesti
raudtee oma tegevust algada alles sama aasta
stigisel, peale Saksa okkupatsiooni, mil kogu võim
Eestis uueste Aju-
tise Valitsuse kätte
üle läks. Esimese
ametlise telegrammi
Eesti raudtee loomise
üle tiksutas telegraaf
alles 15. novembril.
See oli järgmise si-
suline:

„15. nov. peale on
inseneer Karl Ips-
berg kõikide Eesti
Vabariigi laiaroopa-
liste raudteede üle-
maks nimetatud. Üht-
lasi on tema peale
pandud ka ajuti tee-
paranduse osakonna
juhatus. Raudtee va-
litsus asub Tallinna
jaamas. See Eesti
Ajutise Valitsuse kor-
raldus tuleb kõigile
raudteeametn. ja töö-
listele nendele aru-
saadavas keeles teada
anda“.

Teedeminister

Peterson.

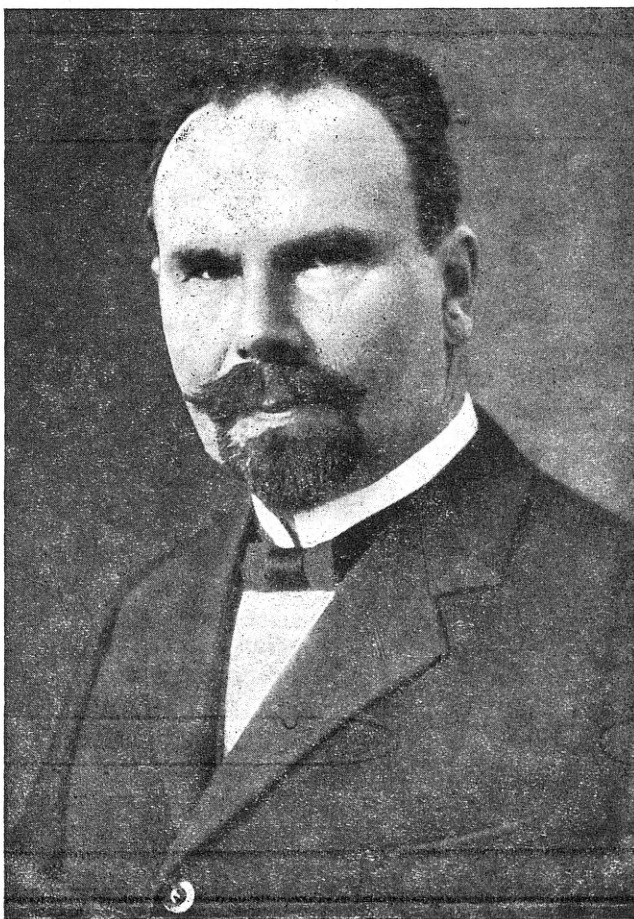
Eel-avaldatud Aju-
tise Valitsuse ette-
panekul oma kohuste
täitmisele asudes al-
gas insen. Ipsberg
muude korralduste
seas ka raudtee va-
litsuse loomist, kuhu
rohkem vilunuid ametnikke valiti.

6. detsembril oli valitsuse koosseis järgmiselt
kindlaks määratud:

- 1) Liikumise osakonna ülemaks -- M. Elias.
- 2) Veo-osakonna ülemaks — ins. W. Reinok.
- 3) Tervishoiu osakonna ülemaks — Dr. A. Lübek.

4) Telegraafi osakonna ülemaks — A. Kapsi.

5) Tee-ehituste osakonna ü. — ins. J. Tartland
Sellega oli tolleaegne raudtee valitsus 5. osa-
konda jaotatud.



Esimene raudtee ülem inseneer K. Ipsberg.
(Praegune Teedeminister.)

Esimeseks raudtee-
valitsuse asukohaks
olid Tallinna endise
veneaegse tee-ehitus-
te osakonna ruumid
(Nunne tän. nr. 30).

Alguses tuli raud-
teevalit. paljude ras-
kustega võidelda: oli
vaja juhtivaid töö-
jõude, tööviljakust,
distsipliini jalule sea-
dimist, vigastatud tee
ja ehituste osalist
parandust jne., kuna
ka sõda oma mõju
avaldamata ei jättnud.

Kõigist neist ras-
kustest saadi aga
ometi üle, kuigi see
kõigilt tubli kannat-
ust nõudis.

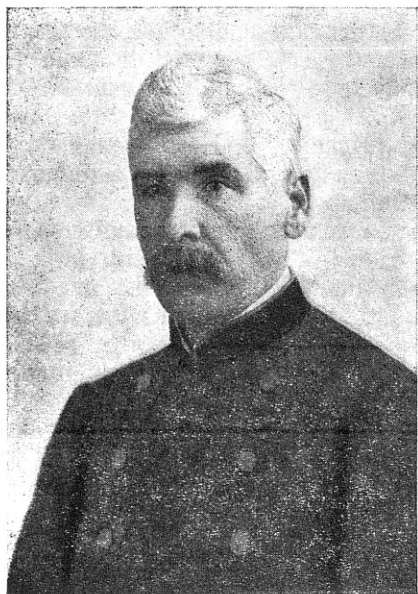
1919. a. aug. lahkus
ins. Ipsberg raud-
teeülemakohalt, põh-
jendades oma ameti-
st lahkumist sellega
(nagu seda raudtee-
ülem viimane käsu-
kiri, nr. 41, näitab)
„et tema katsetega,
raudteeteenijate te-
gevust poliitiliste par-
teide seisukohalt hin-
nata, leppida ei või-
nud“, kuid kutsuti
hiljem, — 1921. a.

aga teedeministriks.

Vahepeal on osalt ka mõned teised selleaegse
valitsuse liikmed (esakonna juhatajad) lahkunud.
M. Elias — surma läbi (25. aprillil 1920. a.).

Inseneer, Ipsbergi asemele sai raudtee ülemaks
inseneer W. Reinok.

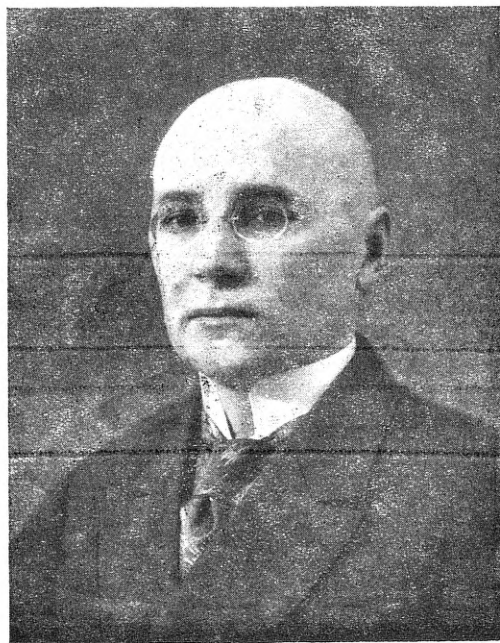
Riigi raudteevalitsuse esimesed osakonna ülemad.



Likumise osakonna ülem M. Elias
(† 25. IV. 1920).



Tervishoiu osakonna ülem
Dr. A. Lübek.



Veo osakonna ülem ins.-tehn. V. Reinok
(praegune riigiraudteede ülem).

Esimene Eesti raudtee jaamaülemate ja -abide kongress.

Kongress peeti ära 25., 26. ja 27. jaan. s. a. Tartus. Peale Raudtee Liidu laiali saatmist ei olnud raudteelastel mingisugust ühendavat orgaani, vajadus viimase järgi oli aga väga tungiv. Iseäranis viimasel ajal olid mitmed küsimused ja vahekorrad tekkinud, mis kiiret läbirääkimist ja lahendamist nõudsid.

Kongressi organiseerijateks astusid kokku Võru jaamaülem Koppel, Petseri jaamaülem Annus, Jõgeva jaamaülem A. Kangur ja Tallinna reisijate jaamaülema abi Põrk. Et raudteelt kohaseid ruume raske saada oleks olnud, tulid organiseerijad otsusele kongressi Tartus ära pidada, kus jaama ligidal seesugused ruumid leidsid.

Saadikuid kongressile saatsid kõik Eesti Vabariigi raudteede jaamad, laia- kui ka kitsarööpaliselt teedelt.

Iga viie jaamaülema ja abi kohta tuli üks saadik, kes ka pea kõik 25. jaanuari hommikuks Tartu olid ilmunud.

Peale saadikute võtsivad kongressist osa, riigi raudteede liikumise osakonna ülem hra Reimann, kaubanduse jaoskonna juhataja hra Saar ja kohalik liikumise revident hra Murri. Niisama võtsivad kongressist osa palju isikuid teistelt teenistuse aladelt informatsiooni mõttes. Hääleõiguslisi saadikuid oli üldiselt 47, nendest mitmed kahe grupe poolt volitatud.

Kongressi avas Võru jaamaülem Koppel. Tervituse kõne pidas Petseri jaamaülem Annus, mille järele kongressi juhatuse valimisele asuti. Valiti kongressi juhatajaks Tartu jaamaülem R. Seeberg, abideks A. Koppel Võrust ja Tats Viljandist. Sekretäariks — Tartu jaamaülema abi R. Ojason, abideks J. Sulg Paliverest ja Lambakahar Kiltisist.

Juhataja tervitas saadikuid ja pani ette hüdni laulda, austada püstitõusmisega vabadussõjas langenud kangelasi, sest et peale vabadussõja lõppu raudteelastel polnud veel juhust olnud kokku tulla; niisama austati püstitõusmisega surma läb lahkunud endist liikumise osakonna ülemat M. Eliast. Peale selle pani juhataja ette esimesele Eesti Vabariigi raudteede ülemale ja praegusele teedeministrile ins. Ipsberg'ile tervitus-telegramm saata. Edasi toonitades, et vist peaaegu kõik saadikud on raudtee sakslastelt ülevõtmise ja organiseerimise ajal ins. Ipsberg'i energilisel juhatusel töötanud, mil suur vaimustuse aga ka kannatuste aeg oli. Ei olla vist ühte liikumise

osakonna ametnikku, kellel ins. Ipsberg'i aegust mitte hea mälestus poleks jäänud. Ettepanekud võeti kõik vastu.

Raudteevalitsuse nimel tervitas kongressi kaubanduse jaoskonna juhataja hra Saar. Peale selle oli tulnud veel kirjalikke tervitusi.

Harutusele tuli Eesti raudteede liikumise osakonna ametnikkude kutseühisuse loomise küsimus.

See oleks täieste uus raudteelaste organisatsioon, kuhu kuuluksid kõik liikumise osakonna ametnikud ja ka need teiste osakondade ametnikud, kes toetava liikmetena liituda soovivad. Ühisuse põhikiri võeti paragraafide kaupa ilma pikemate vaieluseteta vastu.

Kutseühisuse juhatuse asupaigaks määrati kongressi poolt Tartu. Peale 10 minutilise vaheaja, et kandidaatide üle läbi rääkida, asuti ajutise ühisuse juhatuse valimisele.

Kinnisel hääletamisel valitakse juhatusse: Seeberg ja Ojason Tartust, Lambakahar Kiltisist, Krausberg Sõmerpalust, Tats Viljandist, Koppel Võrust ja Põrk Tallinnast. Nende asemikkudeks: Aug. Tamm ja Kuhi Tartust, H. Kangur Kohilast, A. Kangur Jõgevast, Mitri Voldist, Kruusberg Naivast ja Kello Tartust.

Juhatause liikmed jaotasid ametid oma vahel — R. Seeberg ühisuse esimeheks ja R. Ojason asjaajajaks.

Liikmemaksuks määrati õieti ühemeelselt 150 marka aastas, peale selle ühekordne sisseastumise maks 100 marka.

Esimene kongressi päev oli õige asjalik; tehti tööd, ilma et palju vaielusi oleks kuulnud.

Teine kongressi päev oli palju elavam ja põnevam eelmisest. Harutusele tulid küsimused, mis raudteelaste veres palju paksu verd tekitanud ning nende ja raudteevalitsuse vahel põneva vahekorra loonud.

Tuli seisukoha võtmine teiste osakondade ja riikliste asutuste läbi, väljaspool alluvust, jaamaülemate peale pandavate kohustuste kohta.

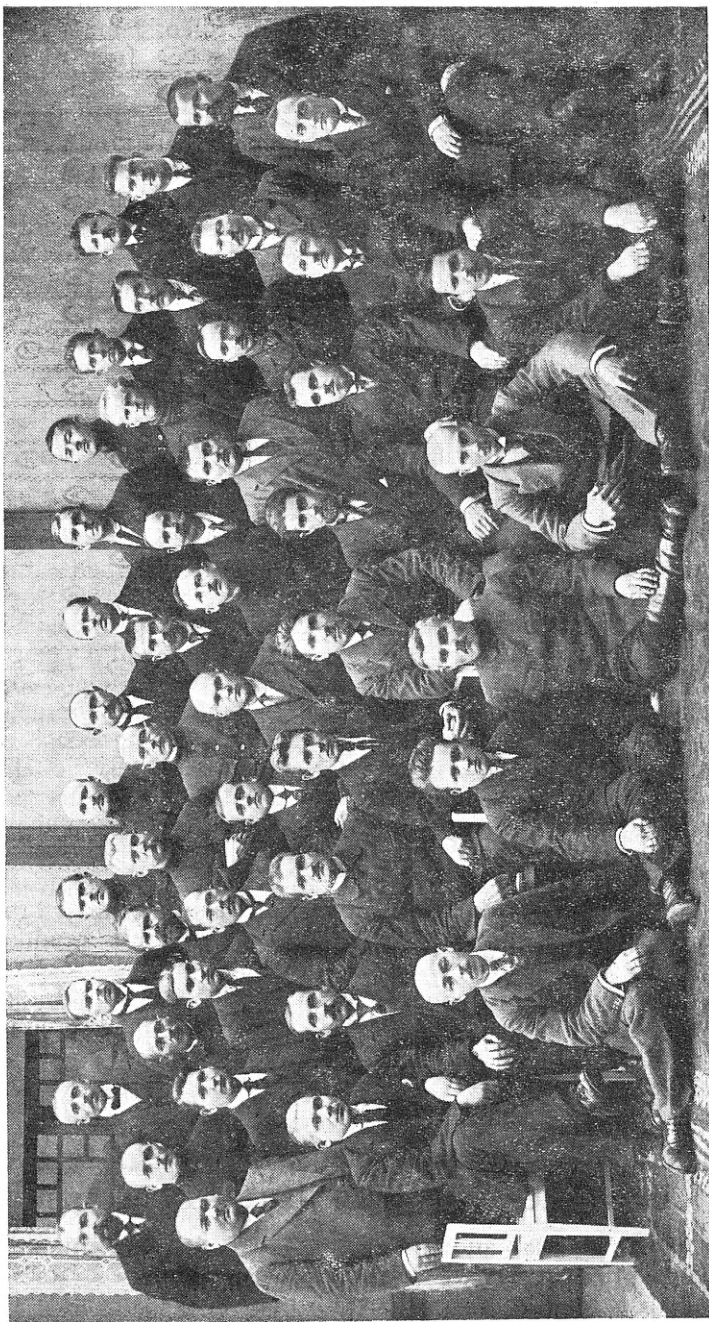
Varustuse osakond on jaamaülemate peale pannud puuladude valve kohustuse, tasu ei anta, ehk — siis nimetamata väiksel määral; küll peab aga jaamaülem vastutust kandma. Paljud puuvirnad ladudes on ümber kukkunud, puud viletsaste laotud ja varustuse osakonna ametnikkude poolt hooltumatult vastu võetud. Seal sunnitakse

jaamaülemaid niisuguseid korratumaid ja mõõtmata ladusid vastu võtma; kui siis puude saatmise juures puudujäägid ette tulevad, võetakse jaamaülemad kohulikule vastutusele.

Liikumise osakonna ülem selektab, et varustuse osakonna ettepanek, kõikide puuladude valvet ja vastutust nende eest jaamaülemate peale panna, sai protesteeritud ja selgitamisele antud, missugused ladud ja missugusel määral võib jaamaülemate peale panna. Tuleb välja, et jaamaülemad on heasüdamlised ja lasevad teiste osakondade ametnike endid eksploteerida. Varustuse osakonna kohta arvab hra Saar, et see kõikidest osakondadest kõige õnnetum on, sest tal ei ole veel põhja all ja alluvuse seisukord on temal täiesti tundmata. Ta on küll püüdnud raudteel peremeest mängida, isegi mõnele jaamaülemale karistusi määrata, kuid liikumise osakond olla kõik niisugused otsused protesteerinud ja tühistanud ning tihti õiged süüdlased päevalgele toonud.

Õige kuumaks läheb õhk, kui käsukirja nr. 121 p. 9 arutusele tuleb. Nimetatud käsukirja punktiga oli terve raudteelaste pere 1. jaanuaril 1921. a. nagu lahtilastuks loetud, ehk neid küll ajutiselt oma kohtadele jäätti, sest ei või ju korraka kõiki teenijaid

ära lasta, õlguigi et süüteo teeks. Selle määrusega hakkasid aga kõik vähem palka saama ja saavad paljud seda veel tänini.



Kongressist osavõtjad. Alumine rida pahemalt poolt paremale: J. Valk, E. Jurs, M. Tamm, J. Sastok, A. Kallas; teine rida: V. Lambakahar, R. Ojasson (kongr. sekr.), H. Tats, R. Seeberg (kongr. juhataja), A. Koppel, J. Sulg, K. Saar (kaub. jaosk. juh.), A. Reimann (liikum. osak. ülem), A. Murri; kolmas rida: O. Voika, J. Sisasik, V. Otter, A. Einmann, A. Krausberg, G. Põrk, A. Kangur, H. Kangur, B. Tiits, K. Poom, A. Särm; neljas rida: A. Landmann, E. Liiver, A. Vellmann, V. Annus, J. Kirsipuu, A. Jaakson, V. Ein, J. Nuutsion, A. Rosenfeldt, R. Kello; viies rida: E. Sooblik, R. Krausberg, A. Kelmser, R. Reitsak, A. Kallikorm, K. Mitri, H. Gutmann, L. Pilden, Leifeldt, T. Möller ja H. Sögel.

Käsukirja kohta võeti järgmine resolutsioon vastu:

Silmaspidades, et käsukirja nr. 121 p. 9 järgi terve raudteelaste pere nagu lahtilastuks loetakse, ehk neid küll ajutiselt oma kohtadele jäätti, kuna nad pea kõik

endised teenijad olid ja Eesti riiki ühes sõjaväega on kaitsenud, palub kongress valitsust väljaselgitada, kelle poolt ja mis-suguseks otstarbeks oli tähendatud käsukiri peenelt väljatöötatud, ühes sellega käsukirja 9. punkti ära muuta ja kõigile selle all kannatajatele nende teenistuse õigused tagasi anda, kui ka saamata summad välja maksta.

Peale selle seletab veel juhataja, et siin on vähem materjaalse küljega tegemist, rohkem rõhku tuleb panna moraalsele mõttele, kus selle käsukirjaga terve raudteelaste perele hoop näkku antud.

Kolmandal päeval loeti teedeministri ins. Ipsberg'i vastus-telegramm tervituse peale ette ja arutati priipiletite, raudtee sauna, palga maksmise ja korterite küsimusi, mis kõik raudteelaste kasuks lahendada tuleks.

Kongressi lõpupoole tuleb veel telegraafiline teade, et riigikontroll olla otsusele tulnud, teenijatelt 1919. aastal saadud puude eest raha sisse nõuda. Kongress otsustas, et sarnane nõudmine tuleb tagasi lükata; esiteks on ta hiljaks jäänud ja teiseks arvati 1919. aasta korteri raha ühes küttega. Üldiselt soetas sarnane riigikontrolli nõudmine õige mugava meeoleolu saadikute keskel.

Selle otsuse tegemisega oli kongressi töö ka lõpetatud.

Lõpuks võtab esimesena sõna raudteevalitsuse esitaja hra Saar ja avaldab raudteevalitsuse nimel kongressile tänu töö eest, mida olla tehtud põhjalikult ja asjalikult. Olnud isiklike asju, kuid see on loomulik, ja neid oleks võinud veel rohkemgi olla, kui seda arvesse võtta, et kaua aega raudtee teenijad ja raudteevalitsus lahus töötasid. Kõneleja arvab, et nüüd vahekord muutub, — on loodud kontakt ja see toovad ainult üldist kasu. Oli enne tehtud üldiselt tööd, siis saavat see töö nüüd veel intensiivsemaks. Kõneleja

konstateerib, et ka vigu on tehtud, nii raudteevalitsuse, kui ka teenijate poolt. Nüüd aga, kus loodud kutseühisus, võetakse tarvitusele kõik abinõud, et kõiki asju koha peal lahendada. Kui on midagi, mis uuendada tuleb, tehtagu ettepanekuid. Raudteevalitsus ei jäta ühtegi ettepanekut läbi vaatamata ja läbi kaalumata.

Kongressi otsuste kohta ütleb hra Saar, et need kõik raudteevalitsusele enam-vähem vastuvõetavad on ja neid katsutakse läbi viia.

Kongressi juhataja hra Seeberg tänab raudteevalitsuse esitajaid vastutulelikkuse eest ja paneb saadikutele südame peale, et ühendus on jõud. Sellepärast peaksid nad püüdma, et iga ametnik liikumise osakonnas astuks kutseühisuse liikmeks. Üldiselt olgu meie märgusõna: „Kõik ühe eest ja üks kõige eest.“

Kutseühisuse juhataja kohta ütleb ta, et see püüab tehtud otsusi läbi viia, tundes enese seljataga hulga liikmete toetust. Ühtlasi tuleb ka meelde, et kõikide kohuseks on korralik kohuste täitmine.

Kongress lõpeb hümni laulmisega.

Peale kongressi lõppu käisid saadikud veel ülikooli muuseumides, anatoomikumis, tähetornis, raadio ja meteoroloogiajaamades, kus viimases meteoroloogia observatooriumi juhataja hra Tõllasepp kõiki sissesedeid näitas ja kongressist osavõtjatele meteoroloogia alalt terve ettelugemise pidas.

Õhtul oli veel Vanemuises omavaheline koosviibimine, mille peale saadikud kodupoole sõitsid.

Üldiselt jäi kongressist mulje, et nii-hästi liini teenijate kui ka raudteevalitsuse ühine püüe on, Eesti raudteed hiilgavale järjele tõsta.

Palju on tehtud, aga veel rohkem on teha — seks ühist jõudu.

Lühike statistiline ülevaade Eesti vabariigi laiaroopaliste raudteede tegevuse üle 1919—1921 aastatel.

Alljärgnev kirjeldus sisaldab andmeid, mis riigi raudtee 1919—1921. a. tegevusse puutuvad. Need materjaalid, mis raudteevalitsuse statistika jaoskonnal tarvitusel, pole kahjuks teadusliselt üheväärtuslised. Tervel 1919. aastal, oli vabadussõja tegevus täies hoos. Sell ajal organiseeriti raudteevalitsus, kes oma tegevust 1918. a. novembril algas, kuna eri-asutused kõigi tarviliste andmete kogumiseks alguses täiesti puu-

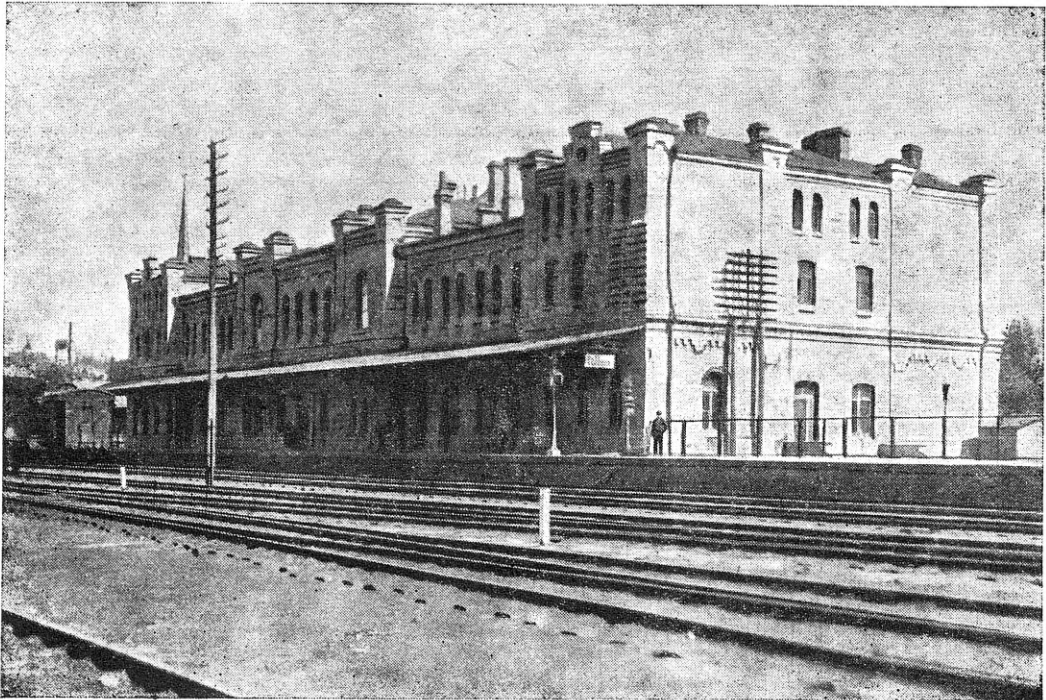
dufid. Arvesse võttes, et raudteede operatsioonid algusest toimetati Wene ajast parandatud süsteemide järgi, on nende puuduste peale vaatamata siiski võimalik ka sõja-asjasse puutuvad andmed materjaalina tarvitusele võtta, kuigi neist vahest üldine kogupilt puudulikult välja kujuneks. Ei võiks aga seda siiski iseäraliseks tähtsaks puuduseks nimetada, sest sõjaaegne majandusline riigi elu oli muidugi normaalses olu-

korras: reisijate liikumine ja kaubavedu oli surutud rahuajaga võrreldes teatud kitsikusse, ning raudteede operatsioonid olid peaaeglikult sihitud soovitud vabaduse-võitude saavutamiseks, selleks oleviku mõnusi ohverdades.

Tarvitusel olevate raudteede pikkus nimetatud kolme aasta jooksul oli sõjategevuste sunnil muutuv, ja nimelt: 1919. a. algul oli rongide liikumine laiaroopalisel teel Haapsalust—Narva ja Valgani, ning Valgast—Stakelni; kitsaroopalistel teedel samal ajal:

Aastad	Laiaroopalisel teel		Kitsaroopalisel teel	
	Aastate kogusummad	Keskmine kuude tee pikkus	Aastate kogusummad	Keskmine kuude tee pikkus
1919	6.900 klm.	575 klm.	1.272 klm.	106 klm.
1920	7.166 "	597,2 "	1.256 "	104,7 "
1921	7.992 "	666 "	768 "	64 "

Nende andmete võrdlusel on näha, et laiaroopaliste pea-teede pikkus kolme aasta jooksul, vaatamata selle peale, et mõningad piirkonnad meie raudteedelt täielikult eral-



Tallinna reisijate jaam (laiaroopalisel).

Kindlus-teel Tallinn-Sadamast—Humalani ja Valgast—Hoppani, kuna Tamsalu-Paide liin aga tarvitusele kõlbmata oli. 1919. a. mai kuul algas Tamsalu-Paide liinil parandus, mille tagajärjel 1920. a. jaanuaris juba 8 reisijate rongi võidi liikumisele lasta. Aprillis 1920. a. algas korralik rongide liikumine Petserist—Irboskani. Juulis lõpetati liikumine laiaroopalisel teel Valga—Stakelni ja kitsaroopalisel teel Valga—Hoppa piirkonnas. — Novembris avati liikumine Valga—Eesti — Valga—Latvija piirkonnas.

Peateede kasutust kuude-kogusummades, eraldi laia- ja kitsaroopalisel teel, viimaste kolme aasta jooksul, näitab järgmine tabel:

dusid, siiski suurenes ja juba 1921. a. algusest oma praeguse pikkuse ülemäärani ulatas.

Mis puutub kitsaroopalistesse teedesse, siis on näha, et nende teede kasutamine, mis alguses kaunis intensiivne oli, järkjärgult langeb, esiteks selletõttu, et suured piirkonnad (Valk-Hoppa) tarvitusest väljakukkused, ning teiseks, et otstarbekohase võistluse kõrvaldamiseks laiaroopalise piirkonna Tallinna—Nõmme, nii ka Pärnu—Tallinna era-raudtee vahest 1921. a. aprillist sai reisirongide liikumine määratud ainult Nõmme—Vääna piirkonnas. Kasutatava liini vähendamine oleks veel silmapaistvam olnud,

kui arvesse võtta Tamsalu-Paide liini (48 klm.), kus kogu liikumine 1919. a. peajasjalikult raudtee majanduslisteks otstarbeteks oli. Üldiselt peab tähendama, et kitsarööpalised teed riikliselt vähem kasutoovad on, kui laiarööpalised, ja nad arvatavasti tulevikus kohatuks tunnistatakse, kui meie maanteed täiesti korda on seatud. Lühike se jooksulise kaubaveo juures (123—145 klm.) ulatavad meil ümberlaadimise protseduuri kulud lubamata suuruseni, kuna vedu maanteedel otse sihtkohale märksa odavam tuleks.

Peale peateede olid tarvitusel laiarööpaliisel veel haru-teed, mis tervel 1919. aastal avamata seisid, ehk nad küll 1920. ja 1921.

aastatel, ulatasid: laiarööpalised — kuni 139 klm. ja kitsarööpalised — kuni 182 klm. Jaama manöövri teede pikkus kõikus laiarööpaliistel teedel 264—278 klm. vahel ja kitsarööpaliistel — 29—31 klm. vahel.

Ülemaltähendatud tee pikkuse andmed näitavad, et Eesti vabariik omab riigi raudteid eksploatatsioonis, üldises kokkuvõttes 745 klm., s. o. 1,5 klm. saja ruut-klm. maapinna ja 6,2 klm. iga 10.000 elaniku peale.

Kui nende andmetele juurelisada veel era-raudtee — Pärnu-Tallinna kitsarööpaliine 243 klm. pikkusega, siis võiks saadud kriteeriumit teiste riikide omadega järgmiselt võrrelda:

Riigi nimetus ja andmete aasta	Pea-teede pikkus	Pind ruutklm (tuhandetes)	Elanikkude arv (tuhandetes)	Ruutklm. peale	Raudtee kilomeetrite arv	
					100 ruutklm. peale	10000 elaniku peale
Eesti 1921 a. .	1.020	48	1.200	25,00	2,1	8,5
Soome 1918 a. .	3.896	377	3.301	8,75	1,1	12,3
Daani 1914 a. .	3.770	39	2.600	66,67	9,6	31,4
Norra 1920 a. .	3.286	322	2.350	7,26	0,9	13,1
Belgia 1914 a. .	8.814	30	7.700	256,67	29,8	11,4
Schvetzi 1914 a. .	4.863	41	3.937	96,02	11,8	12,3
Rootsi 1914 a. .	14.491	448	5.801	12,95	3,2	25,0
Inglise 1914 a. .	37.717	318	46.840	147,29	11,8	8,1
Prantsuse 1914 a. .	51.188	551	41.476	73,27	9,3	12,3

Nagu näha, seisab Eesti Vabariik pinna suhtes raudtee kilomeetrite arvu järgi seitsmendamal kohal, (2,1) madalamale jättes Soome (1,1) ja Norra (0,9) ja lähedale tulles Rootsile (3,2).

Eestile kõige lähem oma pinna suuruse ja elanikkude arvu järgi on Daani, kus tee pikkus 9,6 kuna Eesti Vabariigile see ainult 22% välja teeb. Tee pikkuse järele kümnetuhande elaniku peale seisab Eesti kahek-sandamal kohal, enese varju jättes ainult Inglismaad, mis tema suure elanikkude tihedusega seletatav (147), kuna Eestis sellest 17% (25) on. Elanikkude tihedus Daanis on 66,67 ruut klm. peale, s. o. 2²/₃ Eestist suurem, kuid Daanis on 10.000 elaniku peale 31,4 raudtee-kilomeetrit — 3³/₄ korda rohkem, kui Eestis, s. o. Daanis on elanikkude liikumise tarvidus umbes 10 korda täielikumalt rahuldatud. Teisest küljest, naabri, Soome Vabariigil, kellel elanikkude tihedus on ainult 8,75, tuleb 10.000 elaniku peale 12,3 raudtee kilomeetrit, ehk 1,44 korda rohkem Eestist. Arvesse võttes, et Eestis elanikkude tihedus 25 on, peab tunnistama, et liikumise tarvidus Eestis kaks korda Soomest enam rahuldatud on.

Daanimaad eeskujuks võttes, tuleb kõi-

gist eelmisest järeldada, et Eesti majanduslised huvid ja püüded saaksid tulevikus rahuloldavas külluses kätte võidetud, kui meie teede pikkus kahekordseks tõuseks, tingimisega, et elanikkude arv endiseks jääks.

Raudteede võrgu suurendamine peaks tingitud olema ühelt poolt strateegiliste kaitse-abinõude saavutamiseks piiri raioonides, teiselt poolt nende maakondade elustamiseks, kus praegu raudteed puuduvad ning hobusega vedu maa pinna olukorraga raskendatud ja viimseks, et Eesti tuleviku ülesanne oleks vahetalitajana osavõtta lääne Euroopa-Vene vahelise kaubanduse reguleerimises.

Eelmiste ülesannete täitmiseks jätkub Eestil varanduslist võimalust.

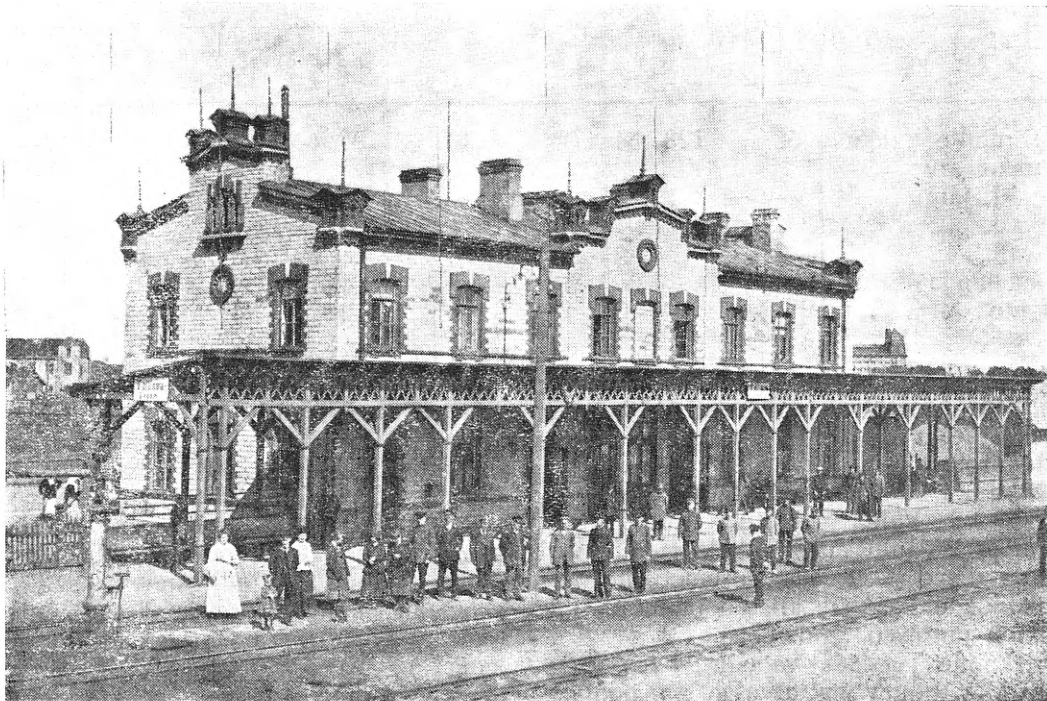
Eksploatatsiooni algusel omandas riigiraudteevalitsus hooned, teed ja muud liikumata varandused täiesti korratumas olukorras ja pidi sel puhul viibimata neid parandustöid algama, vaatamata selle peale, et sõjategevus neid töid mitmeti takistas. Iseäranis korratumas olekus võeti üle sillad, ja tee mullakeha. Kuid juba 1919 a. lõpul sai liikumata varandus enam-vähem korda seatud, nii et terve varandus oma esialgse

kapitaal-väärtuse tagasi sai. 1919 a. aruande järgi oli see väärtus laiaroopalisel teel Mk. 1.228.125.000 ja kitsaroopalisel Mk. 127.840.000, kokku Mk. 1.355.965.000 ehk selleaegse Inglise raha kursi järgi (Inglis £=350 Emk.) £ 3.875.000 eest liikumata varandusi, s. o. ühe kilomeetri raudtee peale £ 5.200. Arvesse võttes, et ühe kilomeetri tee ehitus Venemaal enne sõda maksis umbes £ 12.000, peab oletama, et Eesti raudtee liikumata varandus on hinnatud eelmises aruandes enam kui kaks-korda odavamalt. Sarnase ettevaatlik hin-

Saksamaa . . .	£ 14.000
Venemaa . . .	£ 12.000
P. A. Ühisriigid .	£ 8.000

Kõrge tee hindamise kulu Inglismaal ja äärmiselt madal — Ühisriikides oleneb peaaesjalikult maade võõrandamise maksudest, mis Inglismaal määratu suured, Ühisriikides aga koguni väheldased on.

Arvates, et liikumata varanduse väärtus on ligikaudu õige ja juure lisades sellele veereva inventaari, mis praegu riigi raudteevalitsusel kasutada seisab, umbkaudse hinnaga (vedurid £ 628.500, vagu-



Tallinna Sadamajaam (kitsaroopalisel).

damine on loomulik, sest et üleüldse on väga raske täpipealselt arvesse võtta, kui kõrge oleks hoonete ja kunstliste ehituste praegune väärtus, mis ehitatud enam kui 50 aasta eest. (Kontsessioon Balti raudteede ehitamiseks anti Rüütelkonnale 1868 aastal). Igatahes pole eel näidatud väärtus liialdatud, nagu seda näeme järgmistest ehitus-kulude andmete võrdlemisest teistest riikides:

Ehitamise kulude umbkaudne summa ühe kilomeetri peale (Inglise naelades):

Inglismaa . . .	£ 36.000
Belgia . . .	£ 23.000
Prantsusmaa . .	£ 18.000

nid £ 2.893.000) £ 3.521.500, tõuseb varanduste kapitaalide väärtus kogusummas £ 7.396.500 ehk ühe kilomeetri raudtee peale £ 9.928.

Venemaal 1913 a. teede pikkus 67.000 klm. ja üldise raudtee varanduste väärtuse £ 760 mil. juures vastas kapitaali väärtus ühe raudtee kilomeetri peale £ 11.343.

Viimast arvu meie omaga võrreldes peab otsusele tulema, et £ 9,928 kapitaali osa, mis langeb ühe kilomeetri peale, peaaegu tööle vastab, sest Venemaal ehitati palju liinisid põhja pool soistes ja muhulistes maakondades, ning lõuna pool, eriti Kaukasuses, mägilistes kohtades, mis mõistagi suuremat kapitaali nõudis.

Terve Eesti raudtee varandusline kapital, väljaarvatud tee väärtus, paigutuseb järgmises inventuuris:

a) Jaama-hoonetes, kaubahoovides ja teistes raudtee maa-alal olevates ehitustes, milliseid oli:

I. järgu 1. jaamas.
 II. " 4. " "
 III. " 60. " "
32. pooljaam. ja peatuskoht.

Kokku: 97. jaamas.

„Eesti Raudtee“ ei tohiks : :
 : : puududa ühelgi raudteelasel.

b) Veerevas materjaalis:
 181. veduris.
 435. klass-vagunis.
 5011. kauba-vagunis.

Punkt „a“ all tähendatud varandus jaguneb maakondade järgi:

	Läänem.		Harjum.		Virum.		Järvam.		Tartum.		Võrum.		Petserim.		Valgam.	
	Laiaroop.	Kitsaroop.	Laiaroop.	Kitsaroop.	Laiaroop.	Kitsaroop.	Laiaroop.	Kitsaroop.	Laiaroop.	Kitsaroop.	Laiaroop.	Kitsaroop.	Laiaroop.	Kitsaroop.	Laiaroop.	Kitsaroop.
Riigi raudtee pikkus	50	—	128	31	172	—	49	48	139	—	92	—	32	—	4	—
Jaamade arv:																
I. järgu . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II. " . . .	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—
III. " . . .	3	—	14	2	16	—	3	3	11	—	5	—	3	—	—	—
Pooljaamu ja peatuskohte	1	—	3	6	2	—	3	7	2	—	4	—	1	—	3	—

Eelmisest on näha, et kõige rikkam raudteede poolest on Virumaa (172 klm.), sellele järgnevad Harju m. (159 klm.), Tartu (139 klm.), Järva (97 klm.), Võru (92 klm.), Lääne m. (50 klm.), Petseri m. (32 klm.) ja Valga (4 klm.). Ainult kahes Pärnu ja Viljandi maakondades puuduvad riigi raudteed, kuid selle asemel on neis maakondades kasutada kitsaropaline Pärnu-Tallinna juureveo raudtee.

Keskmine jaamade vaheline kaugus on 11,46 klm. (kui võtta arvesse ka pooljaamad ja peatuskohad, —siis 7,68 klm.). Võib arvata, et elanikkudel jaamade tihedust vaevalt tarvis läheks, kuna Soomes keskmine jaamade vaheline kaugus 13,43 kilomeetrini tõuseb.

Arvesse võttes, et Soomes elanikud on enamalt jaolt mereäärsetesse maaribadesse kogunud, kuna Eestis elanikkude tihedus ligikaudselt igal pool ühetaoline on, võib oletada Eesti jaoks keskmist elanikkude tihedust 25 inimest ühe ruut kilomeetri peale, nagu see eelmistes andmetes näidatud, aga Soomele vastavat arvu tõsta vähemalt kunni 15 kasvatades 25 (elanikkude tihedust) 7,68 (jaamade vaheline kaugus) peale, Soome 192 Eesti raudteede jaoks, Soome raudteedele $15 \times 13,43$ Soome 201.

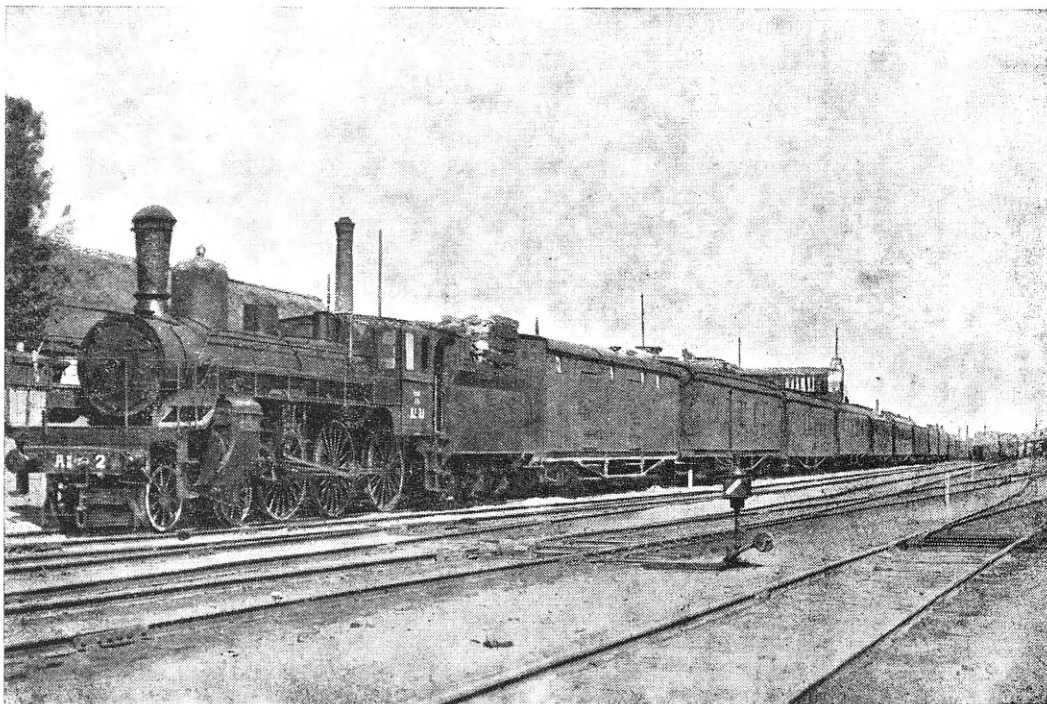
Nii selguks, et Eesti jaamade tarvidus oleks rahuldatud praegu samuti kui Soomeski. Võrdlevaid andmeid veereva inventuuri üle võib näha järgmisest tabelist.

Riigi nimetus ja andmete aasta	ÜHE RAUDTEE KILOMEETRI PEAL ON OLEMAS					
	Vedurite arv		Klass-vagun. arv		Kauba-vagun. arv	
	Laiaroop. t.	Kitsaroop. t.	Laiaroop. t.	Kitsaroop. t.	Laiaroop. t.	Kitsaroop. t.
Eesti 1921. a.	0,11	0,26	0,46	0,36	5,21	16,82
Norra 1920. "	0,16	—	0,31	—	7,31	—
Soome 1918. "	0,14	—	0,31	—	4,32	—
Belgia 1914. "	(?)	—	1,80	—	19,8	—
Rootsi 1914. "	0,14	—	0,27	—	3,5	—
Inglismaa 1914. "	0,62	—	1,42	—	21	—
Prantsusmaa 1914. "	0,32	—	0,72	—	7,80	—
P. A. Ühisriig. 1914. "	0,17	—	0,13	—	7,0	—

Ülemal näidatud andmetest näib, et Eesti laiaroopaliste vedurite pargi suhtes vaene on, kuid peaaegu niisama rikas, kui Norra, Soome ja Rootsi. Kui aga arvesse võtta kitsaroopaliste vedurite parki, mis arvata-vasti kõikides teistes riikides laiaroopaliste veduritena hulka on võetud, siis omab Eesti iga kilomeetri peale 0,24 vedurit, s. o. ta on rikkam Norrast, Soomest, Rootsist ja Ameerika Ühisriikidest ja annab ainult järele

Kaubavagunite pargi ulatus on Eestil, laia- ja kitsaroopalistega kokku 6,72, s. o. kaunis lähedal vastavatele andmetele Norras, Prantsusmaal ja A. Ühisriikides, ja on kõrgem Soomest ja Rootsist. Erandina silmapaistev on Belgia ja Inglismaa koefitsiendid, kus kaubavedu üleüldse võrdlusele ei tuleks võtta.

Ülalnäidatud andmed puutuvad raudteede inventuurisse ja võivad ainult äärmist raudteede töövõimu mõõta. Käesoleva töövõimu



Reisijate rong väljasõidul Tallinna (Balti) jaamast.

Inglis- ja Prantsusmaale. Väikene tarvitavate vedurite koefitsient Põhja Ameerika Ühisriikides seletakse sellega, et seal määratud tugevad vedurid tarvitusel on ja selle tõttu keskmine rongi raskus enam kui kahekordne Euroopa rongide omast. Seda märkust võib teha reisijate vagunite kohta.

Reisu-vagunite omamise järgi on Eesti neljandama koha peal, ära andes esimesed kolm kohta Belgiale, Inglis- ja Prantsusmaale ja varjule jättes Norrat, Soomet ja Rootsi.

ulatusel on inventuurist tegelikult tarvitusel, nimelt: reisuvagunitest 0,31, kaubavagunitest 1,64 ühe laiaroopalise kilomeetri peal ja 0,27 ja 1,46 vagunit kitsaroopalise kilomeetri peal. On näha, et reisijate veo jaoks tarvitatakse meil laiaroopalisel ainult 67% inventuurist, kauba veoks aga üksnes 31^{1/2}% ja kitsaroopalisel 75 ja 8^{3/4}%.

Veereva inventuuri olukorra muutmine 1919—1921 a. oli järgmine:

Aastatel	Vedurid		Reisuvagunid		Kaubavagunid		
	Laiaroop. t.	Kitsaroop. t.	Laiaroop. t.	Kitsaroop. t.	Laiaroop. t.	Kitsaroop. t.	
1919. a. {	1. jaan. .	96	79	224	35	916	1.464
	31. dets. .	96	79	294	35	2.594	1.464
1920. a. 31. dets. .	121	75	405	37	3.730	1.393	
1921. a. 31. dets. .	109	72	397	38	3.618	1.393	

Silmapaistev inventuuri muutus sündis järgmistel põhjustel: 1) suurenes sõjasaagi arvestamisel 1920. a. Sõjaministeeriumilt Raudteevalitsusele üleandmisega, 2) vähenes osalise mahakirjutamisega müügi ja täieliku kõlbmatuse puhul.

Kõik alguses inventuuri ülesvõetud veerev varandus polnud kaugeltki sünis kohe tarvitamiseks. Alamal eri-tabelis on näidatud andmed veereva varanduse täideiud parandus-tööde tellimiste arvu üle.

Aastatel	Vedurid		Reisuvagunid		Kaubavagunid	
	Laiaroop. t	Kitsaroop. t.	Laiaroop. t.	Kitsaroop. t.	Laiaroop. t.	Kitsaroop. t.
1920. a.	reisü 81 kauba 133	kauba 101	242	5	1.616	210
1921. a.	reisü 82 kauba 187	kauba 81	249	18	921	215

Peab tähendama, et sarnaste intensiiv- ja ühetaoliste parandustööde tõttu kõik veerev materjaal praegu täielises korras on,

kuna peatehastes ainult jooksvaid parandusi toimetatakse. Veereva varanduse töö on näha alljärgnevas tabelis:

	1919. a.		1920. a.		1921. a.	
	Laiaroop.	Kitsaroop.	Laiaroop.	Kitsaroop.	Laiaroop.	Kitsaroop.
Reisurongide arv	7.731	2.444	11.382	2.969	13.399	1.799
Nende jooksu-kilomeetrite arv	860.915	95.691	1.046.273	94.153	1.142.128	56.202
Kaubarongide arv	—	—	3.586	2.078	3.891	1.063
Nende jooksu-kilomeetrite arv	—	—	526.609	29.894	518.798	14.597
Töörongide arv	555	—	1.956	2.741	1.689	946
Nende jooksukilomeetrite arv	9432	—	96.665	50.769	63.529	16.571

Nagu neist andmetest näha, on reisurongide liikumine nende arvu suhtes 1920. a. suurenenud 1919. a. võrreldes, 47 1/4 0/0 ja 1921. aastal, 1920 aastaga võrreldes — 17 3/4 0/0 võrra, läbisõidu kilomeetrite suhtes aga — 21 1/2 ja 9 1/4 0/0, ehk teise sõnaga: liikumine suurenes peaaesjalikult selle tõttu, et kohalisi elanikke rahuldada, neile rohkem lühikese läbijooksuga ronge määrates.

Kaubaronge 1919. a. tarvitusel ei olnud, sest et kaubavedu siis sõjaaegse surve all seisis ja kaubavagunid ainult sega-reisijate rongidele külge haagiti.

1921. aastal oli ronge 8 1/2 0/0 rohkem eelmisest aastast, kuna kilomeetrite rohkene-mise arv eelmisest aastast 98 1/2 0/0 välja teeb. Niisugune huvitav nähtus tuleb arusaadavaks, kui arvesse võtta, et 1921. a. lõpust peale, palju kriitilist tähelpanu õig-lase rongide määramise peale pöörati, kauba rongide liikumist Tartust Irboskani tunta-valt piirates.

Kaubarongide liikumise detaalsed andmed 1920 ja 1921 aastate eest on näidatud järg-nevas tabelis:

Piirkonnad	Rongide arv		Rong-kilomeetrid (jooksukilomeetrid)	
	1920. a.	1921. a.	1920. a.	1921. a.
Tallinn—Haapsalu	60	83	4.463	5.077
Tallinn—Narva	1.330	2.266	242.627	342.168
Tallinn—Tartu	1.080	973	180.650	285.771
Tapa—Valk	3	196	588	26.296
Tartu—Valk	793	287	63.863	25.669
Valk—Irboska	313	86	34.271	5.413
Valk—Stakeln	7	—	147	—
	3.586	3.891	526.609	518.798

Peale eelpoole nimetatu⁷ peab tähendama, et suurem lahkuminek rongide liikumises on Tallinna-Narva piirkonnas, kus rongide arv tõusis 1921. a. kunni $70\frac{1}{2}\%$,

kilomeetrite arv aga 41% , milline suurenemine sündis transiidi veo rohkusest, kui ka kohalise kauba-liikumise elavusest.

(Järgneb).

Muljed võõrsilt.

Viibides tuhanded kilomeetrid eemal kodumaast, tunned ütle mata reljefsel nägemata niite, mis sind sündimispaiga külge seovad. Väikesed äripäeva pahed, mis sagedasti head meeleolu kihvitavad, ei paista kauguse tõttu silma. Pildid kodumaast on heletoonilised ja värvirohked.

See paneb unistama, teeb halemeelseks, kuid annab ühtlasi jõudu kõigi raskuste äravõitmiseks.

24. veebruaril 1920. aastal istus salkkond Venest pagenud eestlasi Jaapanis Jokohama linnas Pärnu eestlase Vimsoni kohvimajas ja jõi kohvi iseseisva Eesti terviseks, soovides talle kõike head ja himustamisväärilist, mis meil maakeral üldiselt mõeldav.

Kuidas Eesti oma vabaduse eest võitles, sellest ei olnud meil täpipealseid teateid, aga et ta võitis — see asjaolu täitis meid uhkuse tundega.

Kärbes võitis kord lõvi oma väleduse ja vahvuse abil, kuid sai varsti pärast seda surma ämbliku läbi, kelle võrku ta kukkus.

Riik ning rahvas on seda püsivam, mida tublim, tüsedam on iga riigi kodanik, mida kindlamini ta kinni peab põhimõttest; „üks kõige eest ja kõik ühe eest“.

Kaks suurt kontrasti — Vene ja Jaapan — valdasid meeli.

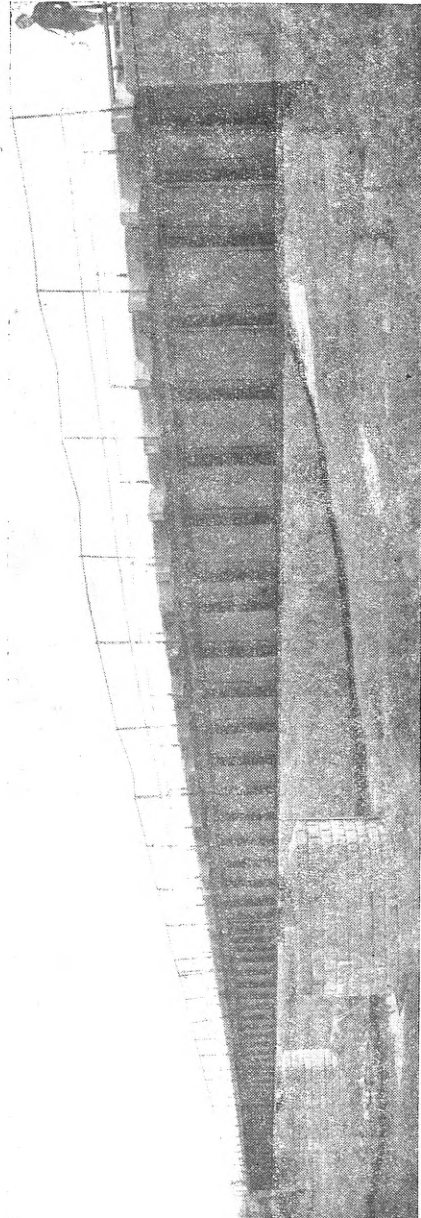
Kui Venemaal võisid iga sammu peal tunnistajaks olla isamaa äraandmise faktide juures, kui seal kohutavalt üllatas kodaniku iseloomu lodevus, abitus, saamatus, siis pidid Jaapanis tahes või tahtmata päev päeva järele allakriipsutama jaapanlaste visadust kultuuriliste ja majandusliste võitude saavutamise suhtes, nende suurt, palavat isamaa armastust, mis igale jaapanlasele nii arusaadav ja iseenesestmõistetav. Kiidab väljamaalane Jaapani looduse ilu või eeskujulikku korda, siis tänab iga intelligent jaapanlane, nagu kiidetaks teda ennast.

Rahva hea nime eest näib olevat vastutav iga üksik kodanik, sellepärast püüab igamees olla aus, viisakas, puhas ja ametiasjus korrekt ning täpipealne.

Kõige pealt tuli tutvuneda muidugi raudtee oludega, selle teenijaskonnaga.

Vene „raudruun“, vintsutades kuude

kaupa omas logisevates räpastes loomava-gunites, oli harjutanud külmavereliselt üleelama 10-ne päevalisi hiljaksjäämisi ja mitmepäevalisi koha peal seismisi. Olime unustanud, missugune nägu on üleüldse



Navesti sild Pärnu—Tallinna kitsarööplisel teel.

korrapäralisel rongil. Veel viimasel sõidul (Ida-Hiina teel, mis siis alles venelaste käes oli) Harbiinist Tshän-Tshuni jaamani, kust Jaapani tee algab, mängiti meile vingerpussi, jääti Jaapani rongi peale hiljaks.

Jaapani jaamahoonesse meid ei lastud, sest seal ei maga reisijad palja põranda peal ehk oma kompsude otsas, nagu see Venes viisiks. Tuli öömaja mujalt otsida. Hommiku kell 6 avati jaama ruumid, mis olid kõrged, stiilsed, valged, puhtad nagu mõnes lossis. Ootesaalides (ka III. kl.) olid pehmed sohvad, klosettides vesi, seep, käterätikud jne. Tualeti tegemiseks oli muidugi eriti ruum, kus peegel, kamm jne. (ja keegi ei mõtlegi neid asju sealt ära näpata).

Einelaud — piinlik-puhas, toidud maitsevad, hinnad parajad, teenimine kiire ja äärmiselt viisakas, vastutulelik.

Iga hommiku pestakse kogu hoone põrandad. Rongi peale kolimiseks pole tarvis minna pakikandjaid paluma, nad tulevad ise ja korraldavad kõik ilma reisija kaasabita väikese tasu eest. Missugune asi kuulub pakk-vagunisse, läheb sinna, mis läheb reisijaga kaasa, tuuakse talle vagunisse kätte. Kaduma ei lähe midagi.

Kogu sõidu vältel läbi Korea, laeval üle mere Fusanist Simono-Sheki ja sealt Jokohamani võis huviga vaadelda noori, elavaid, piinlikult puhtalt vormiriides vagunisaatjaid, konduktorid ja teisi ametnikke hoolitsemas reisijate mõnususte eest. Avaldab mõni reisijatest mingisuguse soovi — tõtatakse seda kohe täitma. Iga tunni järele pühitakse vaguni põrandat.

Võtab keegi omale koha magamis-vagunisse, — siis võib ta julgesti samasuguse rahu peale loota, nagu kodus omas voodis. Pesu on puhas, et krudiseb. Asemele, mis pikuti vagunit asub, tõmmatakse tumedad paksud eesriided ette. Öökingad seatakse voodi ette.

Enne magama minekut peseb Jaapani reisija ennast nagu koduski. Tualetiruumis on nikkell-traadist korvis või riiulikese peal hunik lumivalgeid väikseid käterätikuid. Pärast pesemist viskad rätiku musta pesu korvi — keegi teine teda enam ei tarvita. Lamad asemel, kas üleval (kuhu korralliku trepi abil pääseb) ehk all, võid ühesuguse mõnususega öörahu nautida. Seda ei riku keegi. Uudishimu pärast vaatad jaamades seisakutel aknast ööselgi välja. Linnad ja jaamad säravad tuledes. (Elekter on ka kõige väiksemas hütis). Reisijaid rohkesti, kisa vähe. Ainult puu kingad klõpsivad

usinasti asfaldil, kui sõitjad rongile ruttavad. Keegi ei lükka ega tõuka, keegi ei sõima ega vannu.

Igas jaamas loeb reisija rongist mitte üksi selle jaama, vaid ka naabri jaama nimetuse ja kauguse.

Tuhatnelja kihutab rong läbi riisiväljade ja mandariini aedade, märke, mäest alla, tunnelist tunnelisse, nagisedes üle sildade. Ei kuule, kunas määrija rattaid õlitab, millal neid proovib ja klopib — aga masin käib, ja sa ei tunne oma isiku julgeoleku pärast mingit hirmu.

Süüa saad sõidu peal olles vagun-restoranist, mis toreduse poolest sugugi järele ei anna ennesõjaaegsetele Euroopa raudteedel liikuvatele söögialongidele.

Puhtuse suhtes on kõik Jaapani söögi- kohad Euroopa omadest ees.

On laud kaetud, jagab kelner kogu rongis söögikaardid laiali. Iga reisijale ulatab ta viisaka kummardusega kaardi, vaatamata selle peale, kas soovid sööma minna ehk mitte.

Toidud ei ole kallid. — Kui reisijal ometi raha nende ostmiseks ei jätku, siis võib ta osta ümberkandja-kaupmehe käest ilusa puukarbi sees riisi, teise sees keedetud aiavilja, võrgu sees hulka mandariinisid tühise maksu eest.

Hakkab rong päralt jõudma, teab vagunisaatja väga punktipealt, et sa ei või ometi metsinimese moodi korratult vagunist välja minna: su üliiride ja kübar harjatakse tolmust puhtaks. Ülikond ja saapad puhastatakse juba hommikul, veel enne kui sa ärkad. (Kõigi nende operatsioonide juures ei kao sul ilmaski midagi taskust).

Lõpujaama jõudes ei ole sul jälle midagi tegemist oma asjadega. Ütle aga kuhu peatama jääd, ja sa ei jõua õieti tuppagi kolida, kui asjad ka kohale ilmuvad.

Liht jaapanlases peitub veel looduselaps. Ta vaatleb võõrast nagu mõnda imelooma. Ühte meie kaasreisijat, kellel suur kasukas seljas oli, katsusid nad isegi näpuga, kuid see sünnib nii naiivsel viisil, et ei ärata kellegi pahameelt.

Lahkelt seletab jaapanlane võõrale oma tähtsamaid kohtasid, kui aga keel leidub, mille abil seda rääkida.

Kõrd sõitsin kiirrongiga, mis $1/2$ tunni võrra hiljaks jäi, (mis erakorraliselt juhtus). Lõpujaamas makseti kiiruse eest võetud maks tagasi. Iga reisijale oli paras raha seks valmis pandud. Et ma, kui võõras, rahast kogemata ilma ei jääks, seletas üks

reisijatest asjaolu juba aegsasti ära. (Seda kordas ka pärast vagunisaatja).

Sõita sarnastes tingimistes, liikuda sarnase rahva keskel on hea ja lõbus.

Jõudes sealt maalt Eestisse, paistis siin mõnigi asi olevat liig konarline, viilimata, jäme.

Loodame siiski, et enam väga kaugel aeg ei ole, kus meie tähtsamates kultuuri ilma edu-punktides teistele tsiviliseeritud

rahvastele järele jõuame, kelledest teatud ajalooliste takistuste tõttu senini maha oleme jäänud.

Oleks väga armas, kui juba ligemas tulevikus kõik reisijad meie raudteedel -- nii omad kui ka võõrad -- tunneksid endid sõidul sama hästi, kui koduski, s. t. võiksid seal leida puhtust, puhkust, maitsvat toitu ja lahket vastutulekut

—nn

Ka raudteelane täitis oma kohuseid.

Neli aastat on juba sellest ajamerde valgunud, mil iseseisev Eesti, vabanedes tugeva Vene käpa alt, oma riigi korraldamisele asus, ehk seda teatud tingimised esiotsa küll salaja sundisid tegema. Olgugi, et selleks üldjuhatus puudus, teadis igaüks, et eesmärk ühine: iseseisev Eesti oli. Muuseas tahaksin pilku juhtida ka selle peale, kuis raudteelane, kui riigi tuiksoone juht, selles oma osa mängis. Nagu tähendatud, puudus üldine juhatus, kuis seda kõiki läbi viia, mis Eestile kasuks oleks, sellepärast korraldas igaüks oma pea järele. Raudteelane valis eestkätt oma ülesandeks maal asuvate varanduste kinnipidamise ja ühenduse alalhoidmise. Ei ole mitte vähe huvitav, kui mõnda raudteelaste teenistust selles asjas kord meelde tuletada.

Kuna veebruari kuu keskpäeval 1918 a. kuulujutud laialilagunesid, et sakslastel nõu on meie maad okupeerida, et nad osalt juba üle Väina meie mannermaalegi hiilinud, hakkasid Vene väeosad, neid kartes, kiires korras endid Eestist välja nihutama. Korralikumaks jõuks Eesti Maapäeva pidades ning ärevil olles endi saatusega, liitusid raudteelased Maapäeva vanemate nõukoguga teatud ühendusse, et viimaselt tarvili korraldusi saada ning raudtee-ühendust alal hoida, mis segaduse läbi õige viletsaks muutuda ähvardas.

Vene sõjavägede kavakindel lahkumine oli teostus-valmis, kuna nad endi peatuse liini Jamburgi alla pidid asetama.

Korraga sigis siia uus kardetav element Eesti ja Vene punakaart, kes sakslaste tulekut ei uskunud, vaid kõik teha mõtles, et punast terrori alal hoida; julges keegi neile seletama minna, et sakslaste tulek ikkagi tõeasi, — see tassiti pogrissse. Olla ainult neil see teada, mis Anvelt rääkinud, et sakslaste tulekut pole

kaarta ja muud midagi. Mis Vene korralikud väed logeledes maha jätnud, lubasid punased kõik välja vedada. Seks saadeti ka Petrograadist sarnane evakueerimise komisjon välja, kelle ülesandeks oli hävitada kõik, mis võimata paigast nihutada.

Enne aga, kui nimetatud komisjon oma hävitust algada jõudis, olid raudteelased tema tegevusega tutvustatud ja asuti vastu töötamisele. Teades, et hävitusele pidid tulema kõik sillad, jaamad, veemajad j. n. e. algas nende kaitse, mis järgmiselt läbi viidi:

Hävitus-rong, mis oma ülesandeks Tallinna jõudis, peatati „veduri rikkimine“ läbi. Oli ta uue veduriga varustatud, läks see jälle „rikki“. Aeg pikenes. Vahepeal läksid sakslaste lähenemise jutud põnevamaks; algas Vene vägede põgenemine juba kabuhirmus. Rong kihutas rongi järele, täis Vene sõjaväelasi, kes isegi vaguni katustele paigutatuna oma pagemist korraldasid. Et kiiremalt edasi pääseda, selle üle tekkisid viimastel päevadel jaamades jaama korrapidajatega kibedad tülid, tülitseti ka põgenejate keskel, kes üksteisele keelasid esimesena ära sõita. Tihti lõppesid need sellega, et väevõimul edasi sõideti, ükskõik kuidas moodi. Iseloomustavat pilti kujutas Tapa sõlm, kus kõige energilisemalt selleks takistusi tehti, et mõnda asja, mis pagejad kaasa võtta mõtlesid, peasta püüti.

23. veebruaril, kui õhkond Anveldi staabis palavaks muutunud, sakslased juba Keila all lahingut lõid, asuti „välja pakkimisele“. — Pantvangid, kes Tallinna vangimajadest kokku koondatud, saadeti teele Petrograadi poole.

24. veebruaril oli see transport juba Tapal. Ka neid mõeldi pöörda, mis aga ometi korda ei läinud. Pääste kavatsus oli järg-

mine: Pantvangide rongi Tapale jõudmisel pööras vangide saatja „seltsimees“ jaama komissari S. poole, et see korraldaks, et tema transport kiires korras edasi saaks saadetud, nimetades, pool salamahti, et temal väga tähtsad „linnud“ ühes olla (tähendades polkovnik Tõnisson'i) kuna karta oli, et neid tee peal päästa püütakse. Komissar, kes enamlane polnud, rahuldab „seltsimeest“, et kartust pole mingisugust, kuna ta ka esimeses järjekorras vangide transport-rongi edasi saadab. Siin aga tegi ta teisiti. — Esimese rongina saatis ta ühe teises jaamas ootava rongi, millega ühes ka Rakvere Eesti polgule teade läkitati: kas ei tuleks vangide päästmiseks midagi ära teha, — vast ehk arvaks Eesti polk heaks vangide rongi Kadrina — Rakvere vahel kinni pidada ja seal „seltsimeestelt“ vangid ära päästa. Rakverelased aga arvasid selle seekord ometi võimatuks; nii pääsesid seltsimehed oma vangi transpordiga paratamatalt oma sihile, Petrograadi.

24. veebruaril olid sakslased juba Keilas ja Tartus. — Punavalitsus Tallinnas kukutud, nende juhid laevadele põgenenud, mille järele raudteelased esimestena sõjariistus raudtee kaitseks platsi astusid. Tallinnas piirati jaam sisse, et keegi kahtlane ligi ei pääseks. Samal ajal aga teatati Narvast, et Petrograadi madrused veel kord otsustanud Tallinnat „päästma“ tulla. See oli jälle hiimus uudis. Kohe sõideti Tallinnast vastu, et „päästjaid“ Eesti pealinnale, — Tallinnale, — mitte enam ligi lasta. Sõideti Raasikule, kus tee ära rikuti ja Tapale korraldus tehti: madruseid mitte läbi lasta, kui aga takistamine võimata, siis vähemalt teatada nende arv. Oli madruste rong Tapal vähe aega takistatud, nõudsid „seltsimehed“ aru, miks neid läbi ei lastud. Kui jaama korrapidaja ja komissar seletasid, et Tallinna rongi enam saata ei tohi, et selleks jaama kaitseüle-malt keeld tulnud, asuti vägivallele. Üks madrustest tormas apraadi juure, kus ta Tallinnat väljakutsudes Tallinna jaama kaitseüle-malt rongi mitte edasilaskmise kohta seletust päris. Üllatav oli selle vastus, milles lausuti, et „seltsimeestega“ ei soovita rääkida. Sarnane teotus vihastas rääkijat madrust nii hirmsasti, et ta kohe vöölt revolvi haaras ja Tallinna poole ähvardades, neetud valget-kaarti siunama kukkus. Vahepeal libises Tapalt Tallinnasse teade: „Sõidab umbes 80 meest.“ Rong „päästjatega“ läks aga ometi teele, kuid sõideti ainult

Kehrani, kus julgus kadus. Tagasi tulekul olid seltsimehed nii ärevil, et Tapal teiste pagejatega, kes niisamuti edasisaatmise järjekorda ootasid, tülli läksid. Igaüks tahtis esimesena edasi saada.

Tapat evakueeris Petrograadi peakomitee liige, keegi lukusepp, kuid töö ei edenenud; see takistati osalt ikka ja ikka uute Tallinnast- ja Valgast juure valgunud rongidega.

Evakueerija asi muutus tund tunniga põnevamaks. Algas vaielus jaama komissariga, kes evakueerija nõudmist: 6. veduri väljasaatmise asjus nii pea täita ei saanud ja vastu puikles, et veduritel, oodates, sugugi külm pole, kuna ta eeskätt inimesed edasi saadab.

24. veebruari õhtul küsiti veel Petrograadist järele, kuis on lugu evakueerimisega, mille peale vastus anti, et see kõige paremas korras edeneda.

Õösel 24./25. veebruaril saadi aga juba Tallinnast telegramm, milles enamlaste võimu kukutamise ja Eesti iseseisvuse välja kuulutamise teatati. See tehti teatavaks igähele. Raudteelased olid rõõmsad, üllatunud, et nad ometi kord selle terrori alt vabanenud. — Saadud telegrammi sisu teadustati ka kohalikule punaväe juhile; tehti tale ettepanek punaväge laiali lasta ning otsekohe koju minna. Juht ei olnud aga esialgu veel selle ettepanekuga päri, vaid läks staapi nõupidama, kus otsusele tuldi jaama kõige valjema valve alla võtta.

Vahepeal olid kuus kinnipeetud vedurit juba Tallinna poole teele saadetud ja asuti salamahti ka muude varanduste väljaveotakistamisele.

25. veebruaril küsiti veel kord Petrograadist: kuis Tapal seisukord olla, mille peale jaama komissar vastuse andis, et Eesti on iseseisvaks riigiks kuulutatud ja mingit ühist tal enam Petrograadiga ei ole.

25. veebruaril lahkusid punased Tapalt täielikult, asudes esialgu Kadrina, kus jällegi oma hävitustöid näidanud, muuseum ka sakslastele määratud kommunistlised lendlehedki ära põletanud, millist teguviisi kartes, aga akt valmistatud ja jaamaülemat tõendada palutud, et need lendlehed kogemata ära saanud põletud.

Kui 25. veebruaril Tapa jaama veel hulk Vene sõjaväelasi oli kogunud et neid edasi saata, siis puudus juba veerev koosseis (vagunid), mis vahepeal Tallinna poole teele saadetud. 26. katkes ka telegraafi ühendus.

Riigi raudteevalitsuse esimesed osakonna ülemad.



Tee- ja ehituste osakonna ülem
ins. J. Tartland,
praegu äri alal tegev.



Telegraafi osakonna ülem
A. Kapsi, praegu äri alal
tegev ja kaubamaja omanik.

Petrograadiga. Samal päeval jõudis Tapale juba esimene Saksa rong, mida kuulates mahajäänud Vene väeosad jalgsi Petrograadi poole putkasid. Tapal anti sakslaste väesalga juhile ka Eesti iseseisvuse manifestist teada, mis sakslast väga imestama pani, kuigi see temale nähtavasti ei meeldinud, mida sellest oletada tuleb, et jaama telegraaf kohe sakslaste valju valve alla võeti. Tapalt algades hakkasid sakslased taganevate punakaartlastega jaamast jaama lahinguid lööma ja jõudsid kunni Salani.

Saksa rusikas andis ennast ka raudteelastele tunda, kuid siiski ei unustanud viimased seda teatust, mis 24. veebruaril saadud. Oli sakslaste võim novembris 1918 raugenud, algasid raudteelased jällegi oma päästetööd. Kraam, mida Riiga saadeti, juhiti Tallinna, ehk laaditi teel maha; saadetused veeti ühest jaamast teise. Vaguni buksid topiti liiva täis, et telgid palavaks pidid minema, mille tõttu vagunid rongidest maha jäävad; tahtsid sakslased veerevkoosseisu (vagunid ja vedurid) ära vedada, tehti vedurid külmaks, vigastati, lasti roobastelt maha j. n. e. Kui ka see ei mõjunud, — kuulutasid Tartu jaama teenijad streigi välja.

Ida poolse vaenlase peale tungimisel,

novembris 1918 a., tehti liin enne veerevkoosseisust puhtaks; veeti ära isegi ilma laagriteta vagunid. Võeti agarasti osa ka soomusrongide ehitamisest. 24. veebruaril 1919 a., kui esimest Eesti iseseisvuse aastapäeva pühitseti, tehti Valga raudteetehases kibedasti tööd, ehitati soomusronge ja soomusautosid; kindlustati Eesti iseseisvust vasaraga. Ühes sõjaväelastega kavatseti, kuis võimalik oleks rohkem vaenlaselt raudtee materjaali kätte saada. Kuhu sõjaväelane läks, sinna asus ka raudteelane. Lõhutud sillad, telegraafi ja telefoni juhed parandati vaenlase kuulide rahe all, et aga jälle võimaldada meie vapratele sõduritele pealetungimise võimalusi. Iseloomustav piilt oli Narvas: kui vaenlane raudtee jaama ja linna põlema süütas, ajasid raudtee teenijad käsitsi diviisi staabi vaguni tule piirkonnast eemale.

Neljandat iseseisvuse aastapäeva pühitsetes raudteelane teadmiseaga, et ka tema iseseisvuse võitluses on kaasa võidelnud.

Kuid sellega ei ole veel kõik tehtud. Väliselt oleme võidelnud ja võitnud, sisemiselt—majandusliselt aga on meil veel palju püüda: — meie raudtee on vaja eeskujulikkude korda viia. Selleks jõudu ja püsivust!

K. S.

Raudteede eksploatatsioon.

I.

Ühendus-tee ja eraldi raudteede tähtsus.

A. R—nn.

Rahwaste arenemise ajaloos oli ikka ja jäeb alati üli suur tähtsus kõiksugustele ühendusteetele. Suured sõjakäigud, kaubandus, teadus, ülesleidused, kultuur ja ka usu propagandeerimine oleks ilma ühendusteete võimaluseta raskendatud olnud; sellepärast on ju wanast haldist ajajärgust algades rahwaste arenemisajalugu seotud olnud ühendusteete omamise wõitlustega.

Ühenduste kergendamiseks ehitasid wanad hiinlased paljud sajad aastad enne Kristust oma riigi piiride kaitseks naaber-rahwaste kallal tungimiste ärahoidmise otstarbeks suure Hiina müüri, mille pikkus umbes 4000 wersta, mida mööda sõjawäge ja raskete sõjariistade wedu märksa kergendatud oli. Ilma ühendusteeteta, millede peale ka kuulsad roomlased iseäralist rõhku panid, oleks wõimata olnud omaaegne Rooma walitsimine wana ilma üle. Ka Briti saarte, Ameerika ja Austraalia ülesleidmine oli wõimaldatud selleks saawutatud ühenduse — I a e w a s õ i d u — abil. Wiimase abil sai wõimalikuks ka kaupade wahetus kõige kaugemate maanurkadega, kuhu selle läbi ka kultuurialguse idud edasi kanti. Muinasaja, wanast ajajärgust algades, looduse jõudude kasutamise ja ärawõitmise tungil, pöörasid rahwad esite oma tähelpanu looduslike ühendusteete — weeteede peale. Pärastpoole, oma juhtiwat jõudu laiendades, ühest kohast teise rännates, et paremaid karjamaid, wiljarikkamaid põlde otstida, oli inimsugu sunnitud maateid ehitama hakkama. Pika nõõrina edasi weeredes liikusid kõrbedes karawaanid, jälgides efsialgselt sissetrambitud teid. Järk-järgult aastasadade jooksul tarkuses küpsmaks saanud inimsugu süwenes uuemate ühendusteete tundmisele: algas maanteede ja kiwiteede ning ka jõe- ehk ojasildade ehitus, mis jällegi ühenduste kergendamisele kaasa aitas. Wiimaste ehitamiste läbi on tuntawaks saanud iseäranis roomlased ja greeklased.

Määratumaid suuri mälestusfambaid, piramiidid, templid ja paleesid üleshitades, ostasid egiptlased ja greeklased juba kaua aega enne Kristuse sündimist tarwitada raskuste wendamiseks iseäraliselt ehitatud teid: raskete koormate wendamise hõlbusdamiseks pandi maa peale k i w i p l a n g u d, mida mööda orjadega ehk loomadega rakendatud wantrid weeti. Nii-suguste kiwist roovasteede jäljed on alale jäänud Egiptuse kaewandustes kui ka Greeka

templites, kus preestrid iseäraliste wantrite peal jumalate kujusid ühest kohast teise ümber nihutasid. Hiljem, kestajajärgul, seksamaks otstarbeks hakati juba pruukima p u u p a k k u s i d. Wiimaks, XVIII. aastajaja keskelt hakati Inglismaal, kui ka Saasamaal neid puupakkusid m a l m p l a t e d e g a katma, et paklude rutulist kulumist ära hoida, kuna hiljem aga juba m e t a l l r o o b a s t e peale üle mindi.

Nõnda oli arenenud praeguse raudtee algtüübi ülesleid.

Liikumise jõuna, kogu aeg kunni XIX. aastajaja alguseni, oli tuntud ainult i n i m e s t e e h k e l a j a t e jõud. Alles 1829 aastal algas esimene katse inglase Steffensoni poolt ülesleitud iseliikuwa aurumafina konstrukteerimine wantrite wendamiseks mööda roobasteid. Sellest kujunes uue aja ühendusteete arenemise ajalugu — raudteede sünnituste algus.

Steffensoni kodumaa alustas raudteede ehitamist aastal 1830 ja tema eeskuju järele järgnesid ka teised Euroopa riigid.

Ei ole mingisugust uut faktori elus, mis nii suuri muudatusi oleks wälja kutsuda suutnud rahwamajanduses, kui raudteede ülesleid.

Kiiruse ja reguläärse liikumise waatepunktist filmitsejedes näeme, et raudteed on weeteede w õ i t l e j a i k s; odawuse waatepunktist aga — w õ i t l e j a i k s k õ i g i t e i s t e ü h e n d u s t e e d e l e.

Millist ewolutsiooni weo alal on sünnitanud raudteed, näitab alamalt olnud piltilik wõrdlus.

Selle asemel, et Pariisi—Calé (Calais) waheline kiirrong nüüd 100 kilomeetrit tunnis sõites, nimetud linnade wahel 3. tunniga ära sõidab, wõidi 1692 aastal sama aja sees harilikku wantriga 5 kilomeetrit, — 1786 aastal dileshaniga: 12 kilomeetrit, — 1834 aastal: malpostiga — 32 kilomeetrit, — 1867 aastal: postirongiga — 193 kilomeetrit ja 1887 aastal: esimene kiirrongiga — 212 kilomeetrit edasi jõuda. Pariisist Calésse on 295 kilomeetrit. Kuna nüüd nende linnade waheline sõit 3 tundi kestab, kestis ta endiselt tähendatud weoabinõudel järgmiselt: 1692 aastal — 7 päewa, 1786 aastal — 3 päewa ja 1834 aastal — 28 tundi. Sõiduraha tuli makssta ühe kilomeetri pealt 1692 a. — 0,1076 fr., 1786 a. — 0,1952 fr., 1834 a. — 0,1862 fr., kuid 1914 aastal aga I. klassis 0,112 fr., II. kl. 0,0756 fr. ja III. kl. 0,0493 franki.

Raudteede, kui ka teiste ühendusteete tähtsus tuleks wõrrelda elusa organismuse kujulise ergu-süsteemiga. Mida täielikum on ühel elusal olewusel ertude-süsteem, seda kõrgemasel

astimesse kuulub organismuse ilmas tema omanik. — Mida rikkam ja kujukam on riik lihenduste alal, seda tähtsam osa on temal teiste riikide seas. Raudteede tähtsust toonitab ka see näitus, et sõrdlemisi lühikese aja jooksul üleilmline raudteede võrgu pikkus kaugelt üle miljoni kilomeetri on tõusnud.

Tugewamateks orgaanideks kultuuri laiailaotamises, niisama ka riigi kaitseks on ikka ja jällegi raudteed. — Riisugused rahvad, nagu ameeriklased, algades eksploateerima põliseid metsi ja lagendikke, ehitasid kõige pealt sinna raudteed. Suur ilmasõda näitas, kui tähtis, kui suur abi oli raudteedest, iseäranis, misugust osa etendas Saksamaa selles sõjas oma laialda'e raudteede võrgu läbi. — Sõja wastupidawus terwelt nelja aasta jooksul mitmekordse

ülewõimu wastu olenes peajasjalikult Saksamaa korralikust ja laialdasest raudteede võrgust. Ei ole tähtsusetu ega asjata olnud Inglise õpetlase Bockle ütetus et „lokomotiiv on rohkem kaasaaidanud rahwa massede hariduses ja üksteisele lähenemises, kui maailma algusest kõik filosoofid, poeedid ja prohwetid kokku“ — ja tõesti, mida rohkem areneb maakera peal võimalus raudteede liikumises, seda enam jääb selgemaks selle ütelse mõiste. Ilma raudteedeta oleks võimata olnud rutuline koloniseerimine, tööstuse ja põllumajanduse arenemine ja kaubandus, niisama ka looduse hädade, nagu: nälja- ja põuatagajärgede wastu võitlemine, rääkimata muudest poliitilistest ja riiklistest ettewõtetest.

(Järgneb).

Kroonika.

— Oma päewakäsus nr. 15, 16. weebruari 1. a. on raudtee politseiülem endale alluwaile ametnikkele ja jaostonde ülemaile korralduse teinud, et kõik kutselised, mis inimeste politsei jaostondesse kutse üle wälja saadetakse, tingimata wäljakutse põhjuseid sisaldaks, kus juures kedagi „kutsuda“ ehk „käsida“ ilmuda ei tohi, waid paluma peab.

— 6. märtsil käis Tallinnas nõukogude Wenemaa teedekomissariaadi Peterburi raiooni ülem inseneer Reissler, et koha peal järele wadata transiitweo võimalusi Tallinna sadamas.

Muu seas oli ka kõne all meie rongide saatmise küsimus Gathina jaamani

Insj. Reissler sõitis 7. märtsil tagasi.

— 16. webruaril suri Aegwiidu jaamaülem Robert Limberg, 63 a. wana, kes 41 a. a. s. t. a. raudtee teenistuses olnud. Teenistust algades telegrafistina Tartus, oli kadunu mitmetes jaamades pärastpoole jaamailema abiks, muu seas ka Petrogradis. — 1905. a. sai ta Wolsowo jaamaülemaks, sealt Dwinskisse. Cesti ajal teenis Limberg esiteks Wastfeliinas, pärast Aegwiidus, kuhu ta ka suri.

— 17. webruaril Riias kawatsetud raudtee konwerents sõiduplaanide ühtlustamiseks Lääne Euroopaga on edasi liikunud kunni 15. märtsini.

— Tallinna linnawalituse majandusosakond teeb lähemal ajal korralduse, et woorimehed sõidu ajal täielikku takki ligi kannaks, kuna peale selle lühendatud takk sõiduriista külge pandud oleks, et sõitjal võimalik oleks sõidu hinda kontrollleerida.

— Kirjastuse ühijus „Cesti Raudtee“ registreeriti Tallinna-Haapsalu rahukogu poolt 2. märtsil 1. a.

— Juunikuul oodatakse Tallinna sadamasse Itaalia ujuwat tööstus-saaduste näitust, mis oma ringreisju ette wõtab kuninglikul jahlaewal „Trinaccia“.

— Dwinski raudteefilla ehitus Latwija raudteel lõpeb märtsi kuul. — Peale selle awaneb Latwija-Poola otseühenduse rongide liikumine nimetud liinil.

— Kunni 25. webruarini on Narwa raudteejaama jõudnud Wenemaale saatmiseks üle weerand miljoni puuda kaeru ja otri, mis sijemaalt ülesostetud. Narwast edasi saatmine on takistatud selle läbi, et Wenemaal wagunid puuduwad.

— Cestis parandusel olewaist 23 wedurift on juba 3 tükki tehastest wälja tulnud ja Wenemaale ära saadetud.

— Lätlased saatsid 28. weebr. ühe marsruut rongi koosseisus 30 wagunit wilja Cesti laudu Walk-Narwa liini mööda Peterburisse. Sama rong tuli tagasi 6. märtsil ja tõi sealt 29 wagunit linu; linad saadeti Riiga.

— Raudtee politseiülem Zwast oma ringreididel pani tähele wajuadust mitmesuguste muudatuste ja uuenduste läbiwiimiseks teenistuse alal raudteel. Üheks tähtsamaks punktiks oli wälispolitsei võrgu tihendamine riigi raudteel, milleks tehnilised kui ka politseiilised olud ja reisirjade huwid tungiwat põhjust andsid. Et aga selle teostamisega riikliski kulufid mitte suurendada, siis wähendati koha peal asuwa 1. jaoskonna koosseis 9 kordniku wõrra ja nad saadeti liini peale üksikutesse jaamadesse laiali. Nii määrati kordnikud Riisipere, Aegwiidu, Rakwere, Sonda, Auwere, Jõgewa, Pufa, Sangaste ja Irboska jaamadesse.

Mõndasugust.

Uuemad sõnumid 1889 a. „Postimehes“.

1. (23. märtsil). „Esimene raudtee rong uuel raudteel on 20. märtsil Pihkwa jõudnud. Rongis oli kolm linadega täislaaditud wagunit ja mõned reisirajad. Walgast hommikul kell 8 wiilja sõites jõudnud rong kespäewal Wõrusse. Üle Määstjärwe sõidetud wäga tafa; teinepool Petserit aga õige ruttu ja õhtul kell 7 jõudnud rong Pihkwasse“.

2. (9. detsembril). „Walga raudtee jaam on nüüd täitsa walmis ja 27. nowembril pühitseti see Digeusu kombe järele kiriklikult sisse.“

Piiwimaa raudteel on Tartu, Elwa, Pokamõisa, Sangaste, Walga, Urwaste, Wõru, Wastelina, Petseri, Isborski ja Pihkwa jaamade peal lubatud oma maa telegrammifid wastu wõtta“.

3. (12. detsembril). Rakke jaamast kuulub tähtsat uudist. Selle jaama ja Rakla, Rohu ja Uwanduse mõisate wahel on kõnetraat (telefon) üles seatud, nii et seal nüüd iga nimetatud mõisaga suuõnal asju talitada wõib. See on küll esimene sarnane katse meie maal, maa paigus, aga saab wist pea järeltegemist leidma. Reisirajatele, kellel Rakke ümberkauduses asja on, saab sarnane sisseead tähtis olema“.

Osawastus. Kord kirjutanud üks Ameerika lehe lugeja lehe toimetusele kirja: „Teie lehte lugedes, leidsin sealt wahelt ämbliku. Wast eht seletate, kuis sattus sarnane loomake sinna? — Toimetus pole ka wastust wõlgu jäänud, — wastanud: „Eihtne mõista. Ämblik kippus lehte waatama, misfugused ärid lehes kuulutawad, misfugused — mitte, et wiimaste uske ette wõrku kuduma minna. Et leht suur oli ja loomake sinna sisse ära ehtis, polnud tema süü“.

Tariifi ajalugu. Raudteelafel ja ärimehel on igapäiõets asjaks saanud tegemist teha igasuguste „tariifidega“.

Ei oleks wast ülearune, tähendada siin kohal paar sõna tariifi ajaloo kohta.

„Tariif“ sai oma alguse Hispaanias, Gibraltari merekitsuse ääres Tariifi linnas, mille asutas üks Araabia suguharu XIII. aastafajal, selle pealikuts oli linna asutamise ajal Tariif-Ilm-Malik.

Nimetud pealik töötas wälja sellekohase tabeli, mille järgi wõeti maksu laewade läbisõidu pealt Gibraltari merekitsusest. Seda maksu hakati kutsuma tariifits, ja sellest on jaanudki alguse nimetus „tariif“, mis on tarwitusel raudteel, tolli peal j.n.e.

Küsimised ja vastused.

Küsimine 1. A. M. Tartus. Vene ajal olid raudteed wastutajad ka saadetuste wiivituste eest veoteekonnal. Kuis on see Eesti teedel?

Vastus 1. A. M-le. Saadetuste wiivituse eest wastutamine, mis Vene sõja ajal ära muudeti, saab Eesti teedel pea jällegi maksma. Raudteevalitsus on ka juba selle kawa wäljatõotanud. Nilpea, kui wiimane walitsuse poolt kinnitatud, hakkab kõigil Eesti teedel see wastutus jällegi maksma, sellest saab eriti meie ajakirjas teadustatud.

Küsimine 2. A. L. Kas on jaamad kohustatud kõiksugu ametiasutuste kuulutusi ja teadaandeid jaamades ülespanema, mis wiimased jaamaülematele otseteel seks otstarbeks kätte saadavad?

Vastus 2. A. L-le. Riigi ja omawalitsuste kuulutused, teadaanded, milledel üldine riikline tähtsus, peavad jaamades wäljapandud saama jaamaülemate poolt, ilma et selle kohta eri korraldusi küsitaks. (Цирк. Департ. Пол. 1906 г. № 20462 опублик. особ. разъясн. по Сл. Движ.).

Kuulutamine

„EESTI RAUDTEE's“ on kõige kasulikum, sest iga reisija kes, linna sõidab, ostab „EESTI RAUDTEE'd“.

Seadlused ja korraldused raudteel.

Uus korraldus tühjade piimanõude veo kohta.

Riigiraudtee kaubandus-osa-konna ringkiri 4./II. 22. a. nr. 3.

1. märtsist 1922 a. alates, veetakse rõõska, hapu, steriliseeritud piima, rõõska koort ja tagasisaadetavad tühjad piimanõud bagashi dokumentide järele:

1) Bagashi kviitungil lahtis „ettenäidatud piletid“ kirjutada kraami nimetus ja lahtis „ülesseantud wäärtus“ saatja ja saaja nimed. Peale bagashi dokumentide kirjutakse iga saadetise peale piimaveo saatekiri wälja (nimekiri nr. 559), mis bagashi dokumentide juure lisatakse ja kraami saajale wäljaantakse.

2) Piima ja tühjade piimariistade veo

eest bagashi dokumentide järele võetakse maksu praegusel alusel s. o. kaubaveo tariifis ettenähtud normide järele. Kviitungites ja aruandes näidatakse veomaks eraldi, sisse ja väljalaadimise maks koos. Veomaksu võetakse mitte vähem kui 20 klgr. eest (Kaubaveo tariifi II. jao paragr. 9 pnkt. 2) ja sisse ning väljaandmise raha mitte vähem, kui 100 klgr. eest (tariifi I. jao paragr. 5 pnkt. 1 põhjal). Lõpusummad võetakse ümmarguselt 50 p. ehk 1 mark.

3) Kviitungid, milliste järele piima, koort, ehk nende alt tühje nõusid veetakse, kantakse läbi üldiste aruannete lõpus eraldi, kus juures kraami kaalu järele vastuvõtte aruannetes kraami nimetus ära tähendatakse.

4) Kraami väljaandmise juures võetakse kraami vastuvõtjalt allkiri kviitungi teisel küljel.

5) Tühja piima nõude tagasi saatmise juures tuleb bagashi kviitungi peal ära märkida esialgse saadetise number, misuguse järele piim sisse tuli.

Väljavõte maksvast seadusest väljamaalaste kohta.

5. Väljamaalane, kel viisum ainult läbi sõiduks, ei või Vabariigi piirides mitte üle 48 tunni viibida.

6. Väljamaalased, kes Vabariigi piirides üle 48 tunni peatavad, peavad oma elukohale vastava maakonna (Tallinnas, Tartus ja Narvas linna-) politseiülema juures endid 5 päeva jooksul üle piiri tuleku päevast arvestes, registreerima ja peatusload muretsema.

7. Registreerimise juures peab väljamaalane kaks päevapilti nii oma kui ka teiste tema perekonna liikmete kohta, kes tema passis märgitud ning kes temaga ühes sõidavad, peale laste alla 12 aastat, ära andma ning vastava küsimuslehe täitma. Registreerimise kulude katmiseks peab väljamaalane maksma 50 Emrk.

9. Diplomaatiliste passide omanikud registreerivad endid ja saavad peatusload välisministeeriumist. Ministerial- (amet-) ja kurjeeripasside omanikud registreerivad endid ja saavad peatusload välisministeeriumist ainult siis, kui nad asuvad eksteritoriaalsetes välisesituste ruumides.

12. Väljasõidu puhul on kõik väljamaalased, väljaarvatud diplomaatiliste, ministerial- ja kurjeeripasside omanikud, kohustatud, kui nad rohkem kui 5 päeva Vabariigi piirides on peatanud, vastava maakonna (Tallinnas, Tartus ja Narvas linna-) politseiülemalt väljasõidu viisumi võtma, missugune viisum peale tema väljaandmist viie päeva jooksul maksev on.

Uus reisijate rong Valga—Irboska liinil.

8. märtsist s. a. algades pannakse riigiraudteel Valga—Irboska liinil, lisaks praegustele reisirongidele №№ 13 ja 14 järgmised reisu-segarongid liikuma:

Valgast—Irboska, r. nr. 19
igal pühapäeval, kesknädalal ja reedel.

Jaamad	Sissetulek	Seisak	Väljaminek
		(min.)	
Valk . . .	—	—	16.45
Karula . . .	17.16	2	17.18
Antsla . . .	17.52	10	18.02
Sõmerpalu . . .	18.37	3	18.40
Võru . . .	19.06	34	19.40
Lepasaare . . .	20.19	3	20.22
Piusa . . .	20.38	1	20.39
Petseri . . .	20.57	1	21.10
Irboska . . .	21.55	õ h t u l	

Irboskast—Valka, r. nr. 20
igal esmaspäev., neljapäev. ja laupäeval.

Jaamad	Sissetulek	Seisak	Väljaminek
		(min.)	
Irboska . . .	—	—	3.40
Petseri . . .	4.18	15	4.33
Piusa . . .	4.51	1	4.52
Lepasaare . . .	5.14	3	5.17
Võru . . .	5.47	43	6.30
Sõmerpalu . . .	6.55	3	6.58
Antsla . . .	7.33	10	7.43
Karula . . .	8.06	2	8.08
Valk . . .	8.40	hommikul	

Järgmisest „EESTI RAUDTEE“ numbrist algades, saavad avaldatud järjekorraliselt kõik Eesti riigilgi-, kui ka eraraudteedel maksvad reisijate-, bagashi ja kaubaveo tariifide mitmesugused muudatused ja täiendused: kilomeetrite kaugused kohalikus ja otseühendustes — Tallinnast, sõiduplaanid, otseühendus-rongidega j. n. e.

A./I. „Thorsten“.

Millist tähtsat osa meie ajal riigi majanduslikes edenemises hästi korraldud ja nõuetele vastavad liikumisabinõud mängivad, seda näeme praegusest Venemaast, kus liikumis- ja läbikäimisabinõud võimata viletsas seisukorras. Selles suhtes on läbikäimisel raud- ja veeteedel ühesugune tähtsus. Iseäraline tähtsus on viimasel, sest et ta otsekohest läbikäimist väljamaaga võimaldab.

Sellepärast tervitas Eesti seltskond ja eriti kaupmeeste ühisus rõõmuga seda, kui A./S. „Hans Diedrich Schmidt“ Pärnus, varsti peale Eesti iseseisvuse väljakuulutamise toreda auriku „Thorsteni“ tema endiselt omanikelt Svendska Lloydilt omandas ja tema Eesti lipu all Tallinna-Stettini liinil käima pani. „Thorsten“ sõitis varemalt Göteborgi-Neuville vahelisel liinil, ja göteborglased tundsid laevast suurt kahju, sest see oli mõnegi tormise meresõidu puhul tegelikult oma väärtust osutanud ja paljude lugupidamise võitnud.

„Thorsten“ ei ole mitte toreduse laev, rahuldab aga ka nõudlikke reisijaid oma tugeva ehitusega, oma käiguga, mis ühetasane ka tormi ajal ja oma korraliku sisseadega. Seal ei ole hoolitsetud mitte ainult õhurikaste, mõnusate kajutite, vannitubade, jalutusteki, — reisijate mugavuse ja mõnususte eest, vaid ka reisijate julgeolek on kindlustatud traadita telegraafi jaama läbi.

Ruumides on elektri valgustus, ja nad jätavad soolide mulje oma massiivse mahagoni mööbliga. Laeval ei puudu ka klaver.

Peale muu, teevad eeskujulik Rootsi köök ja rikkalik veini kelder igatüüpi merireisu „Thorstenil“ armsaks.

Need „Thorsteni“ head omadused võitsid peagi Stettini vahet sõitvate reisijate lugupidamise, ja laev suudab vaevalt mahutada kõiki reisijaid, kes tema peal sõita soovivad.

„Thorstenil“ on 40 I. klassi, 21 II. klassi ja 32 III. klassi kajutit, kuna söögisaal 56 inimest mahutab.

Laev on ehitatud terasest a. 1883 Göteborgis tuntud laevaühisuse „Motala Compagnie“ poolt. Ta pikkus on 262,2 ja laius 33,3 jalga, ta istub vees 16,2 jalga ja ta suurus on 1634 brutto ja 1015 netto tonni. Ta kuulub +100 A I. klassi ja ta mahutus on 1400 tonni. Masin on tsilindritega $23\frac{1}{2} / 61\frac{1}{8}$, mille küttepind — 4620 ruutjalga, mis võimaldab laevale liikumise $12\frac{1}{2}$ sõlmelise kiirusega. Söeruum mahutab 240 tonni süsi, ja ruumimahutus on 106.900 kub. jalga ja 98.600 balli.

A./I. „Thorsten“ ei ole mitte ainult reisijate nõuete kohaselt sissestatud, vaid ta on ka kraamiveoks kõlbulik. Tal on 4 luuki, $10\frac{1}{10}$, $20\frac{1}{11}$, $10\frac{1}{6}$ ja $16\frac{1}{10}$ jalga, mida võib avada, kui suurt koormat peale laadida tahetakse.

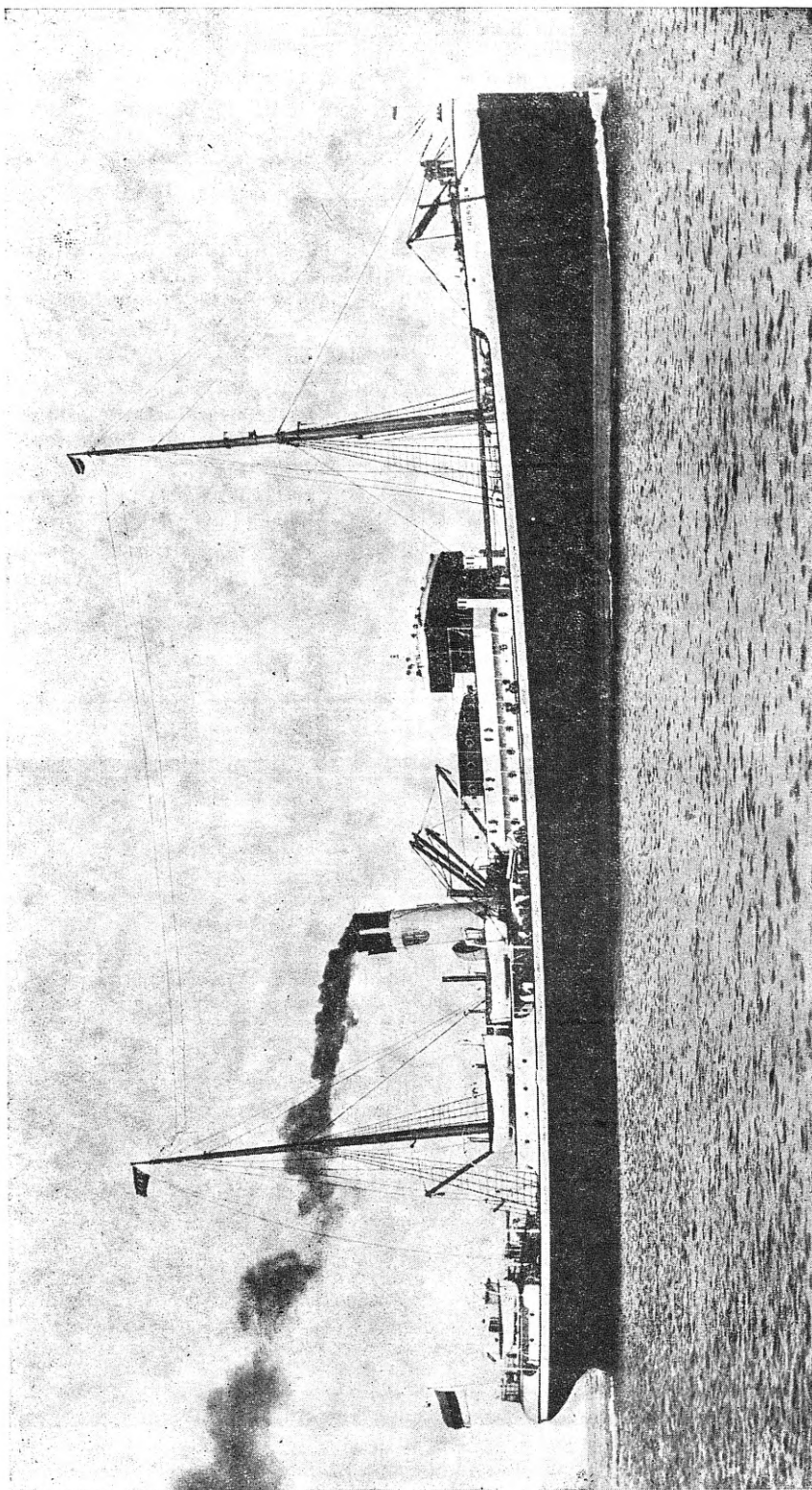
Tühjalt võtab „Thorsten“ veeballasti 405 tonni peale. Laeval on 6 veekindlat vahe-seina.

Tallinna reidil on korraldus firma „Thomas Clayhills & Son“ käes, S. Brokusmägi, 14 ja Stettinis — hrade Mundt & Schütt'i käes — Bollverk, 1.

S./S. „Thorsten“.

Von welcher großen Bedeutung in unserem Zeitalter gut ausgebaute und allen Forderungen genügende Verkehrsmittel für das wirtschaftliche Gedeihen eines Landes sind, führen uns die ganz ungenügenden Verkehrsmittel des heutigen Rußlands erneut vor's Auge, und in dieser Beziehung ist der Eisenbahn- und Seeverkehr gleich wichtig. Ganz besonders ist der Letztere, welcher den Verkehr mit dem Auslande aufrechterhält und daher hat die Gesellschaft Estlands und besonders die Revaler Kaufmannschaft es mit Freuden begrüßt, als die alte Reederei A/G. „Hans Diedrich Schmidt“ in Pernau bald nach der Begründung des Staates den schmucken Dampfer „Thorsten“ von seinen früheren Besitzern, den Svenska Lloyd, erstand und ihn unter

der estnischen Flagge in die Tour Reval—Stettin einstellte. Der „Thorsten“ hat früher die Linie Gothenburg—Newcastle bedient und mit Wehmut sahen die Gothenburger den Dampfer scheiden, da er sich in mancher stürmischen Fahrt durch seine Seetüchtigkeit bewährt hatte und die Sympathien weiter Kreise genoß. Der „Thorsten“ ist kein Luxusdampfer, genügt aber anspruchsvollen Reisenden durch seine starke Bauart, den ruhigen Gang selbst bei schwerem Wetter und durch seine gediegene innere Einrichtung. Es ist nicht nur für luftige, bequem eingerichtete Kajüten, Badezimmer, freundl. Aufenthaltsräume und Promenadendeck, für die Bequemlichkeit und Gemütlichkeit der Reisenden gesorgt, sondern auch die Sicherheit der Passagiere ist



Eesti reisijate aurulaev „Thorsten“.

durch Einrichtung einer drahtlosen Station gewährleistet. Alle Räume sind elektrisch beleuchtet und machen mit ihrer massiven Mahagoni-Einrichtung einen soliden Eindruck. Selbstverständlich fehlt dem Dampfer nicht das auf längeren Reisen unentbehrliche Klavier und vor Allem läßt dem Reisenden die vorzügliche schwedische Küche und das reichhaltige Weinlager die Seereise als eine gern gesehene Erholung erscheinen. Diese Eigenschaften des „Thorsten“ haben ihm sehr bald eine große Beliebtheit bei den von und nach Stettin Reisenden eingetragen, und können mitunter seine Kabinen nicht alle Passagiere fassen, die sich einen Platz reservieren wollen. Der „Thorsten“ hat bequeme Kajüten für 40 Passagiere der ersten, 21 der zweiten und 32 der dritten Klasse, während der Speisesaal 56 Personen faßt. Er ist im Jahre 1883 in Gothenburg von der bekanten Schiffswerft „Motala Compagnie“ aus Stahl gebaut und hat eine Länge von 262,2 und eine Breite von 33,3 Fuß. Sein Tiefgang beträgt 16,2 Fuß und seine Größe 1634 Brutto

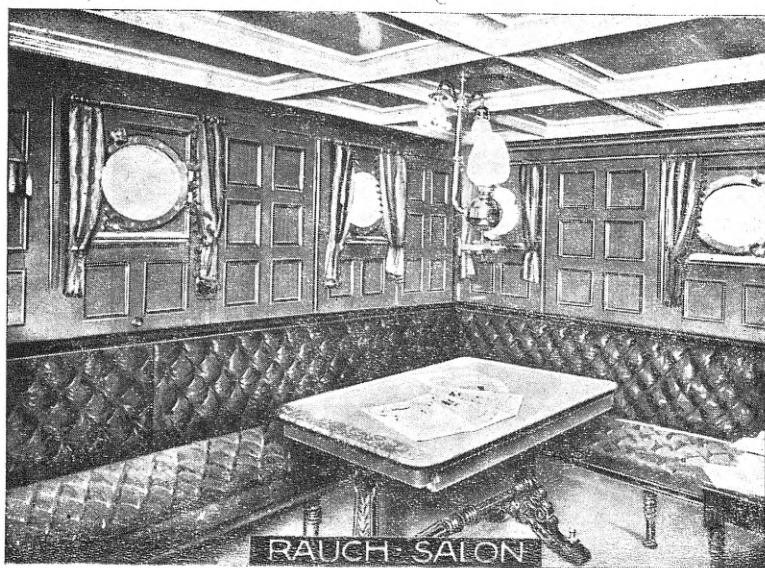
und 1015 Netto Tons. Er gehört der Klasse + 100 A I an und faßt 1400 Tons dead-weight. Die mittschiffs-eingebaute Compound Maschine mit Cylindern $23\frac{1}{2} / 61\frac{1}{8}$ und 3 Klassen bei einer Heizfläche von 4620 cub. Fuß läßt dem „Thorsten“ eine Geschwindigkeit von $12\frac{1}{2}$ Knoten erreichen. Seine Bunker fassen 240 Tons Kohle und sein Rauminhalt ist 106,900 Kubikfuß Getreide und 98,600 Rockfuß Ballen. Der „Thorsten“ ist nicht nur für Beförderung von Passagieren, sonder auch von Frachtgütern eingerichtet und besitzt 4 Luken von $10\frac{1}{10}'$ $20\frac{1}{11}'$ $10\frac{1}{6}'$ und $16\frac{1}{10}'$, welche geeignet sind, auch grössere Kollie aufzunehmen. Leergehend nimmt s./s. „Thorsten“ einen Wasserballast von 405 Tons auf, ausserdem besitzt der Dampfer 6 wasserdichte Schotten.

Die Vertretung der Reederei in Reval liegt in den Händen der Firma Thomas Clayhills & Son, Brokusberg No. 14, und in Stettin bei den Herren Mundt & Schütt, Bollwerk, 1.

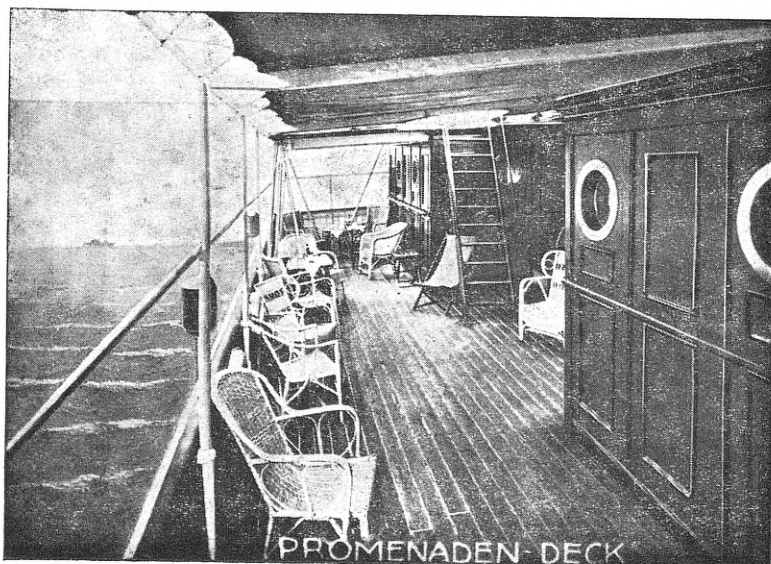


SPEISE SALON I KLASSE

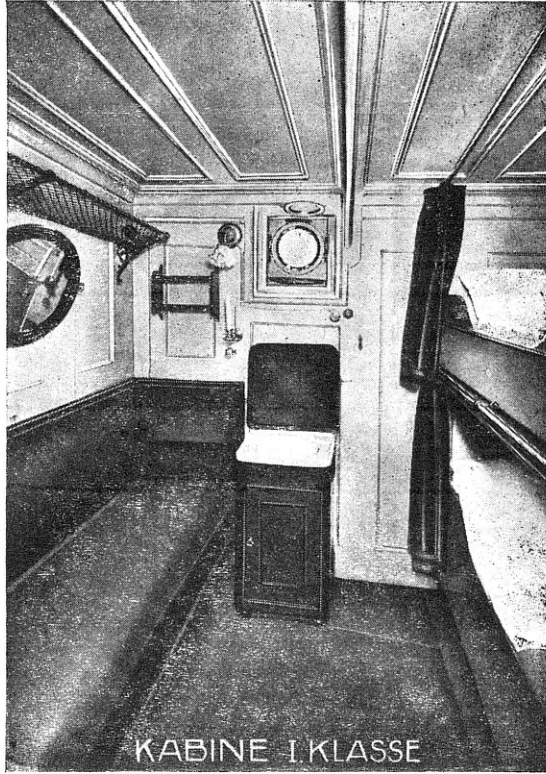
I. klassi söögisaal.



Suitsetamisesaal.

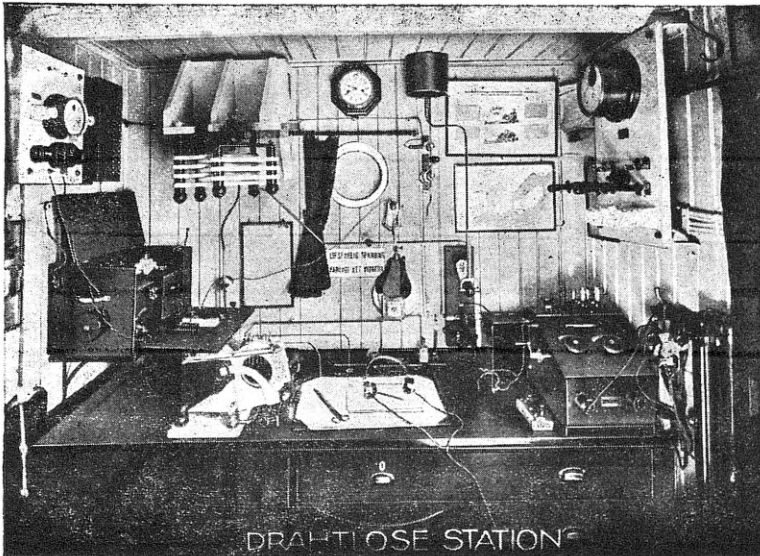


Jalutamise tekk.



KABINE I KLASSE

I. klassi kajut.

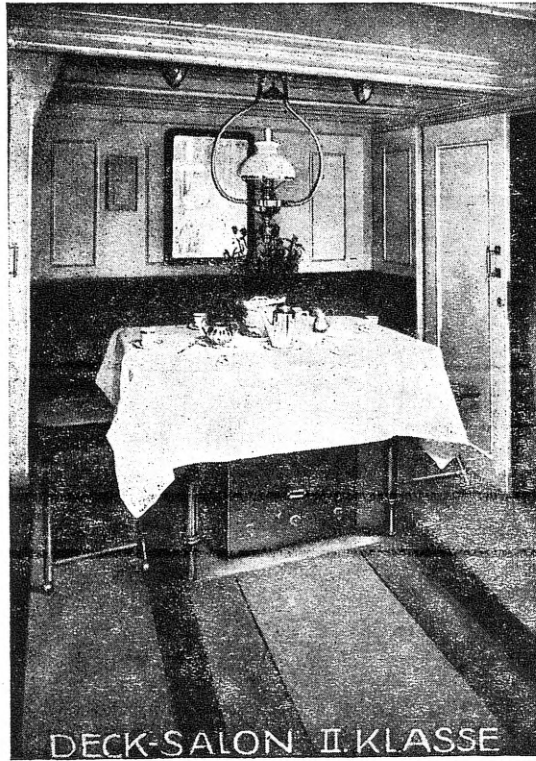


DRAHTILOSE STATION

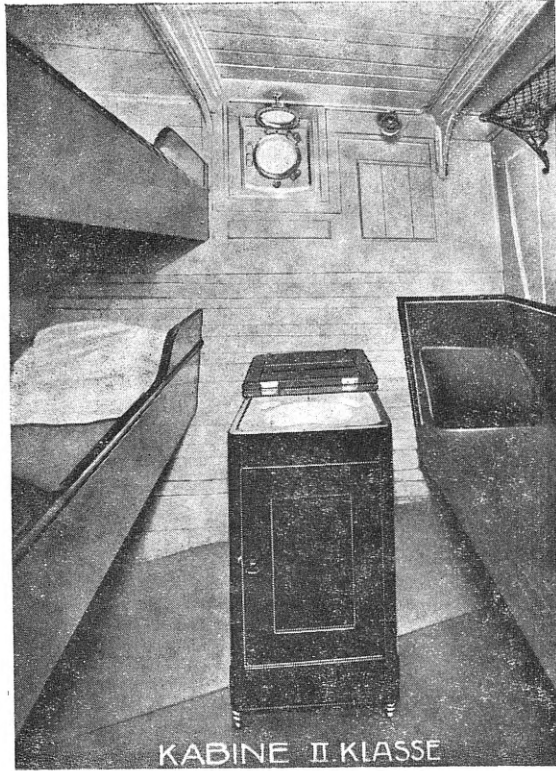
Traadita telegrafijaam.



II. klassi söögisaal.



II. klassi tekisaal.



II. klassi kajut.



Köök.