

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

TOIMETUS JA TALITUS: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32 (Kopli ülesõidu koha juures.) Kontor avatud kella 9—14 Tel.: 1923 raudtee keskjaamast. Tegeva toimetaja E. TIMMA kodune telefon 19-58, Kullasepa 5—3. Vastutava toimetaja E. GRÜNBERGI kodune telefon 31-41. Raekoja 2.	Ilmub iga kuus üks kord.	KUULUTUSTE HINNAD:
	Tellimise hind ühes kaasannetega: 1 aastas M. 300 1/2 " " 150 1/4 " " 75	1 lehekülj . . . M. 4000.— 1/2 " . . . M. 2000.— 1/4 " . . . M. 1000.— Kaantel 50% kallim.
Üksiku numbri hind 25 mrk.		

Nr. 11/12 (42/43)

1925. a.

4. aastakäik

Mõtteid liikumise korraldamisest meie laiaroopalisel raudteel.

Tedeinsener A. Wellner.

Meie raudteede majapidamist ja nende kasutamist iseloomustab kõige kujukamalt eksploatatsiooni koefitsient üksikute teosade järele. Nii oli see koefitsient 1923. a. Paldiski—Keila 1,39, Haapsalu—Keila 1,26, Keila—Tallinna 0,88, Tallinn—Tapa 0,93, Tapa—Tartu 0,86, Tartu—Valga 1,38, Valga—Irboska 1,16, Tapa—Narva 0,93. Eksploatatsiooni koefitsient kogu laiaroopalise võrgu jaoks oli 0,99. Kogu võrk töötas 1923. a. väikese ülejäägiga, kuna üksikud teosad tugevat puudujääki näitasivad.

Tee ja ehituste tehnilistes tingimustes teosade järele suurt lahkuminekut ei ole, nii et teosade majanduslist tegevust tervikult liikumise arvele tuleb kanda.

Keskmine rongide arv päevas tervel tee pikkusel oli

Paldiski—Keila	3,44	Tapa—Tartu	9,12
Haapsalu—Keila	5,03	Tartu—Valga	9,15
Keila—Tallinna	16,03	Valga—Irboska	4,20
Tallinn—Tapa	16,44	Tapa—Narva	8,43

Keskmiselt ühe teekilomeetri peale päevas tuli kaubanduslikke telgkilomeetreid:

Klassi- Laadit. vagu- kaubaniitel vag.	Klassi- Laadit. vagu- kaubaniitel vag.
Paldiski—Keila 62,2 16,8	Tapa—Tartu 148,1 136,0
Haapsal.—Keila 98,2 36,6	Tartu—Valga 164,1 137,7
Keila—Tallinn 308,9 57,5	Valga—Irboska 71,9 37,4
Tallinn—Tapa 262,7 413,3	Tapa—Narva 113,0 148,8

Reisijakilomeetreid 1 teekilomeetri peale aasta jooksul tuli ja istekohtade kasutamise % oli:

Reisijakm. 1 tee- km peale	Istekohtade kasutamise %
Paldiski—Keila 72.023	18,1
Haapsalu—Keila 222.118	40,3
Keila—Tallinn 1.205.656	63,4
Tallinn—Tapa 806.705	63,2
Tapa—Tartu 434.118	60,5
Tartu—Valga 364.767	46,3
Valga—Irboska 133.492	34,7
Tapa—Narva 284.765	53,3

Kaubaveotihedus (tonn/1 km) aasta jooksul oli

Paldiski—Keila 23.830	Tapa—Tartu 221.736
Tallinn—Haapsalu 55.926	Tartu—Valga 117.852
Tallinn—Tapa 656.457	Valga—Irboska 45.150
	Tapa—Narva 304.650

Ühe kaubarongi keskmine koorem ja rongi keskmine raskus

Keskm. rongi koorem raskus tonnides	Keskm. rongi koorem raskus tonnides
Tall.—Haaps. 89,2 265	Tartu—Valga 147,6 433
Paldiski—Keila — —	Valga—Irboska 77,7 272
Tallinn—Tapa 269,6 559	Tapa—Narva 190,4 366
Tapa—Tartu 166,4 352	

Loomulikult osutuvad kahjutoovaks need teosad, kus liikumine öre, nagu Keila—Paldiski, Haapsalu—Keila, Valga—Tartu ja Valga—Irboska. Öre liikumine, peale vähese nii reisijate kui kaubaveotiheduse, on iseloomustatud selle läbi, et veerev koosseis ja vedurite tõmbejõud nõrgalt ära kasutatud. Istekohtade kasutamise % nendel liinidel on madal, kaubarongid on nõrgalt koorimatud. Võttes kaubarongi kiiruseks, 10⁰/₀₀

tee kallakul ja 600 m kõverikul, 20 km 1 tunnis, leiame tarvilise veduri tõmbejõu

$$W = \left(2,4 + \frac{v^2}{1300} + S + \frac{650}{R-55}\right) G \text{ (Hütte, III, 719).}$$

	Rongi raskus tonnides	Veduri tõmbejõud kg
Tallinn—Tapa	599	8400
Valga—Irboska	272	3800
Tallinn—Haapsalu	265	3700
Tapa—Narva	366	5100
Tartu—Valga	433	6000
Tapa—Tartu	352	5000

Laiaroopalise raudtee vedureid on tõmbejõuga 8500–8750 kg — 61 tükki.
7300–7500 „ — 23 „
4050–5466 „ — 23 „

Paistab otsehohe silma, et suurem osa veduritest kaugeltki nende tõmbejõu piirides ära kasutatud ei ole. Arvesse võttes, peale selle, vedurite iganevust, alaväärtuslist kütteainet, millega neid köetakse, võib otsustada, missuguse kasulikkuse teguriga nad töötavad!

On ka ju täitsa loomulik, et ühendustee, mille liikumise abinõud liikumise tihedusele ei vasta, defitsiitiga töötab. Raskete ja tugevate veduritega kaupade transport eeldab võimalikult suurt veokaugust, kaupade koondusi saate- ja sihtkohtades. On veole tulevate kaupade hulka teatud määral piiramata, siis paneb vedurite tugevusele, rongide raskusele ja liikumise kiirusele piiri käesoleva aja tehnilised võimised transpordi alal. Nii näemegi sarnastes maades, nagu Põhja-Ameerika Ühisriikides, Kanaadas ja ka Sakamaal katseid, võimalikult tugevaid vedureid tarvitusele võtta.

VIII. rahvusvahelisel raudteede kongressil Bernis 1910. a. võisid raudtee esitajad statistiliste andmetega tõendada, et magistraaltüüpi raudtee ühendused eduga transpordi alal võistelda suudavad veeteedega — kanaliseeritud jõgedel ning laevasõidu kanalidel, kus kuni 1000 tonn. veopraamid liiguvad; võistlust ei suutnud toll ajal raudteed väljakannatada veetranspordiga loomulikkudel

veeteedel, suurtel jõgedel, nagu Missisipi, Rhein, Volga j.n.e. Rohke veole tulevate kaupade hulga korral on tehnilis-majanduslikult kasulik vedu suurematesse üksustesse koondata, sest see korraldus 1) tõstab automaatselt ühendustee läbilaske võimet, 2) võimaldab vedu odavaks teha täieliku veo- ja liikumiseabinõude ära kasutamise juures. On aga väikeste kaupade hulkadega tegemist, ja, kui kaupade suuremad koondused puuduvad, nagu, näiteks, meie raudteevõrgul, siis osutuvad rasketüübilised vedurid mitteökonoomilistena, nagu seda ka meie raudteede kohta käivad eelpooltoodud andmed tõendavad.



Karl Wirma,
Senine teedeminister
lahkus 16. detsembril 1925.

Moodne auruga töötav raudteevedur, millel juba 100 a. arenemiselugu selja taga, on soojus majanduslikult veel üsna puudulik masin. Peale selle tarvitab auruedur hulga aega tema teenistusvalmis seadmiseks, sama hulga tööd pärast teenistust. Siia seltsivad sagedased katla pesemised ja parandused. Need puudused tunduvad eriti valusalt nõrgalttöötavatel teesoadel.

Kuid ka intensiivselt töötavatel liinidel katsutakse auruedureid teiste liikumise abinõudega, nagu elektri- ja diiselveduritega asetada.

Kanaada magistraal raudteed ongi juba osalt mootorvedurite peale üle läinud.

Huvitavaid katseid teeb praegu Venemaal prof. Lomonosoff diisel-elektriveduriga. See viimane on vastavalt E-tüübilisele auruedurile tõmbejõuga 15.000 kg ehitatud. Selle veduri praeguseks konstruktiivpuuduseks on, et kallakutel üle 7⁰/₀₀ õhkpidurid, mis mootoriga otsekohehes ühenduses, ei tööta, — peab vagunite käsipidureid abiks võtma. Prof. Lomonosoff'i diisel-elektriveduri suurimaks paremuseks on tema madal küttekulu, mis praktilistel katsetel (umbes 17.000 km sõitu) kindlaks tehtud andmetel 22,5% E-tüübilise aurueduri kütte kulust, s. o., keskmiselt 16,3 kg/km asemel kõigest 3,5 kg/km välja-

teeb. Teiseks paremuseks on diiselelektriveduri alaline sõiduvõimalis olek ja väikene veetarvitus. Nagu katsetest selgunud, tarvitab see vedur järele vaatust iga 700–800 km tagant.

Sellele äratundmisele, et nõrgalt töötavalatel liinidel otstarbekohane ei ole kaupasi ja reisijaid rongidega vedada, on juba ammu jõutud. Seisekorra parandamine segarongide korraldusega ei anna ka tagajärki, sest reisijate veokiirus väheneb ühtlasi sellega ebamääraselt ja rongi koguraskuse ning kasuliku koorma vahetuse muutub halvaks, mis omakord raudtee eksploatatsiooni halvendab. Kõrvalteedel, nagu näites, Saksamaa raudteede praktika näitab, on juba ammu ajast katsutud parandust tuua liikumise korraldusega üksikute vagunite kaupa.

Esimeseks sarnaseks katseks oli auru vedurivagun, kus veoks määratud vagunisse aurumasin ja katel paigutatud.

Olgugi, et sarnaste vedurivagunite teenimine ja teenistus valmisemad, võrreldes raske auruveduriga, lihtsustatud, omab ta siiski kõik auruveduri pahed ja sellep. ei ole sarnased vedurivagunid laialisemat tarvi ammist leidnud. Selle vastu on aga vedurivagunid, kus, mitte aur, vaid teised energiaallikad tarvitusele võetud, ikka enam ja enam end maksma hakkanud panema. Ajaloolises järjekorras vedurivagunitele järgnevad akkumulaator-vagunid. Siin puudub aurukatel, teenimine on lihtsam, parandused väiksemad. Energia kulu seisu ajal puudub. Kuid akkumulaator-vagunite tarvitamine on piiratud võimalusega ligidalolevast jõuallikast akkumulaatoreid laadida. Akkumulaator-vagunid on üsna rasked. Nii näiteks, kaalub 167 iste- ja seisukohaga sõiduvõimalis reisijate vagun Saksa raudteedel ilma reisi-

jadeta 79,3 t ehk iga reisija peale tuleb umbes 475 kg vaguniraskusest. Uuemad raudkonstruktsiooniga vagunid tulevad vähe kergemad. Suur vaguni omaraskus, loomulikult, nõuab suuremat energiakulu, mis seda enam oma mõju eksploatatsiooni peale avaldab, et akkumulaatorite töö oma loomu

poolest suure energiakuluga seotud. Akkumulaatorid tarvitavad alalist voolu, kuna aga jõuallikad harilikult vaheldavat voolu väljatöötavad. Umformorites läheb umbes 15% energiat kaduma; edasi kaob umbes 30% akkumulaatorite laadimise juures, jääb üle umbes 55–60% jõuallikast saadud energiast, mis kasulikult äratarvitatud võib saada.

Energia hinna juures 10 Emk. 1 kw t eest teeb siiski energia kulu umbes 20% kogu eksploatatsioonikuludest välja. Akkumulaatori energia kadu mõjub tuntavalt eksploatatsiooni kulude peale siiski ainult sel korral, kui vool erakorraliselt kalliks. Akkumulaator-vagunid oma lihtsa teenimise ja puhtuse tõttu on Saksa kõrvalraudteedel laialt levinenud. — Et energia kadu vähendada ja energia allikast (jõujaamast) rippumata ning alati tegevusvalmis olla, hakati ehitama vaguneid oma väikese jõuamaga, kus jõusünnitajaks diiselmootori tarvitati.

Selle kaudu saavutatud paremusele on vastukaaluks kogu mehaanilise sisseseade mitmekesisus piiratud ruumi tõttu vagunis. Ka vaguni raskus on üsna kõrge, nii kaalub, näiteks, Saksa raudtee III klassi vagun 74 istekohaga umbes 70 t; 1 istekoha peale tuleb siin 946 kg vaguni raskust. Bensol-elektri vagun asub oma raskuse suhtes soodsamates tingimustes, sest bensolmootori võime juures 100–120 HP võib,



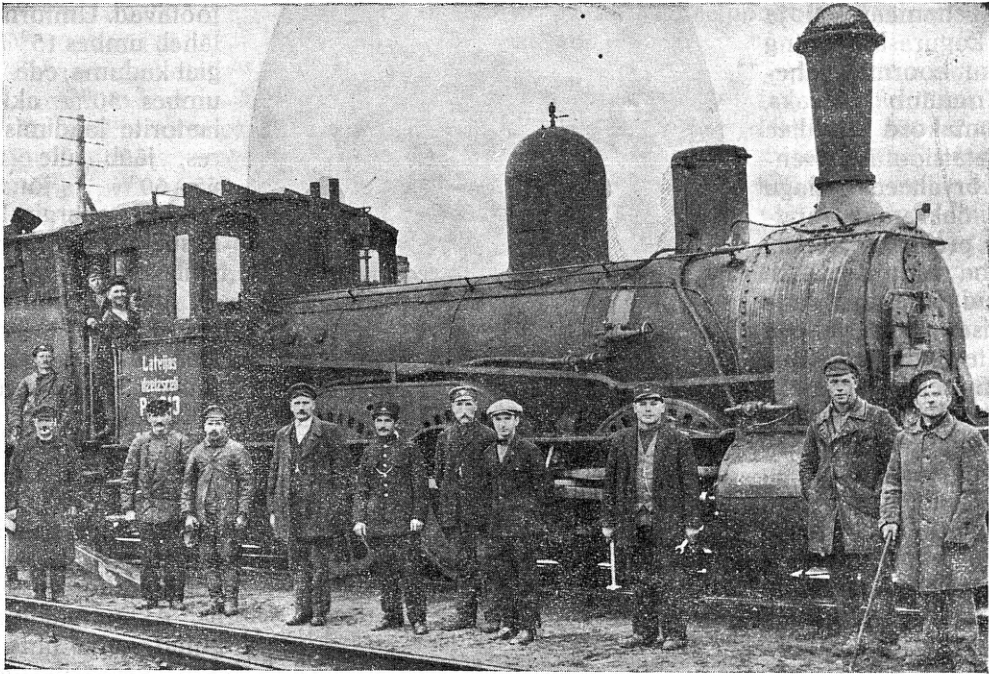
Oskar Amberg.
Teedeminister.

insener. Sünd. 30 detsembril 1878. a. Tartumaal, Nõo mõisavalitseja pojana. Hariduse saanud Nõu kihelkonnakoolis, Tartu gümnaasiumis ja Riia politehnikumis, mille 1904. a. lõpetas. Esimese Eesti korporatsiooni „Vironia“ asutaja liige. Peale sõjaväeteenistust Dünamünde kindluse inseneri väes töötas Riias „Mootori“ vabrikus instruktoriga. 1906.–1910. a. direktor Agorkovi puutööstusevabrikus Minski kub. Kuni ilmasõja alguseni juhatas Tallinnas oma asutatud silikaatfelliikivi vabrikut. Ilmasõja ajal teenis Tallinna kindluse väes. 1916. a. ehitas Aegna saarel kindlust. Eesti vabadussõja ajal oli sõjaministeeriumi inseneriosakonna juhataja. Hiljem tööhoolekande, teede- ja sõjaminister. 1. ja 2. riigikogu liige.

võrreldes diiselmootoriga, suurema tiirude arvuga ehitatud saada ja sellep. ka kergemalt konstrueeritud. 75 istekohaline bensolmootor vagun kaalub umbes 46,7 ton., kus 1 istekoha peale umbes 623 kg vaguni raskusest langeb. Nii diisel- kui bensolelektri sisseseadetes sünnib kahekordne energia moonutamine – soojus energia muudetakse elektriks ja elekter mehaaniliseks energiaks. Loomulikult käib ühenduses sellega energia kadu ja tõuseb eksploatatsiooni kulu.

palju tugevam peab olema, et raputustele vastupanna. AEG mootorvagunites paistab kiiruse muutmise ja liikumise sihi pööramise sisseseadete tehniliselt rahuldavalt lahendatuna. Mootoriks tarvitatakse neljaktiilist kuuesilindrilist plahvatusmootori, mis AEG vagunites 75 HP ja minutis 950 tiiru teeb. Nõutakse suuremat võimet, siis tuleb kaks mootori võtta.

Deutsche Werke A.-G. tarvitab kaht tüüpi mootore – 100 ja 160 HP, 1000 tiiru minutis. Görlitzer Waggon- und Maschinenfabrik



Latvija riigiraudteede normal laifusega vedur, seeria P.

Olulise eduna tuleb mootorvagunite asjanduses võtta sisseseadeid, kus jõud otsekohe mehaaniliselt veoratastele üle kantakse.

Üks sarnane AEG kaheteljeline mootorvagun 50 istekohaga ja 75 HP mootoriga kaalub kõigest 12 t ehk 1 istekoha peale tuleb siin umbes 240 kg vaguniraskusest. Sarnaste vagunite konstruksioonis on väljamindud automobiili eeskujust. Oluline lahkumine seisab suuremas võimes, võrreldes autoga, ja elastse vahelüli puudumises ratta ja teekatte vahel.

Roobaste lüli kohal tekkivad tõrked panid alguses kahtlema, kas võib autosisseadet mootorvaguni peale otsekohe ülekanda. Igatahes on selge, et auto juures tarvitusel olev hammasrataste süsteem siin

A.-G. on oma esimeste Rootsi jaoks valmistatud vagunites neljasilindrilisi 55–60 HP Büssing- mootore tarvitanud.

Põletisainena tarvitatakse, peale kerge bensiini, bensoli, tetralini ehk nende segu; ka petroleumi ja raskete õlidega on katseid tehtud.

Vaguni kütmine sünnib jahutusveega, tarbekorral võib abiks võtta äratootanuid gaase. Põletisaine tagavara ruum on 200–300 kg jaoks ettenähtud. Muidu on need mootorvagunid kõiki raudtee liikumise nõuete kohaselt tarviliste sisseseadete ja abinõuetega varustatud.

Schweizersche Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur, poolt käesoleval aastal valmistatud kaheteljeline mootorvagun 1000 m/m roopalaiuse jaoks osutus katse-

tel täitsa ülesseatud tingimustele vastavaks. Mootor valdas 160⁰/₀₀ tee kallakuid ilma raskusteta ja 37⁰/₀₀ teekallakul tõusis sõidu kiirus 60 km/tunnis. Jõusünnitajaks on neljasilindriline bensiinmootor 68 HP, 1400 tiiru/min. Üldine kasulikkuse tegur-mootorist veorattani ulatas 90%. Vaguni raskus ühes mootoriga on kõigest 6,8 ton.

Alles viimasel ajal on Saksamaal Vorwohle-Emmerthal'i tehharul katseid tegema hakkatud gaasi-generaator mootorvaguniga, kus generaatoris puusüüt ehk antratsiiti tarvita-takse. Vaguni omaraskuse vähendamise otstarbega on ta terasplekist konstrueeritud. Vagunis on 42 iste- ja 8 seisukohta; vagun kaalub 22 t, missuguses arvus 2 t gene-

Nagu sellest lühikesest ülevaatest selgub, on mootorvaguniteasjandus üsna kõrgesti väljaarenenud ja katsete ajajärgust välja-jõudmas, mille tunnistuseks nende vagunite tarvitamise kiire levimine.

Ka meie raudteedel on mootorvagunite tarvitamisele võtmine hiilgavaid tagajärgi andnud Tallinna-Pääsküla liinil, kusjuures Pääsküla-Nõmme raioni ühendamise küsi-mus linnaga vastavalt reisijate praegusaja nõuetele peaaegu lahendatuks tuleb lugeda. See esimene õnnestanud katse peaks tõuget andma ka mootorvaguni asjanduse edas-pidiseks arendamiseks.

Nagu alguses juba tähendasime, on meil üksikud teosad väga õreda liikumisega, kus



Rahvusvahelise magamisvagunite seltsi III klassi magamisvagun.
Liikumas Tallinna-Riia liinil.

raatori raskust. Esimesed katsed sarnaste vagunitega üsna raskete tee tehniliste tingimiste juures (nagu järsud tõusud ja järsud kõverikud) nõudsid kahest vagunist koos-neva rongi liikumiseks 1,4 kg antratsiiti 1 rongkm peale. Katsetulemused pole lõpuli-kult veel selgunud, kuid igatahes peab ole-tama, et gaasigeneraatori ülalpidamise kulud eksploatatsioonis koormavalt saavad mõjuma. Generaatori süitamine nõuab 15 min., täit-mine 3 min. Kütte tagavara jätkub keskmistel tingimistel 50–60 km jaoks. Teenimiseks tar-vitab, nagu mootorvagunidki, ainult üht juhti.

Carl Meyer & Co Düsseldorfis ehitab mootorvaguneid, kus plahvatusmasinates sünnitatud jõudu ratastele hüdraulisel teel ülekantakse.

tee läbilaske sisseseaded väga nõrgalt ära-kasutatud; teiselt poolt, on teosi, kus ko-halik reisijate liikumine üsna elav ja kus selle liikumise arenemiseks eeldused olemas, nagu Tartu-Elva, Tallinna-Aegviidu. Õreda liikumisega tee osadel on olemasolevate vedurite tõmbejõud umbes 40% võrra ära-kasutatud, samuti ei ole võimalik raskete veduritega sagedat reisijate vedu korraldata. Ülesande lahendab mootorvagun. Valida tuleb vastavalt kohalikkudele oludele ja liikumise tihedusele jõusünnitaja. –

Kokkuvõttes ülaltoodut peab 1) konsta-teerima, et meie laiaroopalise raudtee-võrgu üksikutel tee osadel – Paldiski – Keila, Keila – Haapsalu, Valga – Irboska, Tartu-Valga on vedurid ja veerev koosseis,

sama tee läbilaskevõime, ebamääraselt nõrgalt ära kasutatud, mille tagajärjena need teeosad defitsiitiga töötavad. 2) Nende tee-

veoabinõud, ja veerev koosseis ja tee läbilaskevõime paremini ära kasutatud saaks.



Raudteelaste puhkeruum Grīva jaamas Latvija—Poola piiri lähedal.

Puhkeruumi tarvitavad peale Läti raudteelaste ka Eesti, Leedu, Poola ja Vene raudteelaased.

osade eksploatatsiooni koefitsiendi tõstmiseks tuleks nii kaupade kui reisijate vedu selles mõttes ümberkorraldata, et

kitsarooraliste teede jaoks, kus eriti reisijate vedu praeguse korra juures kiiruse mõttes palju soovida jätab.

3) Selleks otstarbeks tuleks liikumist tihendada, mis võimalikuks saab mootorvagunite käimapanemisega, milleks põhjust annab vastavad kogemused haruteedel teistes riikides.

4) Mootorliikumise seisukohalt tuleks hinnata ka uute auruedurite tellimist ehk igannenud auruedurite kapitaalparandamise küsimusi.

5) Transiitkaupade veoks ja otseühenduste pidamiseks tuleks, ümberpöörduvalt, raskemaid veduritüüpe eelistada.

Kui põhjendatud leitakse üleminna, üksikutel laiarooralise raudteeosadel mootorliikumisele siis tuleks seda küsimust a priori lahendatuks lugeda ka suurema osa

Raudteede elektrifitseerimine Prantsusmaal.

T. G.

(Lõpp)

Tehnilise komisjoni poolt moodustatud saatkondadest, kes 1919 a. käisid Helveetias, Itaalias, Inglismaal ja Põhja Ameerika Ühisriikides raudteede elektrifitseerimise küsimust uurimas, oli kõige tähtsam ja mõjurikam Ühisriikidesse läkitatud saatkond. Viimase poolt vaadati üle järgmised raudteed:

New York Central ja Pennsylvania raudtee (600 voldiline, alaline vool).

New York, New Haven, Hartfordi raudtee ja New York, Westchester, Boston'i raudtee (ühefaasiline, 11.000 voldiline, 25 perioodiline vool).

Norfolk ja Western raudtee ja Pennsylvania raudtee (lõpujaam Philadelphia) (katkestatudfaasiline, 11.000 voldiline, 25 perioodiline vool).

Chicago, Milwaukee, St. Paul'i raudtee, ja Butte, Anaconda, Pacific raudtee (alaline vool, vastavalt 3000 ja 2400 voldiline).

Komisjoni uurimise tulemused rääkisid 1500 voldilise alalise voolu kasuks. Nagu teada lähevad selle voolu tarvitamisele võtmise juures arvamised lahku, kas tuleks voolu anda kolmanda roopa ehk jälle õhuliini kaudu. Ühestküljest on voltage liig kõrge kolmanda roopa tarvis, — kutsub välja eriliste kaitseabinõude tarvitamist õnnetuste ärahoidmiseks, teisest küljest on vool liig tugev õhuliini jaoks.

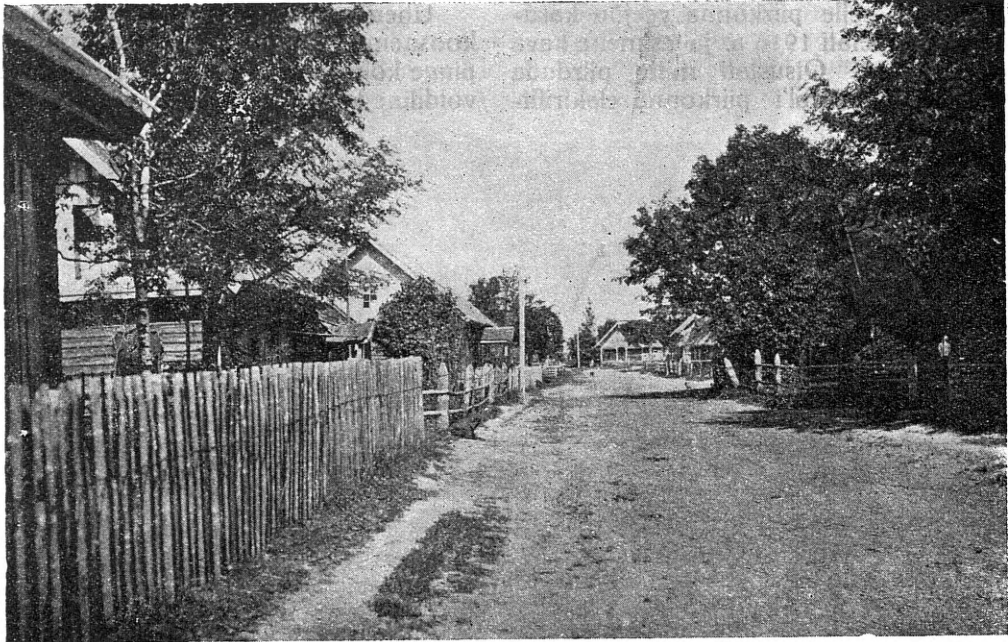
Komisjoni otsus, mis teatati avalikkude Tööde Kõrgemale Nõukogule kõlas järgmiselt: — Prantsuse raudteede elektrifitseerimise juures tuleks tarvitusele võtta 1500 voldiline alaline vool, kusjuures vedurid voolu saaks nii kolmanda roopa kui ka õhuliini kaudu. 3000 voldiline voltage tuleks lubada ainult juhtumistel, kui tekivad raskused installatsiooni ehk liikumise alal.

Prantsusmaal on valitsuse määrusega kindlaks määratud voltage ja sagedus, mille

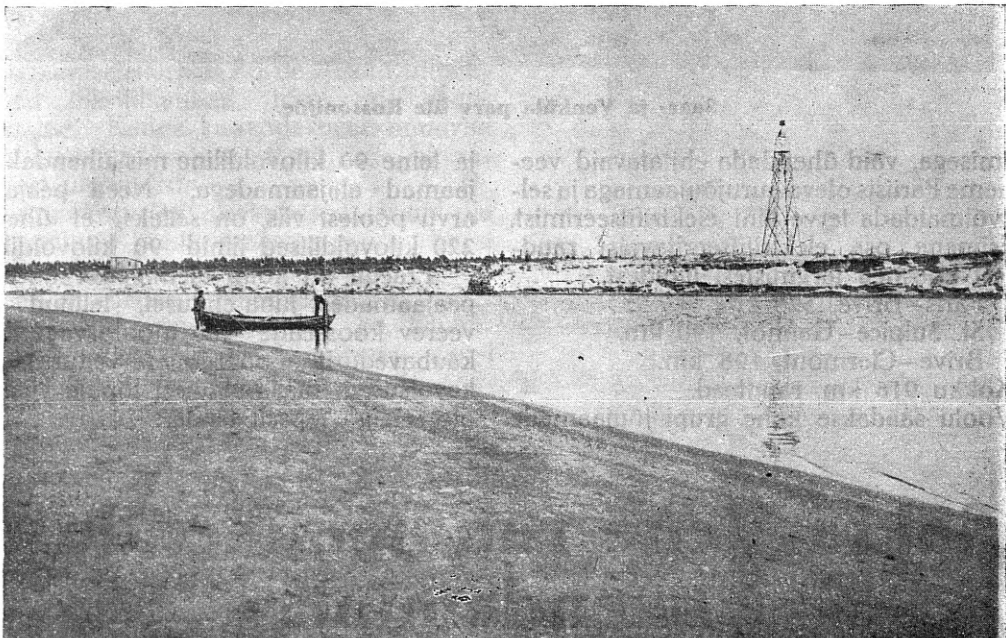
põhjal voolu antakse mitte üksikute jõujaa-
made vaid 150 kilovoldilise, kolmefaasilise,
50 perioodilise üldvõrgu kaudu, mis annab

vedurid. Komisjon otsustas kõik kolm
tüüpi läbiproovida.

Järgnevad read toovad üksikasju Paris-



Iikino küla riigipiiril, Rossonijõe pahemal kaldal.



Riigipiir Rossonijõel.

voolu nii raudteedele kui ka teistele ette-
võtetele.

Vedurite kohta komisjon lõpuotsust ei
teinud. Vaatlemise alla tulid kolme tüüpi

Orleans'i raudtee seltsi liinide elektrifitseerimise tööde käigu kohta.

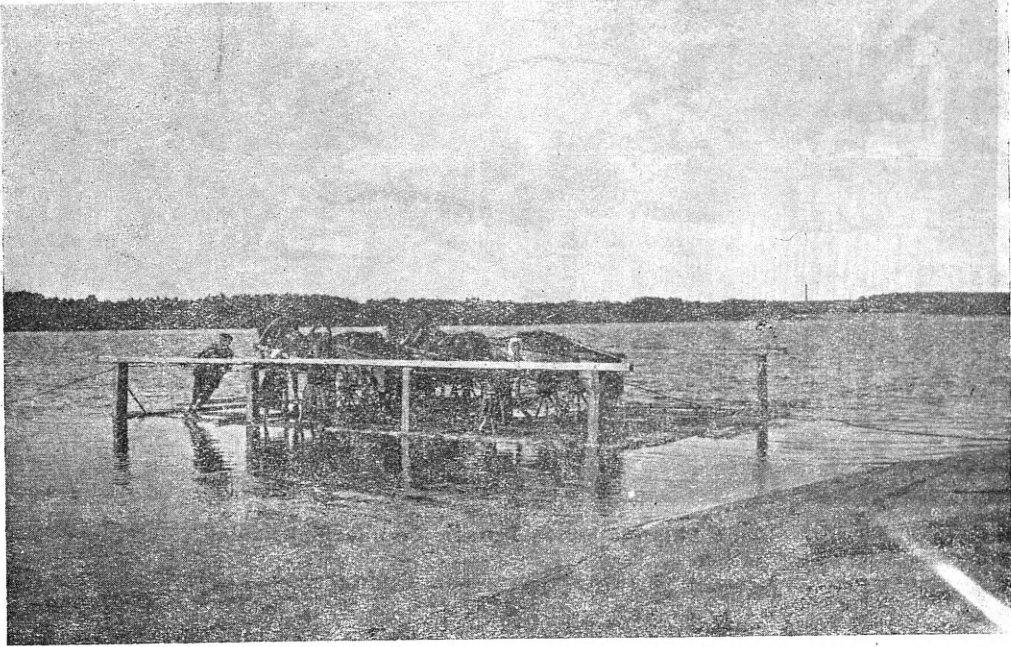
Nimetatud raudteeselts, kes enam kui
kakskümmend aastat tagasi ühe osa oma

liinidest elektrifitseeris, kavatses elektrifitseerida ka liinid mis Massif Central'i läbistavad. Elektri voolu saavutamiseks otsustati kasutada ära nimetatud kõrgustiku veekogud.

Uurimisel selle piirkonna veejõu kasutamise alal lõpetati 1916 a. ja esimene kava esitati 1918 a. Otsustati mitte piirduda ainult Massif Central'i piirkonna elektrifit-

poolt: ühe osa liinide jaoks Union d'Electricité ja Union Hydroélectrique'i kaudu ja teise osa liinide tarvis Massif Central'is asuvate veejõujaamade poolt.

Ühendus üksikute jaamade vahel saab koosnema kahekordsest süsteemist kõrgepinge kolmefaasilistest liinidest, üks 220 kilovoldiline kauge maa peale voolu andmiseks



Saar- ja Venküla parv üle Rossonjõe.

seerimisega, vaid ühendada ehitatavaid veejõujaame Pariisis oleva aurujõujaamaga ja sellega võimaldada terve liini elektrifitseerimist.

Esimene osa elektrifitseeritavaist raudteedest koosneb järgmistest liinidest.

Paris—Brive, 528 km.

St. Sulpice—Gannot, 190 km.

Brive—Clermont, 198 km.

Kokku 916 km. raudteed.

Voolu saadakse kahe grupi jõujaamade

ja teine 90 kilovoldiline mis ühendaks peajaamad alajaamadega. Need peajaamad, arvu poolest viis, on selleks, et ühendada 220 kilovoldilised liinid 90 kilovoldilistega.

Praegu on kolm ülemalpool tähendatud peajaamadest juba ehitusel, tellitud on ka veerev koosseade (80 mootorvagunit, 200 kaubavedurit ja 5 reisijate vedurit). Millal kavatsused täiel ulatusel lõpule viiakse, ei ole esialgu täpselt teada.

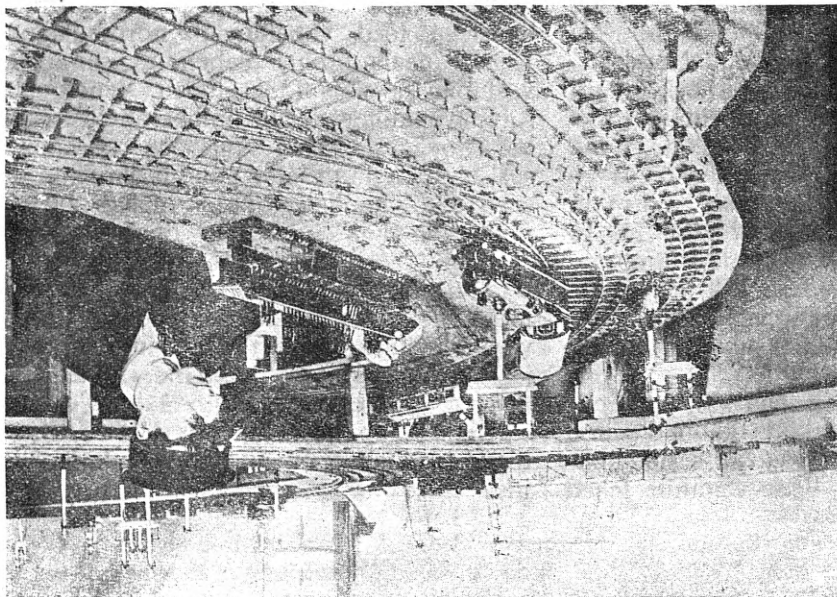
Saksa-Vene raudteeühenduse laiendamine.

E. Timma.

Nagu teada, lõpes 3. oktoobril Münchenis teine Saksa-Balti-Vene raudteede konverents, millest osa võtsid Saksa, nõukogude Liidu, Leedu, Läti ja Eesti riigi raudteede esitajad. Asjaajamine ja algatus oli

Saksa riigiraudteede Königsbergi direktsooni käes.

Otsustati sisse seada soodsam reisirongide otseühendus Saksa ja Venemaa vahel läbi Leedu ja Lätimaa, samuti otsepiletite



Raudtee liikumise mudel.
Ehitatud ühe Inglise raudteelase poolt.

müük Saksa jaamadest Venemaa jaamadesse ümberpöörduvalt.

Kaubaveo tariifide nimekirja mis, 15. juulil s. a. maksuma pandi, täiendati uute kaupade nimetustega ja nimelt: mitmesugused seemned, nitroclorbensol, clorbarium, fanin, värnits, kantseleitarbed, bürooartiklid, mitmesugused tekstiilkaubad, terve rida raudkaupu jne. Nende kaupade pealt annavad saksa, leedu ja vene raudteed 25% hinnalandust üldtariifist.

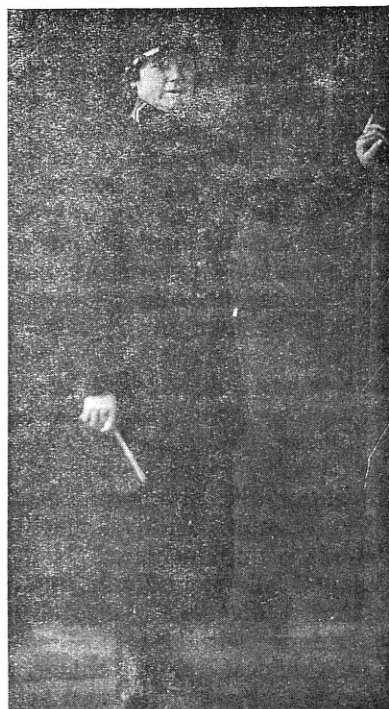
Samuti otsustati otsekohesed tariifid ka tükisaadetuste kohta maksuma panna. Edasi võeti tariifide väljaarvamise aluseks Saksa ja Vene raudteedel ameerika dollar.

Nende kokkulepete alusel on kaubavahetus raudteel Saksa ja Venemaa vahel viimasel ajal tublisti tõusnud. Latviija riigiraudteede statistika osakonna andmetel kujunes Vene transiit läbi Latviija järgmisena (arvud vagunites):

Kuud	Venemaalt tulnud		Venemaale läinud	
	Kokku	Sellest Griva jaama kaudu Saksamaale saadetud	Kokku	Sellest Griva jaama kaudu Saksamaalt tulnud
Juuli . . .	858	4	102	4
August . . .	632	4	112	16
September . .	796	75	193	49
Oktoober . .	1.217	634	370	237
November . .	620	274	5.0	366

Ülaltoodud tabelist on näha, et Vene transiit Lätimaakaudu viimasel ajal läheb ja tuleb suuremalt jaolt raudteed mööda Leedumaa kaudu Saksamaale ja Saksamaalt. Üleande jaamaks on Griva jaam Leedu piiril. Sealsamas vahetatakse ka Vene laiuaste kauba vagunitel teel normaalselt laiuaste vastu ümber ja ümberpöörduvalt. Saksamaalt on raudteed mööda Venemaale saadetud peaaegu ainult põllutöömehi ja -riistu, tööstuste sisseseadeid, raua- ja teraskaupu, anilinvärve, lampe,

mootorisi, igasugusi masinaosasi jne. Venemaa saadab Saksamaale raudteed mööda peaaegu ainult kaunvilja, domineerival kohal on siin läätsad.



Preili Sniedse.
Jaamaülevaabi Riias, Lätimaal.

Uue kokkuleppe järele on ka kaupade teeloleku aega märksa lühendatud. Nii saabuvad kaubad, mis saadetud Magdeburist Odessasse, Harkovi või Kiievi, kõigist 18 päeva jooksul kohale, Mannheimist Moskvanile tuleb 18–20 päevaga arvestada, kuna Altonast Harkovi on kaubad kõigist 19 päeva teel olnud. Vastupidises sihis on Vene kaubad Tambovist Königsbergini 13–15 päevaga kohale tulnud. Saratovi ümbruskonnast (saatejaamad Serdobsk, Balashov, Atkarsk jne.) jõuavad kaubad 12–14 päevaga Königsbergi, üksikutel juhtumistel isegi veel varem.

Erilise tähtsusega on aga see, et Venemaal Saksamaale sihitud kaubad ilma ümberlaadimiseta kohale tulevad, sest kauba-saatja soovil saavad Vene vagunite teljed

Griva jaamas, kus Vene ja Saksa (normaal) laiustega teed vahelduvad, normaallaiuste telgede peale ümber vahetatud, samuti ka vastupidises sihis (Saksamaalt Venemaale). Kaubavagunite telgede ümbervahetust tunti ka enne sõda, kuid suurt osa see oluliselt siis ei mänginud, sest puudus tarviline arv sarnaseid kaubavagunisi, millede telgesi ümbervahetada võimalik oli. Praegusel ajal on aga kõik Vene vagunid telgede poolest ümbervahetatavad. Enne ilmasõda pidid kõik Venemaaga ühenduses olevad vagunid ilma erandita Eydtkuhneni piirijaamas ümberlaaditud saama, mida nüüd enam vaja ei ole. Eriti tähtis on see sarnaste kaupade veos, mis lahtiselt vagunisse laaditakse, nagu teravili, kaunviljad jne.

Mõnda töötamiseviisidest ja tingimustest Mesopotaamias.

Majoro M. Rosher M. C. M. Inst. C. E.

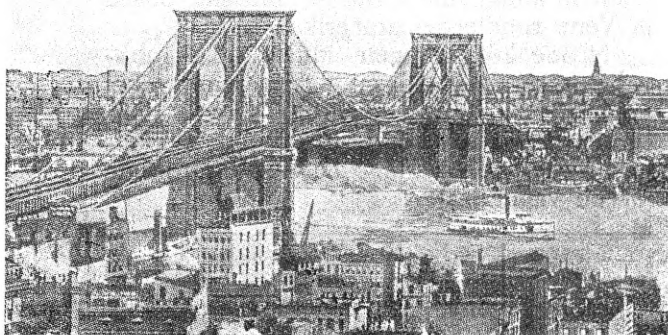
Tõlge esperanto ajakirjast „La fervojisto“.

Vähe leidub sarnaseid maid, kus betooni tarvitamine ehitustöödel oleks puumaterjali asemel palju odavam. Viimased tingimused olid sõjaajal Mesopotaamias.

Mesopotaamia, praegune Irak, asub kahe suurjõe – Tigrise ja Eufrati vahel. Tema lõuna osa on peaaegu metsata, s. o. ilma palmita ja ka peaaegu päris kivivaene. Maapind sisaldab eneses suuremal hulgal mudamulda, mis on tekkinud tuhandete aastate jooksul jõgede üleujutuste tagajärjel.

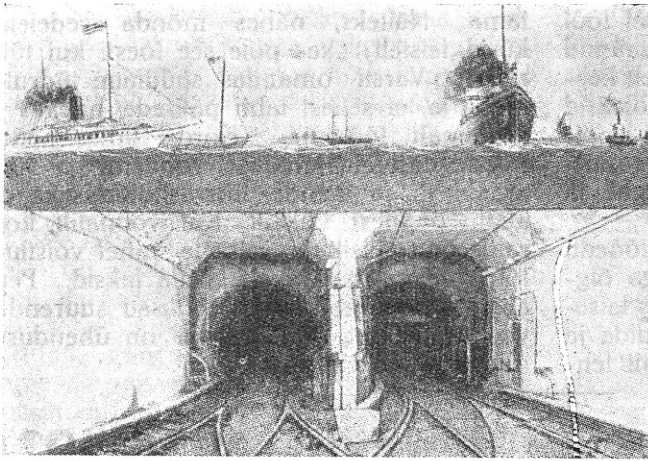
Mudast, segatult tarvilise osa jõeliivaga, mis saadaval mitmes kohas külluses, oli võimalus valmistada häid telliskive, millised, isegi põletamatult, ainult päikese paistel kuivatatult, osutusid päris kõvadena ja vastupidavatena. Nad löid kaugelt üle telliskivid, mis valmistatud õlgedega segatult. Nende ridade kirjutaja püstitas neist telliskividest palju ehitusi. Kõigi nende ehituste välisseinad said pärastpoole kaetud, kaitseks vihma eest, gipsi- ja kruusaseguga, mida leidis külluses Bagdadist põhjapool.

Ehk küll kogu aastane sademetehulk ei ole seal suur, siiski on viimane hädatarviline, sest sealsed vihmavalingud on nii hägedad, et võivad müüre rikkuda.



Brooklyni sild, New-Yorkis.

Katuste tegemine ehitustele esines seal eriülesandena. Kohapealsed araablased ehitavad omadele parematele majadele võlvi-tud katused, kuna vaesematele ehitustele



Tunnel Hudsoni alt, New-Yorgis.

tehakse need palmist ehk mõnest teisest vähemast puust valmistatud palkide abil. Tähtendatud meetodi tarvitamine ei võinud meid rahuldada ja sellepärast tuli, ehituste katusega katmise otstarbel, käsitusele võtta uusi viise.

Meil oli käepärast liiva, vett ja kruusa, ning sellepärast otsustasime Indiast sissevevada peenrauda ja tsementi. Meie ainsateks veoabinõudeks olid mõned lodjad Tigrise jõel. Loomulikult oli neis tsemendi ja raua edasitoimetamine palju soodsam kui puuvedu, mis oma mahutuse poolest oleks raskust sünnitanud. Siis ehitasime raudbetooni vabriku ja hakasime valmistama mitmesuguses suuruses betoonpalke ja muid abinõusid, mis vajalised oli katuste ehitamisel, ja saatsime neid laiali tarvilitesse ehituskohtadesse. Need palgid said laotud seinadele – vahedega 25 sm, pärast kaetud 30 sm ruut – põletatud telliskividega, millede paksus 5 sm. Kõik see sai peale selle kaetud kruusa- ja gipsijätiste korruga, selleks, et saada tarvilikku paenduvust. Lõpuks pandi veel kõige peale kord mäetõrva. Tagajärjed olid rahuloldavad ja äratasid tähelepanu.

Gipsi kaevamine sündis araabia ettevõtjate poolt. Kord käis nende ridade kirjutaja gipsikaevandusi vaatamas ja tal oli võimalus tähelepanna nende töötamisviise. Need olid tähelepaneku väärilised ja nähtavasti veel samad, mida tarvitab omalajal patriark Abraham, kelle sündimisepaik sellest kohast mitte kaugel ei ole. Kaevanduse äärel gipsilademe peale tehti väike kraavike. Sellesse kraavikesse loobiti inimeste jõul korduvalt ümargust rauast suurtüki kuuli, seni kui nende hoopide tagajärjel

lahti ei pörunud lademest osa gipsi. Nähes seda vaeva, võttis nende ridade kirjutaja väikese raudkangi, mida araablased tarvitasid seal kraavikesse tegemiseks, ja mõne vähese kerge löögiga kraavikesse külgedele vabastas lademest hulga rohkem gipsi, mis seal kohal oli päris puhas, kui araablased seda tegid oma meetodi järele talitades, tundide jooksul. Asi pani ettevõtja imestama, kes, olles küllalt arusaaja inimene sellest ajast saadik vahetas uue vastu oma töö-süsteemi.

Araablattel on praegusel ajal veel palju endiseid harjumusi ja töömetoode, aga nad on ka valmis igal ajal vastuvõtma uuendusi. On

veider vaadata jõgedest käsitsi veevillimist, mis läheb põldude niisutamiseks, milline meetod püsib juba igivanast ajast, kuna seal kõrval töötamas modern sisemise põlemise masinad kõige uuemat süsteemi pumpadega.

Teine kord tuli meil paluda teateid koha-pealselt sheikilt maahinna asjus, tasumaksimise otstarbel võõrandatud maatükkide eest. Sheik saatis välja oma maamõõtja, kes oli varustatud nõõritükiga, mis pidi asetama mõõdurihma. Arusaadavalt sisaldas maamõõtja pärastine ettekanne „nii ja nii palju nõõripikkust“. Aga nähtavasti polnud sel' nõõril, mõõdurihmal, mingisugust kindlaksmääratud pikkust.

Kõige sellepeale vaafamata on araablased intelligent rahvas ja kahtlemata edeneb jõudsasti.

Araablaste juures tarvitusel olevatel pika-varrega labidatel, nimetatud „mishar“ on tera peaaegu piigikujuline, mille laius umbes 15 sm kõige laiema kohalt. Terast natuke kõrgemal on kinnitatud labida varrele, jalaga vajutamiseks, labida maasse surumiseks iseäraline ristpuu. Neid labidaid võib tarvitada ka sõjariistadena, endiste kaitseriistade „halebardide“ kombel.

Esimesel korral, kui minu juhatuse all töötas salkkond araablasti, andis keegi araablane, kui umbes pool tundi oli möödunud töö algusest, pika kisava signaali. Silmapilk jätsid kõik töölised töö seisma, kogunesid ühte kokku ja hakkasid tantsima. Labidaid kaenla alla tõstes tantsisid ja marssisid nad peaaegu sama aja, mis nad olid töötanud. Pärast tantsu hakati kohe kaevama. Järgmise poole tunni möödumisel kordus jällegi tants, marssimine

jne. Arusaadavalt ei võinud sarnasel tööil nähtavat viljakust olla. Siiski ei saanud meie seda vanat tantsupruuki täieliselt keelata, sest kui oleksime seda teinud, oleksid kõik araablased ära jooksnud. Siiski leppisime mõne päeva pärast kokku, nii et antisimine oli lubatud ainult töö algul ja lõpul.

Nende ridade kirjutaja leidis, et tööedu rippus palju sellest ära, kas nendega õiglaselt ümberkäidi või mitte, misjuures laisemaid tuli alati kõikide kuuldes sundida ja seda pidi nimelt pilke- ja naljatoonil teh-

tama. Näiteks, nähes mõnda vedelejat, küsid teistelt: „kas pole see tõesti kui tüdruk?“ Varsti omandas süüdlane tüdruku nime, ja, et sellest lahti pääseda hakkas ta usinamalt töötama. Kord töötas nende ridade kirjutaja juhatusel rohkem, kui 5000 araablast, ja nende korrashoidmiseks oli alati mõnadenest küllalt. Kui võimalik, korraldasime üksikute salkade vahel võistlusteid, mis alati edukalt korda läksid. Peaaegu kõigist rahvustest töölised suurendavad töökiirust, kui sellega on ühenduses mingisugune võistlus.

Daani riigiraudteede tegevus 1924/1925 aruande aastal.

Aruande aasta jooksul 1. aprillist 1924. kuni 31. märtsini 1925. on Daani riigiraudteede võrk, mille pikkus oli eelmisel aruande aastal 2435,24 km, suurenenud 2462 km peale. Suurenemine on tingitud uue kahepaari roopalise Ringsted-Naestvedi liini avanemise läbi 1. juunil. Kahepaari roopaliste teede pikkus on samuti tõusnud 48,44 km võrra liinide Lau-Klazskov, Bramminge-Tjaereburg, Daugaard-Hatting ja Skanderborg-Hasselager avamise läbi. Kogu kahepaarilise roobastikuga teede pikkus oli aruande aasta lõpuks 455 km.

Majanduslised tulemused viimasel viiel aastal selgunevad alljärgnevast tabelist:

Aruande aasta	Tulud milj. kroon	Kulud ja amortisatsiooni maharvamised milj. kroon.	Ütejääk ehk puudujääk milj. kroon.
1920/21	183,7	237,3	- 53,6
1921/22	170,8	233,2	- 62,4
1922/23	145,5	144,6	+ 0,9
1923/24	142,4	139,1	+ 3,3
1924/25	144,5	144,6	- 0,1

Nagu tabelist näha, on aruande aastal kulud võrdlemisi jõudsasti tõusnud, mis seletatav osalt kütteinete hindade, osalt raud-

tee olukorra tõstmise kulude tõusuga. Tulud on suurenenud peaaesjalikult reisijate veost.

Sisseveetud on raudtee ja laevade jaoks 400.000 t. kivisünt, peaaesjalikult Inglismaalt. Sõe laduhind on aga eelmise aastaga võrreldes 40,8 kr. pealt 44,8 krooni peale tõusnud. Sisemaa turvast sai peaaesjalikult hoonete kütteks tarvitatud, turba hind tõusis ka 21 kr. pealt 22 krooni peale t eest.

Kaubavagunisi oli raudteedel aruande aasta lõpuks 12.039, sellega 83 vagunit vähem kui eelmisel aastal. Jaamades laaditi 1.197.048 vagunit (eelmisel aastal: 1.208.837). Kaubarongidega tehti 610.300 rongkm, eelmisel aastal aga 586.800. Reisirongidega tehti suvel 37.956 (37.081) ja talvel 36.797 (36.535) rongkm. Teenijate arv raudteel oli 21.690, (21.944) sellest määralisi 18.927. Iga tee km peale tuli 8,68 inimest. Tööaeg raudteetöökodades oli aasta läbi 48 tundi nädalas. Aasta lõpuks oli riigiraudteedel 698 vedurit, 14.512 reisi- ja kaubavagunit ja 68 lumesahka.

Daani riigis, kelle pindala on 43.017 ruut km, oli viimase rahvalugemise järele 1924 aastal 3.386.274 elanikku. Iga 1000 ruutkm pindala peale tuleb 56,5 km ja iga 10.000 elaniku peale 7,2 km riigiraudteid. Riigi ja erateedel kokku on vastavad numbrid 118,7 ja 150,8 km.

Raudteilt Euroopast.

Reisimuljed.

Aug. Oja.

(7. järg.)

19. Donau - Ungari, Budapest.

Keskööl Viini jaamast välja sõites leiame vagunis publikumi, kelle reisisiht Balkani

poole. Suurem osa sõidab küll ainult Budapestini, kuid ka Bukaresti ja isegi Ateena sõidavad mõned. Jaamas tollitalitustel pais-

tab silma üks prantslane, kes sõidab Kreekasse. Temal on kaasas palju hõbedat – nõud ja lusikad. Otsitakse kõik tema pakid vagunis läbi. Hakatakse kimbutama, nii ja naa, et ikka miks nii palju kaasas. Mees seletab viletsas saksakeeles mis jaksab – kuni jäetaksegi rahule ja lastakse sõita.

See on väljasõit Viinist. Järgneb üks palav õõ kitsas kuppees, vaevalise tukkumisega kokkukurutult, kuni ärkame järgmisel hommikul Budapestis.

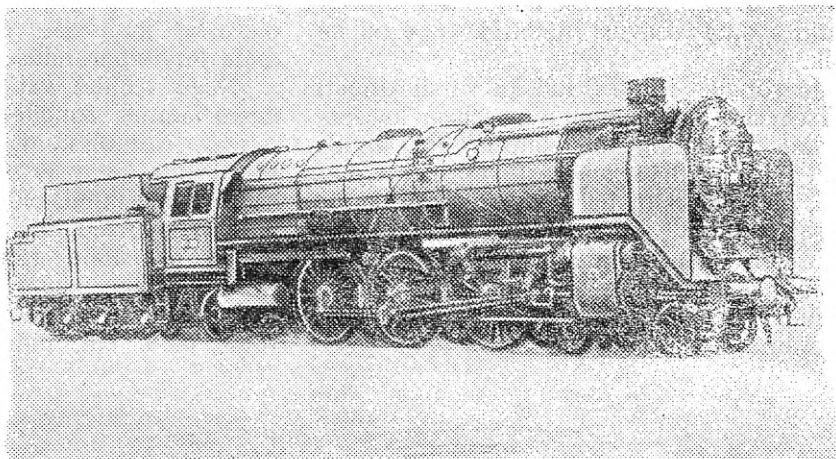
Oleme jõudnud Donau ääre, kohale kus Donau lahutab Ungari pealinna kaheks – Buda ja Pest.

Budapesti jaamahooned on silmapaistvalt madalad ehitused, paar neist puuhooned, kuid küllalt ruumikad. Eriti paistab silma, et iga klassi ooteruumis on oma raamatukapid ja müügikioskid, kuigi need kõik peaaegu ühes ja samas galleriis asuvad. Kas on see seisuste vahe või hinnavahe allakriipsutamiseks?

Väga täpne näikse siin olevat läbikäikude suhtes. Maksma näib pandud olevat niisugune kindel kord, et kui sa näituseks sõidad kolmandas klassis, siis esimese või teise klassi ooteruumi, piletikassa juure või einelauda pääsemine niisama kui päris võimatu on. Ka jaama kontori või mõnda muuse ametlikku ruumi pääsemine ei ole võimalik igale surelikule, kui sind muidugi mitte sunduslikult sinna ei viida.

Et Budapestis tol ajal parajasti rahvusvahelist kaubamärkide messi peeti, siis varustasime endid Tallinnast väljasõidul ja Ungari viisumite muretsemisel ka sellekohaste kutsekaartidega messi juhatuse poolt, mis pidid võimaldama vastutuleku poolehinnalise raudteesõidu, korterileidmise jne. suhtes. Raudteesõidu poolehinnaga saime, aga korteri suhtes oli lugu täbaram: ettetellimine ja messi puhuks kõrgendatud hinnad keelasid meid siiski täiesti kättesaamast odavahinnalist mõnususit, mida enne lubatud oli. Jaamas oli ka see raskus, et messi esitajaid,

kes külalisi ootama pidid, mitte kerge kättesaada ei olnud, nagu jaamas valitsev kord seda teisiti ei võimaldanudki. Et meie „vastuvõtjad“ meid ei oodanud, siis olime sunnitud, kui tahtsime endi tulekuist teatada, neid otsima. Pika otsimise järele leidsimegi viimaks neid, muidugi mitmest uksest eriliste



Juubeli vedur.

Üle ilma tuntud Saksa A. Borsigi vedurite tehas, mille asutajaks oli lihtne tööline, ehitab järjest suuremaid ja tugevama jõulisemaid vedureid. See on arvu poolest 12.000 vedur, mis on välja tulnud siit tehases. Juubeli vedur on kahe silindriline, kõige tugevajõulisem, suurem ja raskem Saksamaal.

lubadega läbilaske järele. Tervitati väga viisakalt ja aidati siis ka mis võidi.

Viini kõrval Budapest on vast väiksem ja lihtsam, ehk ta küll ka uhke on. Kindlasti on Budapest aga algupärasem Viinist oma kaheksjagunemise ja Donau mägist kallaste poolest. Ta on ka küllalt moodne oma maaaluse raudteega. Sõitsime sellel pikad otsad, kui tuli minna messile, mida peeti kaugel linna serval.

Osalt kõrgendatud enesetunne oli meil ka sest, et viibisime suurema vennasrahva pealinnas. See vennasrahvas erineb aga meist märgatavalt: „kuninga veri“ mingisugune näib neid eraldavad meist; seisustevahed ja „tehtud suursugusus“, nagu paistab, võib meie arusaamise järele siin kuni veidruseeni viia. Kuid sellest ju kirjutatud küllalt.

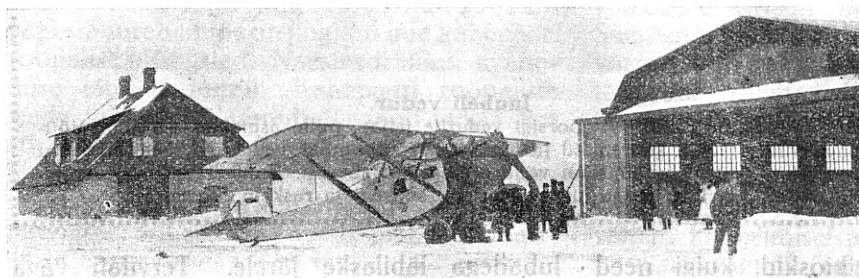
Ees seisis veel väljasõit mööda Donaud ja siis välja Ungarist läbi kitsa Tschecho-Slovakia ja laia Poolamaa.

20. Tschecho-Slovakia.

Oli veel varajane hommik, kui juba jaamas ootasime rongi, mis pidi meid viima

välja Ungarist Tschecho-Slovakia poole. Nagu teistes jaamades Budapestis nii siingi tuli oodata kinniste uste taga tükk aega, enne kui lasti kassa juure, einelauda ja viimaks jaamaesisele ning vagunisse. Et ka einelaud õige ametlik ja mittekodune näis olevat, siis pakkus ajaviidet vaatlemine, kuidas jaamahoones, kus parajasti remont käimas oli, kõrgel katuse all töölisel shongleerides oma osavust näitasid. See oli ka kõik.

Ja rongile istudes tuli ka varsti Ungari – Tschecho-Slovakia piir ning sellega kaasas käivad passi ning tollitalitused. Mis mulle sealt piirilt eriti sellepärast on meele jäänud, et tolliametnikud kangesti norisid ühe naise apelsiinide juures, mis ka meile põhjust andis oma apelsiinide tagavara otsekohe söömiseks kätte võtta. Ka mingisuguste raamatute või ajakirjade pärast norisid nad sellesama reisi ja juures.



Aeronauti lennujaam, Tallinnas Ülemiste mäel.

Nüüd tuli siis Tschecho-Slovakia. See raua- ja süterikas maa. Täheandab, kus raudteel väga silmapaistev oli raudteede hea seisukord, nii tehnilisest küljest kui ka vee-vea koosseade poolest. Head vedurid ja puhtad vagunid, tugev küte ja palju kivi-süüt, kiire ja korralik liikumine. Tublid ja vast koguni liiga vahvad raudteelased. Kõik see andis kindlailmelise mulje Tschechoslovakia raudteelt. Kui siia juure arvata veel tschechide patriotism, siis võib selle vabariigi tugevusse kindel olla.

See on nii muidugi väliselt vaadates. Lähemalt nende sisemisse ellu tungides paistavad sealt aga ka mõnedki vastolud ning lahkkelid, mis ühest küljest võiksid küsima panna isamaa – ühtluse üle, teisest küljest aga näitavad, et see või need rahvad oskavad vahet teha sisemiste tülide ja väliste ühiste huvide vahel. Meie kupes sõitja omavalitsustegelane oli avameelne ja tõi esile palju põnevaid küsimusi, mis käsitasid rahvuslikku sallimatust tschechide, slovakkide,

madjaride ja teiste vahel. „Missugune ülekohus sünnib siin“, tähendas jutukas kaasreisija, „seda ei oska teie arvata,“ ja seletas siis pikalt ning laialt, kuidas näituseks keelekõnitsimise ametlikus läbikäimises äärmuse teravuseni olla viidud ja rahvuslist vaenu ikka rohkem ja rohkem õhutavat.

Varsti lahkus see mees oma kodukohta jõudes ja palus järgmisel suvel lähedal olevasse kuulsasse ravitsusasutusse tingimata terviseparandusele tulla.

Nagu tellitud vahelduseks ilmusid järgmises jaamas rongile kaubanaised, „laadarahvas.“ See oli kolmanda klassi publikum, ja sõitsime ka meie siin kolmandas klassis.

Lähemas linnas pidi olema laad, ja selleks puhuks ka need laadanaised. Rahvariites, uhked peakatted, rätikud ja torukübarad, ehitud pärlitega, kuid säärtega saapad, mille ümber edevalt siiski paistma seatud „pitsivaht“, päris eht, puhas ja lumivalge, pitsivaht. Pean ütleva, see kontrast mõjus minu peale väga tähtsalt ja oli suureks uudiseks, sest ma ei olnud enne näinud rahvariideid naisterahvastel säärtega saabastega.

Mis aga kaastundmust äratav oli nende vabade rahvalaste juures, see, oli see, – et nad

ei olnud ometi mitte vabad. Samas vagunis, kus need neitsid – neid oli kümme-kond – aset olid võtnud, võis märgata üht abielupaari, kellest õrnempool pidas nähtavalt ülevalvet neitsikarja üle. Ja kui jõudis jaam, kus oli tarvis maha minna, siis kõlas mingisugune märgusõna sellele perenaiselt, ning nagu nõiaväl käisid siis kõigil kompsud selga ning mindi üheskoos rüsinale vagunist välja. Olgu juurelisatud, et käskijad olid juudid. Varsti olime läbi kitsast Tschecho-Slovakiast.

Bochumin – Petrovicie, Tschecho-Slovakia – Poola piirijaam.

21. Poolamaa.

Petroviciest asusime juba Poola vagunitesse, aga piirijaamas ei tehtud n. n., ametlikku üleminekut, sest passi- ja tollitalitused jäeti järgmisse jaama. Seal oli ka juhus ja aega vaadata – tähelepanna üksikuid iseloomustavamaid tundemärke sellest rahvast. Nimetan näituseks: jaamas seinal pilt, millel

kujutatud kõik poola kuningad ja vürstid, kronoloogilises järjekorras ja eredates värvides, üks uhkem kui teine.

Agaga poola vagunid ei ole praegu mitte sugugi uhked. Veel rohkem – nad paistsid seekord armetud ja viletsad, katted määrdinud, rebitud . . . Kuid põhjused on siin ka kõigile päevaselged: suur riik küll, aga sõja tallermaaks olnud aastate jooksul, alaline sõjahädaoht juba geograafiliselt seisukohalt ja selle tõttu alatine valmisolek riigikaitseks, mis riigikassast suurema osa neelavad. Varsti võib see seisukord siiski paraneda.

See oli pikk sõit, läbi Po olamaa. Väلتas päev ja õõ, ja veel pool päeva. Jaamad, jaamad . . . Purustatud külad ja varemed ja varemed, ühishauad . . . Ümberringi tuntud kohad, nimed mida lugesime kümme aastat tagasi ajalehis ja sõjasõnumites igapäev.

Poola raudteelane on mulle abiks ümb-ruse seletamisel. Temaga järgneb ka jutujamine puht-raudteelistest asjadest.

Teenijate olukorrast. Palgad väikesed. Võitlus kohtade pärast küllalt tugev. Õnnelik on see, kes saab teha otsad, kus päeval väljas ja õõsel kodus, nagu minu jutuseltsiline – et saab õhtuks koju Warssawi.

Raudteelastest Eesti-Poola. Tõstan üles mõtte, et poola raudteelased võiksid külla tulla eesti raudteelastele ja eesti omad võiksid sedasama teha poola omadele. Räägin, et Eestis on seda juba nii tehtud Lätis ja Soome raudteelastega vastamisi. See mõte näib poolakale uudisena ja teeb teda nähtavasti õige elavaks.

Õhtuks jõudsimme küll Warssavi, lootuses et siin juba kodule lähemal ja edasireisimine hõlpsam, aga pörkasime kokku puudusega, mis vast natukene Itaaliat meele tuletas, kuid palju täbaramal kujul. Nimelt: ei saa õhtusel ajal kuskilt valuutat. Reisibüroo kontor jaamas on, kuid niisuguse omapärase korraldusega, et iga rongi tulekumineku ajal mitte ei avata. Ka einelauas ei saa vahetada. Mine otsi vaheltkauplejaid, kes suuremate protsentide peal väljas. Aitas mind viimaks lähedal olev hotelli kontor.

Poola raudteelasest saadud sümpaatlikku muljet kippus tumestama upsakas ülespidamine jälle teise raudteelase poolt, kes ei tahtnud arusaada, et kõik inimesed mitte ei oska poola keelt. See vanamees sai väga hästi aru, mida sa talt küsisid venekeeles, aga tõrkus sulle selle peale vastamast, ja et ta tõrgub, sellest teatas ta poola keeles. Kui ma selle peale tähendasin: „pan ne rasuma po polski,“ siis vastas ta: „pan

po-russki, ja po-polski.“ Sellega oli jutt lõpetatud. Ka saksakeelt ei salli nemad niisama. Embkumb, kas õpi poolakeel ära ehk räägi nendega mitte saksa ega vene, vaid mõnes muus keeles, millest nad aga aru ei saa.

Lühikese peatuse järele istusime juba rongi, mis pidi meid tooma Lätis piirile. Sõitsime üle Visla, veel mitte Visla alt (sest tunnel, mis kavatsusel Visla alt läbi, ei ole veel valmis). Välja Warssawist ja olime järgmisel hommikul Vilnos, mis meile väga sagedasti ühenduses Poola-Leedu tüliküsimusega esineb.

Neid tüliküsimusi aitas meil suuresti unustada ilus ilm, mis keskpäeva poole ikka palavamaks ja palavamaks muutus. Meil ei olnud enam muud muret, kui jõuda õigeaks ajaks Lätis piirile, kus meid ootamas Eesti rong. Eesti-Lätis raudteekonvetsiooni põhjal käivad Eesti vagunid vaheldamisi Lätis omadega kuni Zemgalini, ja needsamad sealsamas pidid meid ootamagi.

22. „Eesti V. R.“

Kui lühikese aja jooksul sõita järjestikku kümne riigi raudteel, siis nagu kinolindil lendavad need mõttes, iga pilt oma eranditega, kuskil mõni vagun ilusam kui teine, kuskil vedurid suuremad kui teisel, või isegi tüüpi. Need erandid aga ka palju lõpuks enam ei paku. Nagu kinoski saabub pildikestest lindil üks pilt.

Nii oli mul peaaegu valmis see pilt Euroopa raudteelt, kui jõudsimme rongiga tagasi Lätis raudteile.

Agaga siin – „Eesti V. R.“ – Eesti vagunid!

Need vagunid andsid mulje, mis otsekohe muutsid minu pilti. Ühe pildi kõrval kerkis teine. Et puhtad Saksa ja Schweitsi vagunid juba meelest olid minemas, värskelt aga silma ees olid teised viletsamad, siis nende kõrval Eesti vagunid – suur vahe.

Nagu unest ärgates hele valgus paneb silmad kartma, nii ka siin võisime imestannult vaadata, et „meie omad“ annavad hea mulje, eriliselt hea lähemate naabrite kõrval.

Ka muus suhtes olime nagu teise ilma sattunud: sai juba jälle süüa. Lätimaal on juba süüa. Einelaud on kaetud nagu meilgi, küll ainult kallimad hinnad. Euroopast tulles on see imelik: kui hästi meil süüakse. . .

Sõidame Zemgalist edasi, ja hakkame oma vagunis heas meeles pare-

muse-järjekorda seadma juba siin nimetatud pilte kinolindil: Saksa, Schweitsi, Eesti, Läti, Tšecho-Slovakkia, Ungari, Itaalia, Austria, Poola, Leedu... Kas olen eksinud? Võib olla nüüd on ehk seisukord natuke muutunud, kuid tahan oletada, et Eesti

raudteed nimetatud riikide seas ikka mitte kaugemale kolmandast kohast ei lange.

Head püüdu ja edu!

Õhtul oleme Riias ja järgmisel hommikul Tallinnas.

(Lõpp.)

Kroonika.

Uus Vabariigi Valitsus.

15. detsembril valis Riigikogu uue Vabariigi Valitsuse eesotsas riigivanem hra J. Teemantiga. Uues valitsuses on teedeministriks hra ins. O. Amberg. Senise ministri hra K. Wirma lahkumisel ja uue ministri ametisse astumisel avaldasivad mõlemad vastavad päevakäsud, missugused allpool ära toome.

1. Teedeministri käsukiri Nr. 61.

16. detsembril 1925. a.

Täna sel päeval teedeministeeriumi tegevuse juhtimisel lahkudes tänan kõiki teedeministeeriumi alla kuuluvaid ametnikke, teenijaid ja töölisi heatahtliku kaasabi eest ühise ülesande täitmisel.

K. Virma
Teedeminister.

2. Teedeministri käsukiri nr. 62.

16. detsembril 1925. a.

15. detsembril s. a. sain mina Riigikogu poolt kutsutud teedeministeeriumi juhtimisele ja täna sel päeval olen mina selle oma eelkäija käest üle võtnud.

Kõrge ülesande täitmisele asudes loodan ja usun mina, et kõik ministeeriumile alluvad teenijad kohusetruult oma ülesandeid täitma saavad selleks, et meie koostöö võiks olla edu- ja tagajärjerikas.

O. Amberg
Teedeminister.

Kitsaropalise raudtee väljaostuse seadus. Endine omanik nõudis 1.224.235.970 mk., kokkulepitud 247.758.025 mk. peale. Tegelikult makstakse välja 133 miljoni.

Teatavasti võttis Riigikogu 1923. a. vastu seaduseelnõu, mille alusel võttis riik „Esimiselt juurdeveo raudtee seltsilt“ endise Vene valitsusega sõlmitud konsessiooni põhjal Pärnu-Tallinna kitsaropalise raudtee üle. Väljaostu tingimised jäid seekord lahtiseks. Paari aasta jooksul keetsid vaieldused valitsuse ja raudtee endise omaniku vahel hinna pärast. Juurdeveo selts nõudis raudtee hinnaks 1.224.235.970 mk. Va-

litsus omaltpoolt esitas terve rea vastu nõudmisi, nõnda et seltsile oleks väljamaksta tulnud 9.069.148 mk. Muidugi selts sellega ei lepinud ja läbirääkimised jatkusid. Nüüd on lõpuks valitsuse ja raudteeseltsi vahel kokkulepe saavutatud, ning Riigikogule vastav seaduseelnõu esitatud. Selle eelnõu järele oleks kitsaropalise raudtee hinnaks 247.758.025 mk., millest arvatakse maha riigi nõudmiste kattedeks 114.758.025 mk. Väljamaksmisele tuleks 133 miljoni mk. Väljamaksmine sünnib osade kaupa detsembrist 1925. a. kuni septembrini 1927. a. – kolmekuuliste vaheaegade järele.

Eesti ajakirjanduse ülevaade.

Hanomag zum neunzigjährigen Bestehen. Die vom Gründer des Werkes Georg Egestorff aufgenommenen Arbeitsgebiete wie Dampfmaschinen (1836), Dampfkessel (1845) und Lokomotiven (1846) gehören auch heute noch vorwiegend zum Fabrikations-Programm der Hanomag, nur mit dem Unterschiede, dass bis über die Inflationszeit der Lokomotivbau vorherrschte, während jetzt der Dampfkesselbau diesen überflügelt. Zu grossem Ansehen gelangte der in Erweiterung der Fabrikation seit 1912 aufgenommene Bau von Pflügen, Schleppern und zugehörigen Motoren. Im Lokomotivbau war die Lieferfähigkeit des Werkes auf arbeitstäglich etwa 2 Lokomotiven gesteigen. Erwähnenswert ist die Exportleistung des Werkes. In der Ablieferung befinden sich Riesen-Schnellzug-Lokomotiven für Spanien, die leistungsfähigsten Europas darstellen; Benzin-elektrische Lokomotiven für Südafrika und neuere Lieferungen für Indien befinden sich in der Fertigstellung. Einen grossen Fortschritt stellen die Serien-Lokomotiven dar, die sowohl in Industrie- und Baubetrieben, als auch für Nebenbahnen Verwendung finden. Sie werden nach dem Grundsatz gebaut, möglichst viele Lokomotivteile in Serien- und kurze Lieferzeiten erreicht wurden. Diese Ausführungen zeigen hinreichend auf welche beachtenswertere Höhe sich der Gross- und Klein-Lokomotivbau der Hanomag zur Zeit der Jahrhundertfeier der Lokomotive befindet.

Hanomag-Nachrichten. Das soeben erschienene Heft 145 des Hanomag-Nachrichten bringt folgende reichbilderte Aufsätze; Ersparnisse durch zweckmässigen Umbau der Dampfmaschinen-Anlage – Die Press-Schmierung im Dampfmaschinenbau – Motorschiff oder Dampfschiff? – Die Ventildampfmaschine für Überseebetriebe – Ein neuer Heissdampfkühler – Apparate zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und Sicherheit des Betriebes. Das Heft ist zum Preise von 30 Pfennig postfrei vom Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden, zu beziehen.

Tegev toimetaja: E. Timma. Väljaandja: K.-ü. „Eesti Raudtee“. Vastutav toimetaja: E. Grünberg.
„Kiri“ trükk, Tallinnas.

