

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

TOIMETUS JA TALITUS: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32 (Kopli ülesõidu koha juures) Kontor avatud kella 10—15 Tel.: 1928 raudtee keskjaamast. Tegeva toimetaja E. TIMMA kodune telefon 19-58, Kullasepa 5—3. Vastutava toimetaja E. GRÜNBERGI kodune telefon 31-41, Raekoja 2.	Ilmub kord kuus.	KUULUTUSTE HINNAD:
	Tellimise hind: kaasanne- osa kaas- kõigi kaas- teta annetega annetega 1 a. M. 240.— 300.— 400.— 1/2 „ „ 120.— 150.— 200.— 1/4 „ „ 60.— 75.— 100.— Üksiku numbri hind 20 mrk.	1 lehekülg . . . M. 4000.— 1/2 „ . . . M. 2000.— 1/4 „ . . . M. 1000.— Kaantel 50% kallim.

Nr. 2 (57)

1927. a.

6. aastakäik

„Eesti

1922--5--1927

Raudtee“

Viis aastat.

Vebruar, 1927.

Viis aastat on möödunud „Eesti Raudtee“ esimese numbri ilmumisest ja tänase numbriga algab ajakiri „Eesti Raudtee“ oma kuundat aastakäiku.

Viis aastat!

Viis aastat inimese elus on lühike ajajärk, on otse märkamata viivuke. See kaob kui hetk, mida ei ole olnudki, kui unenägu.

Ent kui seda seovad reaalsed sündmused ja tõsiasjad, siis võib seegi lühike hetk saada pikaks ajaks, perioodiks, ajaloo laiutuse väljaks . . .

„Eesti Raudteel“ on viis aastat seljataga Viis esimest ja kõige raskemat aastat. Nii kergesti, kui esimest ehk ka järgmist viis eluaastat mööduvad inimelus, ei möödu nad ajakirja elus mitte.

Eriti on see väide maksev meie väikeses oludes, kus iga ajakiri oma olemasolu eest meeletulist võitlust on pidanud, peamiselt oma esimestel eluaastatel.

Paljud polegi üle saanud ega kaugemale jõudnud neist saatuslikkudest esimestest aastatest, vaid on pidanud oma ilmumise lõpetama ja minevikku kaduma. Ja seda just ainelistel põhjustel, sest meie väikse rahvaarvu juures on ajakirja lugejate ring väga piiratud.

Ja kui see väide juba ilukirjandusliste ajakirjade kohta maksev ja nende väljaandmise juures end valusalt tunda annab, siis

seada enam veel eri-ajakirjade suhtes.

Loomulikult on ka „Eesti Raudtee“ need hädaohlikud algusaastad pidanud läbi elama.

Algades oma ilmumist 1922. aastal, mil Eesti vabariik vaevalt oli saanud rahujalale asuda ja sõja tagajärjed end veel kõikjal valusalt tunda andsid, ei võinud juba välja-vaated kuigi roosilised olla.

Aga vajadus ajakirja järele oli olemas, eriti selle tõttu, et ühes kogu riigiorganis- miga ka raudtee aparaadi ümberkonstrueerimine käsil oli.

Leidus palju küsimusi, mille lahendamise laiemat arutamist ja erilist käsitlust nõudsid. Sellest põhjusest oligi peamiselt tingitud raudteeasjanduse eri-ajakirja „Eesti Raudtee“ asutamise mõte, mis asjaosalistes ringkondades ellu tekkis.

Mõtte algatajateks olid eksploatatsioonidirektor Aleksei Reiman ja praegune „Eesti Raudtee“ tegev toimetaja Ernst Timma.

Asutati kirjastusühisus „Eesti Raudtee“, kes ka samanimelist ajakirja välja andma hakkas.

Esimestel aegadel ilmus leht juhuslikult. Puudusid esmalt kaastöölised, lugejate-tellijate ringkond ja müügileaatmise aparaatki. Kõiki tuli koguda, organiseerida, asutada aluspõhjast peale. Ja kuna väljaandmise algatajad hingega asja kallale asusid, hakkas ettevõtte elama.

Ainuke viga alguses oli see, et algatajad liigagi optimistiliselt oma ettevõtte peale vaatasid ja tulevikule kõige paremate lootustega suhtusid.

Asja alustati liiga suurelt ja selle tagajärjel ei jäänud ainealine kriis tulemata, mis ajakirjal ähvardas hinge kinni matta. Kuid algatajad osutasid ka siin oma sitkust, ja õiget arusaamist lehe vajadusest ning ähvardavast kriisist, mis kogu ettevõtte surmale oleks suigutanud.



Ernst Grünberg,

Kirjastus-ühisuse „Eesti Raudtee“ esimees ja ajakirja „Eesti Raudtee“ vastutav toimetaja.

Sündinud Rakveres 17. veebruaril 1881. aastal. Hariduse saanud Rakvere linnakoolis Raudteel teenistust alustanud 1. juunil 1900. aastal esiteks telegrafistina ja hiljem Tamsalus ja Tallinnas jaamaülema abina. Praegu teenib raudteevalitsuses, algades 1918. aastast noorema rongide liikumise korraldajana.

K/ü. „Eesti Raudtee“ esimeheks valitud 1924. aastal, missugusel kohal ka praegugi on.

Võeti ette lehe juures rida uuendusi ja alustati energilist tööd. Kõige raskem oli just 1924. a., mil, võlgade vähendamise mõttes, kõigest kuus nummert välja lasti. Kuid seesama 1924. aasta sai lehe väljaandmises ka pöördepunktiks paremuse poole, peamiselt selle järele, kui — 1924. a. ühisuse juhatuse esimeheks tuli E. Grünberg, kes kogu hingega asja kallale asus. Kui ajakirja ainelisest kindlustamisest ja majanduslikest uuendamisest kõnelda, siis peab rõhutama, et see just tema õlgadel peamiselt rasketest oludest praegusesse seisukorda

välja on kantud. Tegutsedes lehe heaks, on ta ohverdanud ettevõttele oma aega ja energijat, hoolimata isiklistest huvidest ja töötades ilma tasuta.

Kuna ajakirja ümber on kogunud sarnased energilised ja aatelised tegelased, siis pole selle tõttu tulemata jäänud ka head tagajärjed. Igatahes võib „Eesti Raudtee“ viiendal aastapäeval kergendatud rahuldustundega konstateerida, et ajakiri on õnnelikult väljajõudnud omast lapseest ja ka kardetava ainelise kriisi seljataha jätnud.

Ühes sellega on ka leht nii oma sisu ja ilmumise suhtes omandanud stabiilse iseloomu ja kuju.

Juhuslikult ilmuvast väljaandest on loobutud, niisama kaksiknumbritest ja „Eesti Raudtee“ kindlatel tähtaegadel ilmuvaks perioodiliseks ajakirjaks muudetud.

Niisama on „Eesti Raudtee“ ka sisu suhtes ükslugu arenenud ja täienenud, mille kallal kõik senised toimetajad suure hoolega on töötanud. Siinkohal peab meele tulevama esimest tegevat toimetajat A. Michelsoni, surma läbi lahkunud järgmist tegevat toimetajat A. Varest ja lehe ühte asutajat ja praegust tegevat toimetajat E. Timmat. Eriti on ajakirja sisutamiseks kestvat hoolt avaldanud E. Timma, kes ajakirja juures on töötanud algusest peale, seniajani, esiteks ärialal, 1923. a. peale aga tegeva toimetajana.

Nende töö tagajärjel on toimetuse ümber kogunud rohkearvuline kaastöölise pere, nende hulgas rohkesti eriteadlasi raudteerasjanduse alalt. Võib rõõmuga nentida, et „Eesti Raudtee“ on suutnud enese vastu kogu raudtee tehnilise teenijaskonna huvi äratada, ja teda enese külge kõita, moodustades ainsa avarama tee, tegelikka küsimusi üksikasjaliku laiema arutuse abil lahendada.

Kuna ajakirja ümber on kogunud arvurikas kaastöölise hulk, siis on võimaldunud ka lehe sisu kavakindlalt süstematiseerida. Ta on saanud mõõdapääsemataks vajaduseks nii vedurijuhtidele, teemeistritele, jaamaülematele, kui ka kõigile muudele tehnilistel aladel tegutsevatele raudteelastele.

Peale jooksvate ajakirja numbrite on „Eesti Raudtee“ toimetusel aeg-ajalt ilmunud veel muidki vajalikke väljaandeid reisujuhtide, sõiduplaanide, kalendrite ja käsiraamatute näol. Ka tulevikus kavatsetakse sarnaste väljaannete kirjastamist jätkata ja nende arvu erialade järele veelgi suurendada.

On eeltöösid tehtud ka lehe sisu tõstmiseks ja selleks väljamaade vastavate ajakirjadega ning tegelastega sidemeid loodud, mille tõttu „Eesti Raudteel“ võimaldub tuua suuremal arvul huvitavaid artikleid, ülevõtteid, joonistusi, jne.

Lehe seisukorra kindlustamisega ja sisu täiendamisega üheaajal on loodud ka kindel levitamise-võrk ja suudetud koguda arvukas lugejaskond.

Kuna „Eesti Raudtee“ eelmised aastad ikka puudujäägiga lõppesid, võib nüüd, ajakirja viiendal aastapäeval rõõmuga seda nähtust konstateerida, et viimane, 1926. a. juba ilma puudujäägita lõppes. Veelgi rohkem – kõik endiste aastate puudujäägid on kaetud ja isegi väike ülejääk saavutatud.

Ajakirja juures, ja eriti noore ajakirja juures, tähendab see suurt edu.

Veel enam – see lubab asjaosalistele

hea lootusega tulevikku vaadata ja rõõmsa meelega oma tööd jätkata, teades, et nende tegevus viljata pole olnud ja tulevikus veelgi suuremaid tagajärgi toolab anda.

Kirjastuse ühisus tegetseb praegu kolme-liikmelise juhatuse kindlal juhtimisel, millesse kuuluvad: esimehena E. Grünberg ja liikmetena: teedeministri abi, ins. K. Jürgenson ja teedeministeeriumi peasekretär August Oja.

Niisuguste väljavaadetega alustab „Eesti Raudtee“ oma kuuendat aastakäiku, lootes, et ta senised kaastöölised ning sõbrad ja lugejad talle endise lahkusega truuks jäävad ja uusi sõpru juurde toovad.

Kirjastus-ühisuse „Eesti Raudtee“ viie-aastase tegevuse lühike ülevaade.

1921. aasta teisel poolel ja 1922. aasta algul, kui Eestis tärkas, nii öelda, suurejooneline loomise ajajärk, ning tundus puudust igasugusest eriajakirjandusest, siis oli ka raudteelaste pere üks sarnastest, kes oma eriajakirja vajas.

Et seda puudust kõrvaldada, seks astusid kokku ärksamad raudteelased ja asutasid kirjastus-ühisuse „Eesti Raudtee“, mille põhikiri veebruarikuus 1922. aastal Tallinna-Haapsalu rahukogu poolt kinnitust leidis.

Kohe peale põhikirja registreerimist asus k/ü „Eesti Raudtee“ juhatuse intensiivsele tööle, ja juba veebruaril lõpul samal aastal ilmus raudteelasanduse ajakirja „Eesti Raudtee“ esimene number. Sellest ajast peale on ta kuni senini püsida jõudnud, nõnda et nüüd oma 5-aastast tegevuse juubelit võib pühitseda.

Et sarnast ajakirja nii kaua elus hoida, see nõudis juhatusele tükk rasket tööd ja vaeva, kuid kõige nende raskuste peale vaatamata, mis k/ü „Eesti Raudtee“ läbi elada tuli, on suudetud siiski ajakirja kindlale alusele seada, mis selle tuleviku tarvilisel määral võiks tagada.

1922. aastal oli igal pool suur tõus äritegevuses, nii ka ajakirjanduses. See tõus oli ka eelistuseks ajakirjale. Algul anti ajakirja „Eesti Raudtee“d“ suures arvus eksemplaarides välja, kusjuures pea iga numbri jaoks eraldi mitmevärvilised kaaned trükiti, mis palju maksma tulid. Igatpidi taheti ajakirja välimust kaunistada, kõigi kulude peale vaatamata, ja vist ei pandud suurt rõhku selle peale, millega neid kulusid katta.



Ernst Timma,

praegune „Eesti Raudtee“ tegev toimetaja.

Sündinud 19. juunil 1899. a. Pärnus; õppinud Valga ja Miiitavi realkoolis. 1920. a. saadik tegev ajakirjanduse alal, algul „Sõduri“, siis „Tallinna Teataja“ toimetustes ja alates 1922. a. vahetpidamata „Eesti Raudtee“ juures, esiteks majanduslikel alal, hiljem tegeva toimetajana.

Nii töötati edasi. Kuid niisuguse asja-ajamise tagajärjeks oli nähtus, et ajakiri hakkas suurt puudujääki andma, millele omalt poolt kaasa mõjus 1923. aastal algav majandusline kriis. Sellega ühenduses oli k/ü „Eesti Raudtee“ 1. jaanuariks 1924. aastal puudujääk 140.811 marga suuruses,

mille tagajärjal ajakirja seisukord hoopis roobastest väljas, nii öelda – kraavis – oli. Siis tekkis mõnedel k/ü osanikkudel mõte ajakirja väljaandmist lõpetada ja kirjastusühisust „Eesti Raudtee’d“ jäädavalt likvideerida.

4. märtsil 1924. aasta üldisel peakoosolekul valiti uus juhatus, kes nüüd pidi kraavis lamavat vankrit sealt välja vedama. Kassa seisukord oli väga haletsemise väärt, peale selle lasus ühisusel veel puudujääk 140.811 marga suuruses. See, 1924. aasta tegevuse äriplane seisukord, oli kõige raskem ja väljavaateid tema parandamiseks oli vähe.

Seisukord oli kriitiline.

Vahepeal oli uuel juhatusel ka enesel arvamine, et kas maksab üldse selle asjaga jännata, sest seisukorra paranemist ei olnud kusagilt näha, seda enam, et kui eelmised juhatused majandusliselt heade 1922. ja 1923. aastate vältel oskasid töötada puudujääkidega, millega siis nüüd majandusliselt halvemal ajal seda seisukorda oleks suudetud parandada?

Kuid väljapääsu teed sellest seisukorrast pidi kuidagi leidma.

Eestlase omase visadusega vaadati asja peale puht loogilisest küljest: kui raudteelased on osanud miskit alustada, siis tuleb seda tööd ka lõpule viia ja edasi arendada, aga mitte käsi rüppe panna, tehtud töö ja vaev nurka visata ja ootama jääda, mis saatus toob.

Et mitte saatuse peale ootama jääda, siis käsi kindlasti töö külge ja näidata, et ka raudteelased suudavad miskit korda saata. Sest juba sõna „raudteelane“ tähendab ise, et inimene peab mingisugune raudolevuss olema, kes ka oludele vastu panna suudab.

Seda pääseteed on pärastisel juhatusel ka korda läinud leida, mispärast ta nüüd oma tegevuse tagajärgede peale rahuldustundega tagasi võib vaadata. Praegu on kõik puudujäägid kaetud ja ka piskut ülejääki 4895 marga suuruses olemas (vaata tabel nr. 1). Et kiiremini oma eesmärgile jõuda, on juhatus senini ilma tasuta tööta-

Tabel nr 1.

Kahjude ja kasude arve.

Tegevuse aastad	1922. a.*	1923. a.	1924. a.	1925. a.	1926. a.
Puudujääk	—	140.811	83.829	41.036	—
Ülejääk	—	—	—	—	4.895

*) 1922. ja 1923. aasta aruanded on mõlemad koos võetud.

nud, mis ka omalt poolt puudujäägi kaahanemist võimaldas.

1922. aastast kuni 1925. aasta alguseni oli k/ü „Eesti Raudtee“ 59 osanikku (osatähe suurus 250 marka), nüüd on see osanikkude arv aga 106 peale tõusnud (vaata tabel nr. 2).

Tabel nr. 2.

K.-Ü. „Eesti Raudtee“ osanikkude arv.

1922. a.	1923. a.	1924. a.	1925. a.	1926. a.
58	59	59	103	106

1924. aasta jooksul ei tulnud ühtegi osanikku juurde; põhjuseks oli asjaolu, et keegi ei julgenud osanikuks hakata, sest oli ju üldiselt teada, et k/ü „Eesti Raudtee“ töötab suure puudujäägiga.

Tekkis kahtlus, kas praegune juhatus oskab ja suudab sellest seisukorrast välja pääseda. Arvesse võttes asjaolu, et juba 1924. aasta tegevuse jooksul puudujääk vähenes 83.829 marga peale, andis see tõuke edaspidise osanikkude juurdevoolule. Ka endised osanikud omandasivad uusi osasid juurde, nii et mõnel osanikul on juba vastavalt kuldbilansi nõuetele osatähe suurus täielikult (5000 marka) sissemakstud.

Nüüd vaatame, kuidas senini on lugu osanikkudega olnud ja palju nendest osanikkudest koosolekutelt osa võtavad. Ja mis meie näeme: peakoosolekud on alati väikearvulised olnud, mida tuleb vist seletada sellega, et osanikud on kõik üle liini laiali pillatud ja teenistuse pärast kõikidel ilmutamine võimata, osalt ka selle järeldusel, et osatähe suurus oli kõigest 250 marka.

Sel põhjusel on seletatav ka nii loid osanikkude osavõtmise koosolekuteist: arvatakse, et 250 marka ei ole tänapäev suur raha ja mis selle vähese rahaga ikkagi ära saab teha. Kui mõõdund aastate aruandeid lehitseda, selgub, et ka väikese kapitaliga, kuid peremehelikult asja ajades, võib teenida. Selle tõenduseks on asjaolu, et vähese kapitaliga on suudetud suurt puudujääki katta ja hukkuvat ettevõtet päästa.

Kuna kuldbilansi seadus osatähe suuruse 5000 marga peale kindlaks määrab, siis võib loota, et osanikkude huvi osamaksu suurenemisega võrdselt kasvab ja et nad tulevikus elavamalt peakoosolekuteist osa hakkavad võtma, samuti ka ajakirja „Eesti Raudtee’d“ laiemates ringides levitavad ning omalt poolt sellega jõudu mõõda kaasa aitavad, et kõigi k/ü „Eesti Raudtee“ välja-

andel ilmuvaid teoseid rahvale laiali laotavad.

Ühtlasi on selge, et suurendatud põhi- kapitaliga kergem on töötada ja ettemär- gitud tegevuse kavasad läbi viia.

Pilku tänapäev mõõdunud aegade peale tagasi heites, peab rõõmuga tunnistama, et „Eesti Raudtee“ rasked päevad juba seljataga on. Suur ja vaevarikas töö, mis ajakirja seisukorra kindlustamiseks tehtud, on vilja

kannud. Seesama annabki lootust vaadata julgemalt tulevikku, mis nüüd palju helge- mana „Eesti Raudteele“ vastu paistab.

E. Grünberg.

Tervitused juubeli puhul.

Teedeminister A. Kerem:



malt mõista ja kogu Eesti tehnilise ilma häälekandjaks areneda.

Selleks palju õnne jubilaarile ja edurikast tulevikku!

A. Kerem
Teedeminister

Teedeministri abi ins. K. Jürgenson:

Soovin „Eesti Raudteele“ tulevasteks aastateks tihedat sidet raudteelastega. Leigust ja ükskõiksust lehe vastu ei tohiks mitte olla. Kes temas puudusi leiab, peab seda nii mõjukalt avaldama, et puudused kaok- sivad, kuid keegi ei tohiks nende pärast asjast eemale jääda. Olgu „Eesti Raudtee“ selgitav sõna sidemeks kõikide raudteelaste vahel ja oma asjalikkusega kaaluv, nii et ta ka väljaspoole tarvilikku mõju avaldab.

K. Jürgenson.

„Eesti Raudtee“ viie aastane tegevus on näidanud, et sellekohase ajakirja tekkimine enam kui õigustatud on olnud. — „Eesti Raudtee“ on oma sisu poolest suutnud poolehoidu võita mitte ainult raudtee eri- teadlaste ja teiste otsekoheste asjaosaliste hulgas, vaid selle ajakirja veergudel käsita- tud tehnilised ja majanduslised küsimused on leidnud poolehoidu ja äratanud huvi ka ringkondades, kes otseteed raudtee tee- nistusega seotud ei ole.

Ei ole kahtlust, et järgnevad aastad „Eesti Raudteele“ aina uusi poolehoidjaid juure toovad — ja siin võiks vahest küsimus tõsi- selt päevakorraks kerkida, kas ei tuleks sel- lel ajakirjal oma ülesandeid tulevikus laie-

Raudteede peadirektor ins. V. Reinok:

Jälgides „Eesti Raudtee“ tegevust viie aasta jooksul, peab kuukirja edenemist äramärkima. Soovin, et selle ümber ennast koguks nii raudtee tehnilised jõud, kui ka terve raudteelaste pere oma küsimuste lahendamistega. Loodan, et „Eesti Raudtee“ kõiki neid oma juures ühendada suudab, oma tegevust seega laiendab ja raudtee tegevuses ja elus tähtsat osa etendama saab.

V. Reinok.

**Latvijas dzelzceļu galvenais direktors
inz. A. Rode :**

Apsveicu „Eesti Raudtee“ redakciju un līdzstradniekus zurnala 5 gadu sekmīgas darbības jubilejā.

**Latvija riigiraudteede pēdītais direktors
ins. A. Rode :**

Tervītan toimetust ja „Eesti Raudtee“ kaastēlīsi tema 5 gada tagajārjērikka tege-
vuse puhul.



**Zurn. „Dzelzceļu Vestnesis“ redaktors
inz. B. Einbergs :**

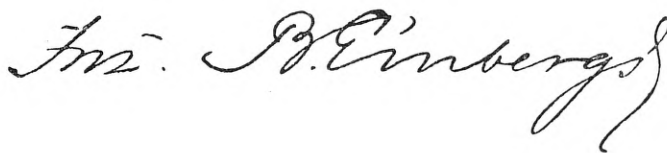
„Eesti Raudtee“ savas pastavesanas pirmos 5 gados tapis par milu viesi arī mums Latvijas dzelzceļniekiem.

Novēlu vislabāk sekmes turpmākā darbā.

Lāti raudtee ajakirja „Dzelzceļu Vestnesis“ toimetāja ins. B. Einbergs :

„Eesti Raudtee“ on oma esimese 5 gada jooksul ka meile, Lāti raudteelastele, armsaks sōbraks saanud.

Soovin paremaid tagajārji tulevases tōōs.



**Zurn. „Dzelzceļniecs“ redaktors
K. Upīts :**

Sutu jums labakos uvneslējumus zurnala „Eesti Raudtee“ 5 gada pastavesanas gadījuma. Novēlu turpmāk arī ar tadām pasām labām sekmiem un energiju turpināt suetīgo kultūras darbu Estijas dzelzceļnieku labā.

Lāti raudteelaste ajakirja „Dzelzceļniecs“ toimetāja K. Upīts.

Saadām paremaid soove ajakirja „Eesti Raudtee“ 5. gada juubeli puhul.

Soovin ka tulevikus sarnaste heade tagajārjedega ja esmārīgiga jatkata kultūruilist tōōd Eesti raudteelaste kasuks.



Soome raudteelaste keskūhingu esimees R. Rannikko.

Toimituksen tarjottua allekirjoittaneelle tilaisuuden „Eesti Raudtee“n merkkipäivänä kääntyä sen palstoilla lehden lukijakunnan puoleen saan Suomen Valtionrautatiehäisten Keskusjärjestön ja sen äänenkannattajan „Rautatieleisen“ puolesta esiintuoda kunnioittavimmat ja vilpittömimmät onnitteluni lehden toimitukselle ja Eestin rautatieleisille saavutustensa johdosta tällä alalla, jota ne suomalaiset melkein voimme Teiltä kadehtia.

Samalla tahdon, sen johdosta, että jo viime vuonna vireillepantu alote Eestin,

Toimetust on selle allakirjutajale võimaldanud „Eesti Raudtee“ tähtsa päeva puhul selle veergudel oma lugijaskonna poole pōōrduda, et soome riigiraudteelaste keskūhingu ja selle häälēkandja „Rautatieleinen“ poolt aupaklikku ja südamlīkku õnnesoovi lehe toimetusele ja eesti raudteelastele nende tagajārjedega saavutamise puhul ette kanda, mille üle meile, soomlased, teid peaaegu kadestame.

Ūhtlasi teatame, et mōōdunud aastal algatatud ūhistōō eesti, lāti ja soome

Latvian ja Suomen rautatieläisten välisen, tavallaan jo vuosikautia jatkuneen, yhteistoinnin edelleen kehittämiseksi on voinut näyttää pysähtyneen, ilmoittaa, että asia yhä edelleen on Suomen puolelta vireillä, vaikka se monien muiden tärkeiden sisäisten kysymystemme johdosta onkin jonkun verran viivästynyt. Ne siteet, jotka sukulaiskansoina yhdistävät Eestin ja Suomen kansat, yhteiset muistot yhdessä kärsityistä siron päivistä, velvoittavat myöskin meitä, kahden nyt vapaan kansan vapaita kansalaisia, maittemme miltei tärkeimpäin laitosten palvelijoina, yhdessä muiden kansalaisten kanssa yhä enemmän lähenemään toisiamme maamme ja niiden rautatietaitoksen hyödyksi ja eduksi. Se kehitys, jonka Eestin ja myöskin Suomen rautatiet näinä vuosina ovat läpikäyneet, on sille, joka on ollut tilaisuudessa sitä läheltä seuraamaan, tosiaankin suuremmoinen. Tälle kehitykselle ei ole ollut niinkään vähästä merkityksestä kummankin maan rautatieläisten läheinen kanssakäyminen. Siitä voisimme Eestiin ja Suomeen nähden jo nytkin saada esimerkkejä. Mutta vieläkin läheisemmäksi se on saatava, ja siinä työssä on kummankin maan rautatieläisten ammattilehdillä erittäin tärkeä, joskin vielä toistaiseksi liian vähän huomattu merkitys. Toivoen, että „Eesti Raudtee“n merkki päivä aloittaisi uuden ajanjakson tässä suhteessa lähemmän vuorovaikutuksen aikaansaamiseksi Eestin ja Suomen rautatieläisten välillä, lausun vieläkin kerran omasta puolestani hartaat onniiteluni lehden tähän asti suorittamasta suuriarvoisesta työstä ja toivotan sille voimia yhä edellen jatkaa toimintaansa Eestin rautatieläisten henkisten ja, — miksei myöskin, taloudellisten. pyrintöjen edistämiseksi.

Helsingissä 16 päivänä helmikuuta 1927.

Soome raudteelaste ajakirja „Rautatieläinen“ toimetused:

Viisi vuotta täyttävälle „Eesti Raudteele“ lähettää „Rautatieläinen – Järnvägsmannen“ ammattitoverilliset onnitelunsa, *vigeas, valeas, floreasque*:

Neronen, Lillqvist, Tamminen.

raudteelaste vahel, mille teostamine viimasel ajal mitme tähtsa sisemise põhjuse tõttu peatuma jäänud, Soome pool ikka mõttes õögub.

Eesti ja soome rahvaid ühendavad sugulussidemed, ühised mälestused ühesugustest rõhumispäevadest, kohustavad meid kohe nüüd vaba rahva vabaid kodanikke, meie maade tähtsamate asutuste teenijaid, ühes teiste vabade kodanikkudega ikka enam üksteisele lähenema ja oma riikide raudteede kasuks ja eduks töötama!

Eesti ja ka soome raudteede arenemine viimaste aastate jooksul, on lähemalt asja peale vaadates, täiesti suurejooneline. Selles arenemises ei ole mõlemi riikide raudteelaste vahelisel läbikäimisel vähe tähtsust. Sellest võiksime Eesti ja Soome suhtes juba nüüdki näitusi tuua. Kuid seda on võimalik veelgi kaugemale viia ja selles töös on raudteelaste häälekandjatel eriti suur, ehk küll senini veel liiga vähe märgitud, tähtsus.

Lootes, et „Eesti Raudtee“ tähtsa päevaga uus ajajärk lähemate vastastikku suhete mõjule pääsemises eesti ja soome raudteelaste vahel algab, ütlen omalt poolt lehele südamliku õnnesoovi senise austamisväärilise töö eest ning soovin temale jõudu edasitöötamiseks eesti raudteelaste vaimliste ning ka majandusliste püüete edendamisel.



Viie aasta vanusele „Eesti Raudteele“ saadab „Rautatieläinen – Järnvägsmannen“ oma ametisõbralikud õnnesoovid, *vigeas, valeas, floreasque*:

Neronen, Lillqvist, Tamminen.

Soome Pasila jaamaülem O. Brander:

Heinakuun 23. p:nä 1921. kävi „Eesti Raudtee“ lehden nykyinen vastaava toimittaja minua tapaamassa. Silloin solmittiin ensi side Eestin ja Suomen rautatieläisten välillä. Siitä asti on yhä jatkuva hyvä sopu vallinnut meidän kesken. Eestin rautatieläiset ovat suomalaisten parhaimpia ystäviä ja mielihyvällä muistamme yhteisiä matkojamme Äänenkannattajanne „Eesti

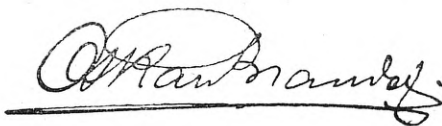
23. juulil 1921. a. käis „Eesti Raudtee“ praegune vastutav toimetaja minu juures. Siis solmitti esimene side eesti ja soome raudteelaste vahel. Sellest peale on meie vahel katkestamata üksmeel valitsenud. Eesti raudteelased on soomlaste paremad sõbrad ja häämeelega mäletame ühiseid vastastikkuseid huvireisusi.

Teie häälekandja „Eesti Raudtee“ on

Raudtee" on saapunut meillegi ja miellenkiinnolle luemme kaunis ja hyvintoimitettua lehteä. Toivon hyvää jatkoa viisivuotiaalle.

meiegi juure jõudnud ning põnevusega loeme ilusat hästitoimetatud ajakirja.

Soovin viieaastasele juubilaarile hääd edu.



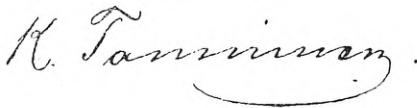
Soome Pasila jaamaülema abi K. Tamminen :

Lähetän sydämelliset onnontoiivotukseni lehdellenne sen täyttäessä 5 vuotta. Jatkukseen „Eesti Raudteen“ toiminto edelleen entisissä merkeissä ja kehittyköön käsittämään yhä lukuisampia ammattialaamme koskevia kysymyksiä. Onnistukoon lehdellenne vetää vaikutuspiiriinsä kaikki Eestin rautatieläiset.

Käytän samalla tilaisuutta lähettääkseni kiitokseni ja tervehdykseni Eestin rautatieläisiltä viime heinäkuussa kesäjuhlassanne Kaareperessä viettämästäni muistovikkaasta päivästä. Kiitos ystävällisyydestänne ja vieraanvaraiseendestänne. Tunsin, että ympärilläni siellä oli omaa heimoa.. Ajattelin: Omaani ja Eestin kansaa yhdistää veri mutta eroittaa vain vesi —.

Saadatan Teie lehele oma südamliku õnnesoovi selle viienda aastapäeva puhul. Jätkaku „Eesti Raudtee“ ka edaspidi tegevust endises sihis ja arenegu, käsitades ikka rohkem meie tööalasse puutuvaid küsimusi. Onnestugu Teie lehel oma mõju piiresse tõmmata kõiki Eesti raudteelasi.

Juhust kasutades saadatan tänu ja tervitusi Eesti raudteelaste juulikuus möödunud aastal Kaareperes suvipeol mööda saadetud mälestusrikka päeva eest. Tänu teile teie sõbralikkuse ja võõrastevastuvõtlikkuse eest. Tunsin, et viibisin hõimlaste keskel. Mõitlesin: „Meie ja eesti rahvast ühendab veri, kuid lahutab ainult vesi“.



Keava jaamaülem H. Tats:

Verstapostini, millist nimetame viie aastase tegevuse juubeliks, on ajakiri „Eesti Raudtee“ õnnelikult jõudnud. Ärglik katse, mis esialgul mitmete raskuste vastu põrgates ähvardas nurja minna, on siiski edusamme teinud. Ajakiri „Eesti Raudtee“ on vääriliseks omal alal saanud, ja temal on teeneid meie ühendusteade arenemise alal.

Ei saa salata, et „Eesti Raudteel“ ei ole raudteelaste keskel soovitavat poolehoidu olnud ja arusaadavatel põhjustel. „Eesti Raudtee“ sisuks on olnud peaasjalikult teoreetiliste raudtee ja muudesse ühendusteedesse puutuvate küsimuste käsitlemine, kuna raudteelaste elusse ja praktiliste küsimustesse puutuvate alade kohta vähe on sõna võetud.

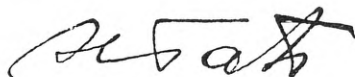
Viimast viga tuleb parandada. „Eesti Raudtee“ sisu olgu mitmekesisem ja raudteelasi huvitav. Teoreetiliste küsimuste kõrval leiduks käsitus põnevamad päevaküsimused. Raudteelased võivad ise siin

palju ära teha, võttes sõna päevakorra kerkinud küsimuste kohta ja astuks vaidlustesse juba käsitatud küsimuste üle, kus viimased niisugusel viisil esile toodud, et nendega nõus olla ei saa.

Kiiresti edasiruttav elu, mis enesega kaasa toob uusi ja uusi ülesandeid, ei luba, et raudteelased passiivseteks jääksid ühendusteedesse puutuvates küsimustes, kuna ometi neil enestel sel alal kogemusi aastaid ja koguni kohustud oleksid kaasa tõmbama töös, mis kuidagi aitaks paremale järjele tõsta, ühendusteade olukorda.

Mina loodan, et viie aastase juubeli verstapostist edasi minnes „Eesti Raudtee“ iga numbriga raudteelastele lähemale sammutub ja ülalloodud soovid täide lähevad.

Selleks jõudu toimetusele ja kaastööliste!



**Raudteede üldasajade direktor ja
peadirektori asetäitja:**



Ins Oskar Raudsep

Sündinud 27. novembril 1868. a. Tartumaal.

Alghariduse saanud Võnnu kihelkonna koolis; õppis edasi Tartu reaalkoolis ja peale reaalkooli lõpetamist Riia politehnikumis, ehitus-inseneri jaoskonnas, mille lõpetas 1898. a. Teenis samast aastast peale Liibavi-Hasenpoti kitsarööplise raudtee ehitusel ja pärast eksploatatsiooni alal juhtival kohal; edasi oli sihiajamiste töödel Lätimaal, Liibavi linna valitsuses seitse aastat. Smilten Heinaste k/r. raudtee ehituse juhataja ja sama raudtee ülem kuni 1919. a. juunikuuni.

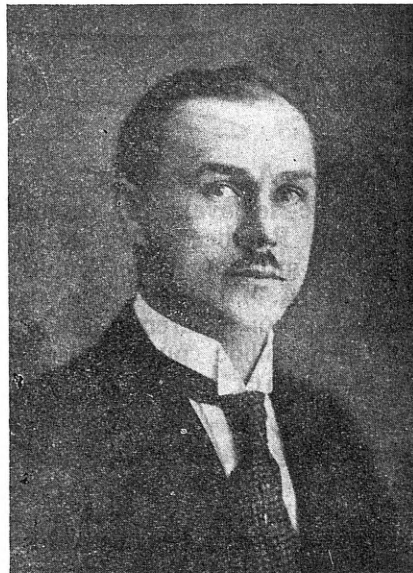
Astus siis Eesti riigiraudtee teenistusse Tallinna, kust sai määratud Pärnu-Tallinna k/r. raudtee ülemaks, missugusel kohal oli kuni k/r. raudteevalitsuse ära-kaotamiseni.

1. sept. 1926 a. saadik riigi raudteevalitsuse teenistuses.

Ajakirja „Eesti Raudtee“ viie aasta tegevuse möödumise puhul ühinen õnnesoovijatega ja tervitan ajakirja toimetust ja väljaandjaid, soovides „Eesti Raudteele“ veel paremat edu tulevikus. „Eesti Raudtee“, kui ainuke ajakiri omal alal Eestis, on oma esimese viie aasta kestvuse jooksul sõnas ja pildis valgustanud teaduslisest ja praktilisest küljest alaliselt arenevat liiklemise asjandust kodu- ja väljamaal ja seega tõsiselt tähelepanu ärateeninud suure ja erapooletu töö läbi.

O. Raudsep.

**Raudteede ehituse
direktor:**



Ins. K. Steinmann

Sündinud 6. juunil 1886. aastal Virumaal, Vaivara vallas.

Lõpetanud Peterburi Anna kiriku-reaalkooli 1906. a., Peterburi teede-inseneri instituudi 1914. a.

Teeninud 1915—1919. a. Kaasani—Ekaterinburi uue raudtee ehitusel, nimelt tehnilise jaoskonna juhatajana, kahe distantsi ülemana ja lõpuks raudtee ehituse jaoskonna juhatajana.

Jõudis Siberi ja Jaapani kaudu 1920. a. kodumaale, kus kohe selle järele astus meie raudtee teenistusse. Alates 1920. a. oktoobrikuust teotsenud riigiraudteede tee- ja ehitusosakonna ülema abina ja 1922. a. peale sama osakonna ülemana ning 1926. a. peale ehituse direktorina.

.....
Meie elame nii kaua, kui meil jätkub
taset elada.

Meie saavutuste suurus ja ulatavus ole-
neb meie seesmisest hingeavarusest, meie
püüete tõelisest intelligentsusest.

Suurt saavutab see, kes suudab piirata,
kärpida kõike isiklikku üldsuse kasuks.

Iga isik on omaette maailm: keeruline,
sajasõlmeline.

Maailmade kokkupõrked on katastroofi-
lised. Sellepärast meilgi niipalju isiklist
vaenu ja sõjakära.

Et võiks vaikida omavaheline relvade
tärin, ühinegem hoogsaks tööks üldsuse
kasuks.

K. Steinmann

**Riigikontrolli teedeosakonna juhataja
ins. H. Ahven:**

Soovin „Eesti Raudteele“ edaspidiseks
tööks head edu!



A/S. „A. M. Luther“.

Kuna meile teatavaks on saanud, et
ajakirja „Eesti Raudtee“ algusest lähemal
ajal viis aastat mööduvad, sel puhul soo-
vib aktsiaselts „A. M. Luther“ Teile edaspidi-
seks tegevuseks kõige paremat edu ja õnne.

„Eesti mehaaniline puutööstuse aktsia
selts „A. M. Luther“.

p.
pa.



Raudteede varustus-direktor:



Ins. P. Tekkel,

sündinud 21. (8) detsembril 1874. a.

Lõpetanud Riia politehnikumi 1900. a. insener-
tehnologina. Teeninud Riia laevatehases; 1901.–1920. a.
Tagabaikali raudteel; 1920. kuni 1926. aastani –
Pärnu–Tallinna kitsarööplise raudtee veo osakonna
ja Möisaküla tehaste ülemana. 1. oktoobrist 1926.
riigiraudteede varustusdirektori kohal.

Viieaastase tagajärjerikka töö järele raud-
teelaste silmaringi laiendamise alal, soovin
edu tulevases tegevuses.



Raudteede veodirektor:



Ins. Jaan Raudsep.

Sündis 15. aug. 1873. a. Sangaste kihelkonnas
Tartu maakonnas taluperemehe pojana. 1883. a.
astus Tartu linna algkooli ja sealt Tartu reaalkooli;
reaalkooli lõpetas 1892. a. Sama aasta sügisel astus
Riia politehnikumi ja lõpetas selle 1898. a. masina
insenerina. 1898. kuni 1906. a. oli ametis eravabri
kutes Riias, Liibavis, Peterburis ja Lõuna-Venemaal.
1906. kuni 1924. teenis Jekaterini raudteel, Ukrain-
nas. 1/X–1924. a. astus teenistusse Eesti raudteele.

Raudteelaste ajakirja „Eesti Raudtee“ 5 a.
juubeli puhul soovin veodireksiooni nimel
õnne ja edu edaspidiseks tööks.

Möödunud 5 aasta jooksul on „E. R.“
toonud mitmesugusi kirjeldusi ja ülevaateid
raudteelasjanduse üle nii kodu – kui ka välis-
mailt. Selle läbi on ajakiri palju kaasa aita-
nud teenijaskonna silmaringi laiendamiseks.



Ekspluatatsiooni direktor A. Reiman:

Viis aastat tagasi sündis esimene Eesti
raudteelaste ajakiri „Eesti Raudtee“. Vähe
on küll ära elatud, kuid aga palju selle aja
jooksul üle elatud. Ei ole kerge ajakirja-
del eluvõitlus, iseäranis eriajakirjadel. On
ju selle aja jooksul nii mõnigi ajakiri sün-
dinud ja hingusele läinud. „Eesti Raud-
tee“ on aga omanud eestlastele omase visa-
duse ja edasirühkimise tungi ja see noor
kodanik, vaatamata aja raskuste ja üleela-
tud kiratsuse päevade peale, on visalt edasi
püsinud, tänu tema eest hoolitsejatele, kes
teda raskustest üle upitanud, ravitsenud,
kosutada ja oma jalge peale kindlamalt tõsta
on aidanud.

Soovin edaspidiseks kosumiseks ja kasvamiseks jõudu. Kosugu ja kasvagu see raudteelaste ettevõtte suureks ja tugevaks. Hoolitsegu selle eest iga raudteelane!



Vanem rongide korraldaja M. Nurk:

1922 a. veebruaris ilmus meie raudteelaste esimese ajakirja „Eesti Raudtee“ esimene number. Oli palju kahtlust seekord, kas suudab meie vähene raudteelaspere oma ajakirja elus hoida, kas ei lähe see juba väetimas elueas, kui elamisvõimetu, hingusele?

Need kahtlused on nüüd osutunud asjatuiks. Meie ajakiri võib käesoleva numbri ilmumise tagasi vaadata oma viieaastase olemise ja võrsumise peale.

Esimestel vabariigi aastatel, mil palju ülekeevat jõudu igal pool tunda ja näha oli, sündisid paljud ettevõtted, kellel lootus oli suurt saavutada. Kuidas nende mitmete saatust edaspidi väljakujunes, teavad kaasaeglased.

Ajakirjal „Eesti Raudtee“ ei olnud algul suuri tuleviku väljavaateid, ei ole neid ka praegugi, kuid visadus, mis teda on viis aastat pealvee hoidnud, lubab ennustada, et ta ka edaspidi põhja vajuda ei taha, vaid raudteelaste häälekandjana nende huvide ja hüvede eest tahab võidelda suurima energiaga, et võita poolehoidu ja toetust.

Need eesmärgid, mis „Eesti Raudtee“ omale algusest peale ülesseadnud, virgutagu teda ka tulevikus veel viljakamale tegevusele. Selleks jõudu ja püsivust!



Ekspluatatsiooni direkts. 3. piirkonna revident A. Muri:

„Eesti Raudtee“ 5. aastase tegevuse ülevaade ühe asutaja liikme seisukohalt.

5 aastat on möödunud ajast, kui teostus kavatsus hakata väljaandma raudteelaste häälekandjat, kus iga raudteelane võiks avaldada oma mõtteid ja väljendada oma elumuresid. Algatus igatahes oli aateline, ja puhas igasugustest tagamõtetest, luua ainult raudteevalitsuse häälekandjat, nagu

teda hiljem kutsuma hakati, sellepärast et asutajad olid raudteevalitsuse vanemad ametnikud. Kui esimene number ilmus, võis kohe näha, et suuremat poolehoidu teenijaskonna poolt loota ei ole, sest nagu öeldud, oli veendumus läbilõõnud, et ajakiri jääb raudteevalitsuse häälekandjaks ja sellepärast tõmbus teenijaskond tagasi – jäädes äraootavale seisukohale.

Niisuguse eksiarvamise tagajärjel jäigi ajakiri algusest peale kiratsema, – sest puudusid lugejad.

Varsti aga ilmus ka konkurent praeguse „Side“ näol, kes ennast nimetas kõik-raudteelaste häälekandjaks ja, saavutades suurima kihutustöö tagajärjel teatavat poolehoidu, hakkas meie valulapsele kadu kuulutama. Selle tagajärjel läksid majanduslised olukorrad raskeks, ja k/ü. liikmed pidid kaaluma, mis ettevõtte, sest kulud kasvasid üle pea, kuna tulud peaaegu puudusid. Lõpuks kaalutigi sinna poole, et tuleb likvideerimise küsimus ülesvõtta. Nagu alati mõne üksiku isiku energiline väljaastumine asja seisukorda päästa võib, nii juhtus ka siin, kui praegused pea- ja tegevtoimetajad – hrd Grünberg ja Timma – viimasel minutil selle valulapse oma hoole alla võtsid, et teda päästa, ja nüüd võime rõõmuga konstateerida, et põhimõtte, mis 5 a. alalhoidnud, ei ole hukkunud – sest raudteelaste häälekandja ilmub edasi ja kogunite juba majanduslikel täiesti kindlustatuna.

Jõudu ühiseks tööks!



Tartu jaamaülem R. Seeberg:

Varsti peale jaamaametnikkude kutseühisuse asutamist 1922. a. veebruaris kutsus h-ra Saar – praegune tariifi- ja kontroll-osakonna juhataja – mõned isikud, teiste seas ka nende ridade kirjutaja, Tallinna kokku, uue asutatava raudteelaste häälekandja „Eesti Raudtee“ väljaandmise nõupidamisest osavõtma. Pea ühelmeel sai väljaandmine otsustatud ja eelarve kokku seatud. Muidugi ei lähe ettevõtte kunagi nii libedasti, nagu neid kavatsetakse. Ka „Eesti Raudtee“ on pidanud raskusi üleelama, siiski võib ta tänavu oma 5. aastast ilmumist pühitseda. Tolle aja sees on hulk väärtusliku tööd tehtud. On rohkesti alalise väärtusega kirjatöid ilmunud, millest

tulevatele põlvedele võib meie vabariigi alguseaegse raudtee kultuuriline tasapind vastu peegelduda. Pealegi, et igas numbris on väärtuslikke pilte ja ülesvõtteid olemas.

Praeguse toimetaja ajal on „Eesti Raudtee“ uut elujõudu juurde saanud, ja loodetavasti, saab ka edaspidi väärtuslikku raudtee alalt ja raudteelaste elust tooma. Jaamaametnikkude kutseühisus on alati „Eesti Raudtee“ lähedal seisnud ja temaga ühes tõmmanud. Nende ridade kirjutaja soovib noorele jubilaarile kõiki head ja suurepäralist edu töötada meie, raudteelaste, kasuks.



Risti jaamaülem A. Sõnno:

Aastad mööduvad üksteise kannul kui teetuld kiirel sõidul; ei ole üks veel silmist kadunud, juba hakkab teine paistma... Ja nii vilguvad nad järjekindlalt üksteise järele, vahetpidamata, peatumata...

Ammu see oli, kui poliitiliselt vabanenud eesti raudteelaskond tundis vajadust oma erilise ajakirja asutamiseks. Kutsuti ellu kirjastus-ühisus „Eesti Raudtee“, mille erija peaulesandeks pidi ajakirja „Eesti Raudtee“ väljaandmine olema.

Nüüd on sellest silmapilgust juba viis aastat täis. Ajaloos ja rahvaelus tundub see aeg liivaterana mereääres, aga üksiku inimese elueas ja mõnes muus eluavalduses on ta juba rohkem tuntav ja mõjuavaldavam.

Viis aastat tagasi; kui „Eesti Raudtee“ esimene number päevavalget nägi, võeti uue ajakirja ilmumine raudteelaste poolt kõrgendatud meelega vastu ja hüüti talle „tere tulemast“. Ja rõhutan just seda kõrgendatud meeoluga, mis tol korral valitses. Aga siiski oli vist paljudel see meeolu liiga kõrgele tõusnud, nii et kui jälle „äripäevad“ saabusid, siis nii mõnedki oma südame saapasäärest leidsid. Kõrgel käijad peaksid teadma: suur tükk ajab suu lõhki. Tagajärjeks oli see paljudele, et oldi valmis käega lööma. Las' lapsuke kärwab...!

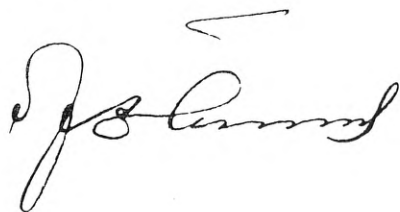
Aga ei! Surra ei tohitud meie sünnitust lasta. Ja tõesti oleks ka häbi olnud tervele Eesti raudteelaskonnale, lasta kärbuda ainukest sellekohast ajakirja.

Ta elas siiski...

Oldi valmis teda pärastpoole isegi mõnelt poolt taga kiusama, kui „Eesti Raudteele“, tahaks öelda eksikombel, millekski võistlajat otsiti. Aga justkui selle kiuste on „Eesti

Raudtee“ ilmumine peale selle veel reegli-pärasemaks muutunud.

Mis ma tahaks siis nüüd sünnipäevalapsele soovida ta aastapäeva puhul. Loomulikult pikka iga ja head käekäiku...! Muidugi leiduks peale selle veel nii mõndagi ta ülespidamises, mis kõneväärt oleks, aga igaüks peaks ka teadma ta võimisi. Pealegi on viimased suurel hulgal ärarippuvad just soovijast enesest...



Tartu jaamaülem abi:



Robert Ojason,

Tartu jaamaülem vanem abi.

Sündinud 12. novembril 1881. a. Tartumaal, Vara vallas. Teenistust algas 1. veebruaril 1902. a. Rake jaamas telegrafistina; peale selle teeninud mitmes jaamas jaamaülem abina. On ka seltskondlikult tööst rohkem mõõdul osa võtnud, nii: 1908–1910. a. Valgas, karskuseseltsi liikmena ja raamatukogu juhatajana; 1914–1918. a. Rokes, haridusseltsi tegelasena, seltsi juhatuseliikmena, sekretärina ja näitejuhina. 1922–1927. a. jaamaametnikkude kutseühingu sekretärina, millises ametis ka praegu edasi on.

25 a. teenistuse juubeli puhul sai ta rikkalikult ametivendadelt kingitusi, nii kui: kulduur ketiga, hõbeportsigar monogrammidega j. n. e., kuna raudteevalitsus austas jubilarit tervitus-aadressiga.

Viis aastat just kuigi pikk aeg ei ole, kuid niivõrd siiski, et mälestust värskendada esimese sellesarnase raudteelasjanduse ajakirja „Eesti Raudtee“ ilmumisega.

Esimest numbrit kätte saades, asus iga raudteelane huviga selle lugemisele ja juhtkirjast püüti hoolega tabada põhimõtet, mis alusel ajakiri töötama asub.

Leidusivadki töötavad sõnad, et ajakirja püüd on töötada üldistes huvides, selle sõna kõige tõsisemas mõttes, kuid sisus ära tuua oli lubatud kõike muud, kuid mitte aga teenijaskonna huvide kaitset.

Nagu märgata võis, asus kõikidesse külmus ajakirja vastu ja tellimisi saadeti võrdlemisi vähe.

Ei puudunud tolajal ka sihilikult vastu-töötajad, et kõigiti kaasa aidata ajakirja hinguseleminekuks ja ruumi soetada peatselt ilmuvale „Raudteelasele“.

„Raudteelane“ suri aga kohe peale sündimist, jättes mälestuseks järele vaid paar nummert kehva sisuga. Mõned teadlikud raudteelased jäid aga „Eesti Raudtee“ osanikkudeks edasi, kaasa tõmmates ka teisi raudteelasi ajakirja toetuseks ja edukaks tööks.

Tuleb tervitada praeguse toimetaja

teadaannet jaamaametnikkude kuiseühisusele, et ajakiri „Eesti Raudtee“ soovib kõigiti käsikäes sammuda teenijatega ja ajakirja hinna poolest kõigile kättesaadavaks teha.

Ettepaneku peale vaadati tähendatud ühingu käesoleva aasta peakoosolekul heatahtlikult, mis lootust annab tulevikus ajakirja laiemale alusele rajada ja rahuldada kõiki, kel raudteeasjandus kui ka üldised teenijaskonna huvid kallid.

Selleks peaks ajakiri välja kujunema selgitajaks ja lepitajaks juhtijate ja käsutajate vahel, mitte aga ässitajaks ja vaenukõlvajaks, nagu seda tähele võib panna teistest sarnastest ajakirjadest.

Palun vastu võtta seda soovi, kui minu suurima lugupidamise avaldust ajakirja „Eesti Raudtee“ viienda tegevusaasta mälestuspäeva puhul.



Lelle – Papiniidu kitsaropiline raudtee.

E. Põnnik

Teatavasti on praegune raudtee ühendus Tallinna ja Pärnu vahel õige pikk ja vaevaline. Ebamäärane raudtee pikkus oleneb raudtee sihitusest: raudtee, selle asemel, et otsesihituses minna, läheb Viljandi ja Mõisaküla kaudu, tehes sellega suure ringi. Omal ajal, kui kitsaropalist raudteed ehitati, võis see ehk kuidagi põhjendatud olla, sest raudtee ehituse algusel oli mõeldud ainult Valga – Mõisaküla – Pärnu liin, mis oli ettenähtud magistraal- ja pealiiniks, kuna hiljem ehitatud Mõisaküla – Tallinna liin oli mõeldud haruna, kusjuures pidid raudtee ehitajad arvestama Viljandi linnaga ja viimasele ühenduse loomisega Tallinna, Pärnu ja Valgaga.

Pealegi oli sel ajal Lõuna-Eesti kubernangu-linnaks Riia, millega soodsama ühenduse loomine esiplaanil oli.

Nüüd aga, kus meie iseseisva Eesti riigi kodanikud oleme, kelle pealinnaks Tallinna, tundub praegune ühendus pealinna ja Pärnu vahel õige tüütavana ja aegaraiskavana; tarvitab ju kitsaropiline selle vahe – 249 km. – sõiduks tervelt 14–16 tundi.

Loomulikult takistab sarnane ühendus kohapealse kaubanduse ja tööstuse edendamist, samuti ei jäta mõju avaldamata Pärnu

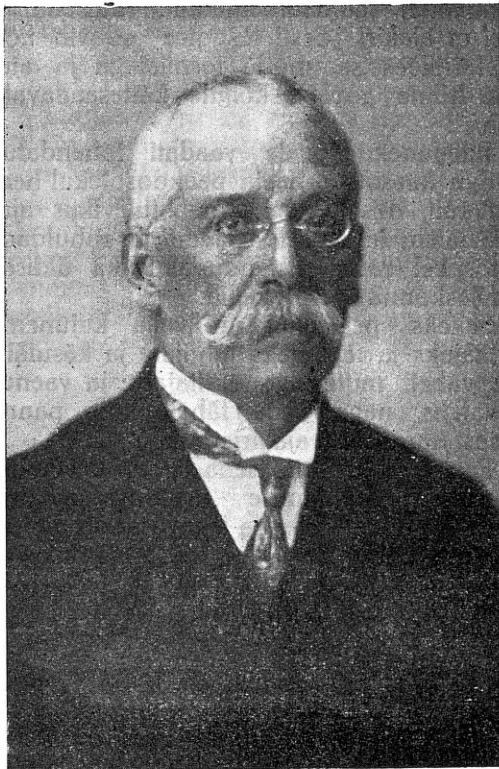
linna, kui ühe parema Eesti kuurordi, laienemise peale. Mitte vähem tähtsad pole ka Väandra, Tori, Jakobi, Sindi kihelkondade ja alevikkude huvid, kes ammu tundsid vajadust raudtee järele.

Lühema ühenduse loomine kerkis juba vabariigi algul päevakorradele, kuid selleaegse ebakindla konjunkturi ja peaaegselt majanduslise kitsikuse tõttu ei saanud sellest ilusast kavatsusest asja.

Ja – võib peaaegu kindlasti öelda – oleks see mõte veel praegu rohelise kalevi all puhanud, kui mitte Pärnu linnavalitsus ja eriti tema linnapea, hra O. Kask, selle asja kallale mitte energiliselt ei oleks asunud.

See oli 1924. aastal, kui raudtee ehituse küsimus jälle päevakorradele kerkis; mäletan veel, kuidas sel ajal Pärnu linnapea kõik rattad käima pani, et raudtee ehituse teostamiseni jõuda. Ja see raugemata töö ja püüd ei olnud mitte asjata. 1925 aasta suvel saadi niikaugele, et raudtee ehitus oli põhimõttelikult otsustatud.

Selleaegse teedeministri, hra K. Virma ja vabariigi valitsuse otsuste põhjal alustati ehitust 1925. a. sügisel. Selle otsuse ratifitseeris hiljem riigikogu ja nimelt 16. märts-



Teedeinsener G. Benico,
Lelle—Papiniidu raudtee ehituse peajuhataja.

sil 1926. a. (v. „Riigi Teataja“ N. 32, 13 aprillist 1926. a.)

Uue raudtee sihitus oli ettenähtud Lellest Viluverre ja Sindi kaudu Papiniidu jaamani ühes haruteega Viluverest Vana-Vändrani.

Kas see sihitus kõige õnnelikum on, selle küsimuse jätame siinkohal puudutamata; märgime ainult seda, et ühel ajal selle raudtee ehituse algusega kerkisid päevakorraks ka teised sihitused, näiteks Pärnu—Rapla, Pärnu—Türi ja t.

Riigikogu poolt vastuvõetud otsuse põhjal oli lubatud ehitada nimetatud kitsarööplist (750 mm) raudteed Lelle jaamast Papiniidu jaamani; raudtee pidi läbistama Eidapere, riigi päralt oleva Kõnnu, Pärnu linna päralt oleva Viluverre ja Taali riigimetsasi, edasi Sindi kohal Pärnu- ja Papiniidu lähedal Reiu jõgesid. Viluverest oli ettenähtud harutee Vändrani. Kogu tee pikkus on 84 km. Selleks oli lubatud võõrandada Pärnu maakonnas tarvisminev maa-ala kogupinnaga kuni 400 ha. Tee ehituse kulud kaeti ja kaetakse teedeministeriumi 1925. a., 1926/27 ja 1927/28 a. erakorralistest eelarvetest kogusummas kuni 249 miljoni marka. Siia juurde tuleb arvata veel Sindi kalevivabriku ja Pärnu linnavalitsuse toetused, esimene 5 milj. ja

teine ligikaudu 10 miljoni marka. Sellega tõuseb ehituse peale ettenähtud kogusumma 264 miljoni marga peale.

Allpool avaldame pealiini ja selle haruteede üksikasjalise kirjelduse.

Lelle — Papiniidu pealiin. Nimetatud tee ehitus algas 16. oktoobril 1925. aastal teedeministri poolt üheverstalisel kaardil kinnitatud sihi ning profiili järele, viimase piketeerimise nullpunktiks oli võetud Lelle jaamahoone telg ja reeperi kõrgusmärgiks — 73.653. Selle peatee ehitamiseks on Pärnu maakonnas võõrandatud 330,48 ha suurune maa-ala. Raudtee algab Lelle jaamast ja lõpeb Papiniidu jaamas (3,7 km Pärnu jaamast), tee pikkus on Lellest Eidapere jaamani 14,05 km, Eidaperest Papiniiduni 56,01, kokku 70,06 km. Kogu teel on ettenähtud 5 täis- ja 5 pooljaama järgmiste nimetustega Ja vahekaugustega:

Lelle jaam	— km.
Koogiste pooljaam	8,37 "
Eidapere jaam	5,68 "
Kõnnu pooljaam	6,07 "
Viluverre jaam	9,21 "
Tootsi pooljaam	9,74 "
Tori jaam	6,26 "
Tammiste pooljaam	6,08 "
Sindi jaam	9,37 "
Papiniidu jaam	9,34 "

Nendest on Lelle ja Papiniidu jaamad Pärnu—Viljandi—Tallinna peatee omad ja saavad tulevikus ühiselt teenitud mõlemate raudteede nõuete jaoks.

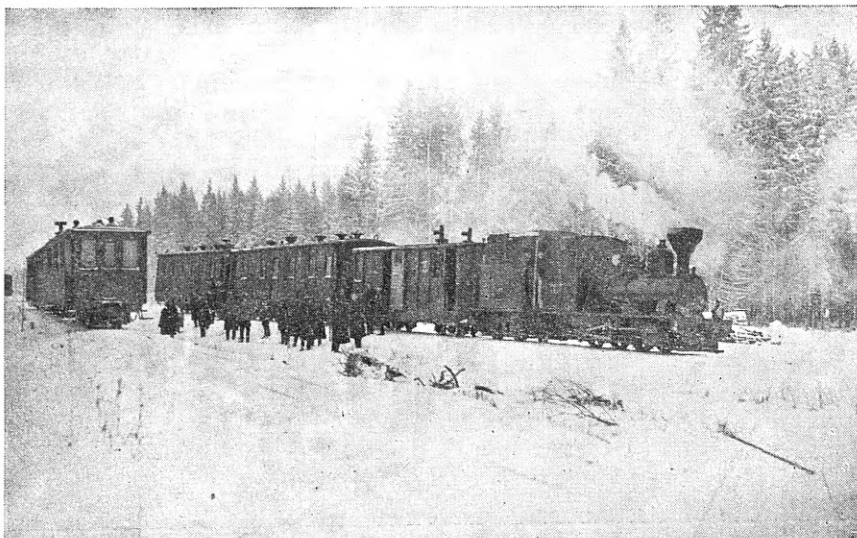
Võrdlemisi tasase maapinna tõttu ei tõuse kallakud profiilis üle 0,008 ja kõverikkude minimaalne raadius on 350 m. Kogu teest on 85% sirgjooneline ja 83% teepinnast loodpinda ehk kallakuid alla 0,003. Mullatõid tuleb kogu liini ulatusele profiili järele 239.062 m³, sellega keskmiselt 1 km peale 3558 m³.

Teel asub 50 silda, nendest praegu (veebruari 1927) valmishitatud 39, mahuga 1424 m³. Ehitamata on Lelle—Koogiste—Eidapere ja Sindi ja Pärnu jõgede vahelised liinide sillad. Kõik sillad on raudbetoon kandekonstruktsiooniga kivisammastel. Suurem sild, mis valmis, on üle Mustjõe piketil nr. 418 Tammiste ja Tori jaamade vahel; selle silla avaus on 9 m. Peale nende vähemate, on teosnemisel kaks suuremat silda: üks üle Reiu-, teine üle Pärnujõe.

Esimene sild on piketil nr. 685. Papiniidu ja Sindi jaamade vahel, avausega 34 m raudsõrestiku kandekonstruktsiooniga kivisammastel. Silla fermaks on tarvitatud endine kindluse raudtee Iru jõe silla raudsõrestik. Ferma on juba kohale veetud ja selle ülesseadmisega loodetakse märtsikuul lõpule jõuda.

**Lelle—Papiniidu
raudtee ehituse
järelvaatus.**

Peale esimest äpardust Järvakandi teeharu juures. Rongi koosseisust jäetakse 3 vagunit maha.



Teine — Pärnujõe — sild on alles kavatsusel. Tähendatud sild saab asuma pikeetil nr. 607. Sindi kalevivabriku lähedal.

Teedeministeeriumi poolt väljatöötatud tingimuste järele peab sild võimaldama vaheldumisi ülepääsu Pärnujõesst raudtee ja maantee liikumisele. Silla all on ettenähtud laevasõiduks vaba avaus laiusega 11 m, ja kõrgusega sellel ulatusel mitte vähem, kui 3,5 m keskmisest kõrgevee pinnast kuni silla kandekonstruktsiooni alumise ääreni. Silla projekti valmistamine saab teedeministeeriumi poolt võistluspakkumisel välja antud, kusjuures kõige soodsama projekti esitaja ka ehitustööd omale saab. Silla konstruktsiooni valik on vaba, sellejuures on tingimuseks, et ehituse kestvusel jõge mööda kuni 400.000 palgi parvetamine vaba oleks. Kogu silla minimaalne vaba avaus on 100 m, silla sõidutee — 5 m lai.

Projektide sisseandmise tähtpäevaks on 15. märts 1927.; ülesseatud tingimuste järele peab silla ehitus 1. jaanuariks 1928. a. lõpetatud olema.

Jaama- ja peatuskohtade hooneid ja elumaju on ettenähtud 17. Kõik ehitatavad looned peavad ilma erandita olema puust, põllukivist alusmüüri ja puust kõrvalehituste ja kaitseaedadega. Oma suuruse poolest on jaamahooned põrandapinna poolest ettenähtud: Viluvere jaamas 345,85 m², Eidapere, Tori ja Sindi jaamades igas 286,82 m², Koogiste, Kõnnu, Tootsi ja Tamiste pooljaamades igas 195,76 m². Elumaju on ettenähtud: 4 korteriga 184,20 m² põrandapinnaga — Lelles, Viluvers, Toris ja Sindis; 4 korteriga 210,61 m² põrandapinnaga — Viluvers; 3 korteriga põrandapinnaga 184,91 m² — Viluvers, Toris ja Sindis; 2 korteriga põrandapinnaga 109,0 m²



**Lelle—Papiniidu
raudtee ehituse
järelvaatus.**

Roobastest väljajooksunud vaguni ülestõstmine.



Lelle-Papiniidu raudtee ehituse järelvaatus

Raudtee 2. distantsi
juhataja F. Peterson
raporteerib riigivane-
male Tootsi jaama
juures.

– Sindis. Vedurikuur (depoo) on kavatsusel ehitada Viluverre – kuid seda ka alles hilisemas tulevikus. Kõik jaama- ja eluhooned saavad käesoleva suve jooksul valmis ehitatud.

Nendest hoonetest ehitab Pärnu linnavalitsus 3 hoonet ja nimelt: Viluverre jaamas – jaamahoone ja elumaja põrandapinnaga 184,91 m² ning Tootsi pooljaamas – jaamahoone, mõlemis kohas ühes kõrvalehituste ja aedadega.

Roopad sellel liinil on vahelaiusega 0,75 m; kogu liini peateele läheb 12 m roopaid 19 kg j. m – kogukaalus 1.331,00 tonni. Senini on maha pandud 46,57 km ulatusel roopaid, millede kaal on 884,83 t. Roopad ja sidematerjal on ostetud 10 aastase krediidi peale Inglismaalt, koguarvus 12.500 t kitsaroopalisi ja 1000 t laiaroopalisi roopaid ning 1490 t sidematerjale (polte, neete, jne.) hinnaga 131.000 Inglise naela ehk ümarguselt 240 miljoni Emarka. Esimene saadetis – 2000 t roopaid ja 217 t sidematerjale jõudis oktoobrikuul 1926 pärale. Inglise sõestreigi tõttu oli esimene saadetis Saksa kaup; järgmine ja viimane saadetis jõuab loodetavasti aprillikuul pärale ja on Inglise vabrikute töö.

Lõpuks olgu tähendada, et sel pealiinil oli osa teed juba valmishitatud ja nimelt 1920. a. Kastna põõrangust kuni Eidapereni. Ehitajaks oli selleaegne kütteinete keskkomitee, kes teed peaausjalikult metsa välja veoks kasutas. Sellest teest kasutatakse praeguse tee jaoks ainult Koogiste–Eidapere osa 6,1 km ulatusel. Teosa Kastna–Koogiste jääb aga kasutamata, – sest praktiline pole uut teed jaamade vahelt liinilt alustada – teatavasti asub Kastna põõrang Lelle

ja Kärü jaamade vahel –, teiseks puuduvad seal vastavad jaamahooned. Uus tee läheb aga otseliinis Lellest–Koogisteni ja on ligi 2 km lühem praegusest sihitusest üle Kastna. Olemasolev teosa Kastna–Eidapere on aga ajutist ehituse laadi, mille tõttu nõuab põhjalikku ümberehitust. Nii tuleb teed õgvendada, uued sillad ehitada, kui ka liiprid ja roopad vahetada.

Viluverre – Vana-Vändra harutee. Selle haruraudtee ehitamine sünnib ühisel alusel Papiniidu–Lelle raudteega. Harutee, mille pikkus on 10,38 km, ühineb peateega Viluverre jaamas. Pärnu maakonnast on ehituse jaoks võõrandatud 45,52 ha suurune maa-ala. Ehitamine sünnib profiili järele, mille nullpunktiks on võetud harutee ühenduspunkt Viluverre jaama sõidutee teljega ja reeperiks on peatee oma. Maksimaalne kallakus profiilis on 0,006 ja minimaalne kõveriku raadius 300 m. Kogu teepikkust on 93% sirgjooneline ja 12% teepinnast on loodpinda ehk kallakuid alla 0,003.



Lelle-Papiniidu raudtee ehituse järelvaatus
Auvärv Tootsi pooljaama juures.

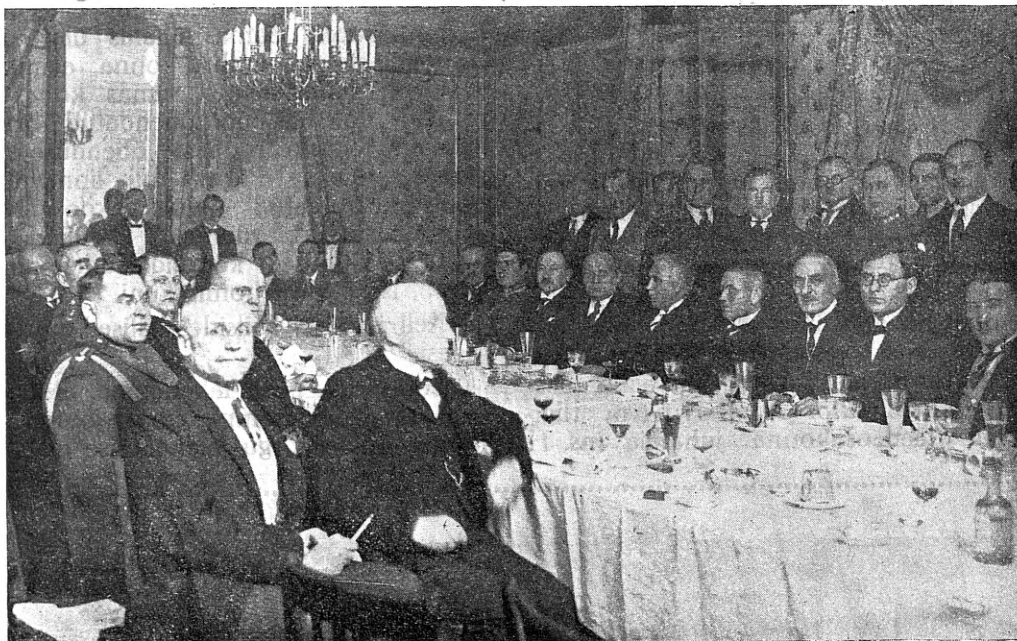
Mullatööde maht profiili järele on 35.705 m³, sellega langeb 1 km peale 3570 m³. Üldjoontes on mullatööd valmis.

Sildasid on kogu haruteel 8, suuremad nendest on sild üle Massu jõe piketil nr. 56 avausega 9 m ja sild üle Vana-Vändra jõe piketil nr. 94 kahe avausega à 6 m. Mõlemad sillad saavad raudbetoonist kandekonstruktsiooniga kivisammastel olema. Roopaid läheb selle haruteele 197,334 tonni.

Hooneid tuleb ehitada 4 ja nimelt jaamahoone Vana-Vändra jaamas 286,82 m², pooljaamahoone Luuri peatuskohal 195,76 m² põrandapinnaga. Elumaju: üks

ned ja sillad. Need tööd nõuavad julgesti sügiseni aega, Pärnujõe silla valmissaamist ei või aga enne 1928. a. oodata. Järjekult – korraline liikumine ei või enne tulevat aastat avatud saada; esialgu tuleb töö-, hiljem ka metsamaterjali-rongide liikumisega arvestada. Küsitavaks jääb, kas on käesoleval aastal võimalik korraline reisi- ja kaubarongide liikumine Lelle – Sindi – Pärnu-Rääma (turbaveo-haru) vahel, kuid kõiki tehnilisi raskusi arvesse võttes, peab arvamisele tulema, et sellest vist käesoleval aastal mitte asja ei saa.

Uut liini mõõda on Pärnu–Tallinna vahe 146,2 km pikk, sellega lüheneb nende



Banket Pärnu „Grand Hotellis.“

Lauas raudtee järelevaatuse sõidust osavõtjad ja Pärnu linna esitajad.

4 korteriga 184,20 m² ja teine 2 elukorteriga 109 m² põrandapinnaga, mõlemad Vana-Vändras.

Ühendusharu Sindi turbaveo raudteega. Ühenduse loomiseks Sindi turba haruteega, mis teatavasti riiklise turbatööstuse poolt 1923. a. esiteks Pärnust Lava-saarde ja pärastpoole Pärnust Sindini pikendati, ehitati 2,22 km pikkune ühenduse harutee.

See ühenduse tee on ehitatud peaauglikult ajutise ühenduse loomiseks Pärnu-Räämaga, senikaua kui Pärnu jõe sild valmis ehitatud saab.

Mis puutub üldisesse tööde seisukorda, siis loodetakse käesoleva aasta suvel ehitada valmis Lelle–Koogiste, Viluvere–Vana-Vändra ja Papiniidu–Sindi teosed; raudtee liin ballasteeritakse, ehitakse tarvilised hoo-

kahe linnade vahe (praegu 249 km) 102,8 km võrra. Kiirendatud reisirongid sõidaks selle vahe 6 tunniga maha, praegust aga läheb selle maa seljataha jätmiseks tervelt 14–16 tundi vaja.

Ehitustööde peajuhatajaks on insener Georg Benico, kuna liini peal teostavad järelevalvet jaoskonna juhatajad Valdek Brunberg, Fritz Peterson, Arthur Greenholm ja Aleksander Kaasik. Riigikontrolli teede osakonna esitajaks tööde juures on A. Kreekmann.

Tööd on ettevõtjatele välja antud ja selles mõttes on liin kolme ossa jaotatud. Esimest osa Eidaperest alates ehitab ins. J. Tartland, järgmist, ins. V. Meyendorf ja viimast (Pärnu) osa algul ins. J. Vambola, hiljem ins. V. Vidjakin.

5. veebruaril, enne seda, kui roopad Ei-



Ins. J. Tarfland,
Lelle-Papiniidu raudtee
Eidapere jaoskonna ehitaja.

daperest—Sindini mahapandud olid, korraldati esimene järelvaatuse sõit. Sellest järelvaatusest võisid osa 18 inimest ja nimelt: riigivanem **J. Teemant**, teedeminister **A. Kerem**, riigikontrolör **J. Zimmermann**, teedeministri abi ins. **K. Jürgenson**, raudteede peadirektor ins. **V. Reinok**, ehitus-direktor ins. **K. Steinmann**, eksploatatsiooni direktor **A. Reiman**, riigikontrolli teedeosakonna juhataja ins. **H**

Ahven, riigi turbatööstuse juhataja prof. **A. Kink**, raudtee ehituse peajuhataja ins. **G. Benico**, ajakirja „Eesti Raudtee“ toimetaja **E. Timma**, teiste ajalehtede esitajad ja päevapiltnik. Tee peal seltsisid veel raudtee tegelikud ehitajad.

Tallinnast sõideti 4. veebr. öhtul erarongiga välja. Hommikul algas Eidapere tegelik tee järelvaatus. Et tee veel ballasteerimata oli, samuti ka see asjaolu, et eelmisel ööl tuisk möllas, siis oli sõit äpardusrikas, vagunid jooksid mitu korda roobastest välja. Et roobastest mahaminekud kerget laadi olid, siis suudeti omal jõul neid jälle ülesse tõsta.

Selle peale vaatamata, jõuti alles öhtuks Pärnu. Tootsi jaamas üllatas ülevaatajaid kaitseliitlaste ja ümbruskonna elanikkude vastuvõtt muusikaga. Samas kohas said roopad mõlemilt poolt ühendatud; hra riigivanem lõi siin, roobaste ühenduse kohal, viimase naela. Pärnus oli linnavalitsuse poolt korraldatud pidulik koosviibimine „Grand-Hotelli“ ruumes. Pidulauas, kus peeti vastastikuseid kõnesid raudtee tähtsuse kohta, istuti vara hommikuni.

Kell 3 öösel sõitsid külalised erarongiga tagasi.

Lõpetades, peab tähendama, et käesolevaga on suur samm edasi jõutud meie nõrga raudteevõrgu laiendamise alal.



Insener P. Beikmanis,
Latvija riigiraudteede veo-direktor.
Pühises hiljuti oma 25-aastast ametijuubelit raudtee alal.

Eesti-Läti konventsioon arvudes.

M. Nurk.

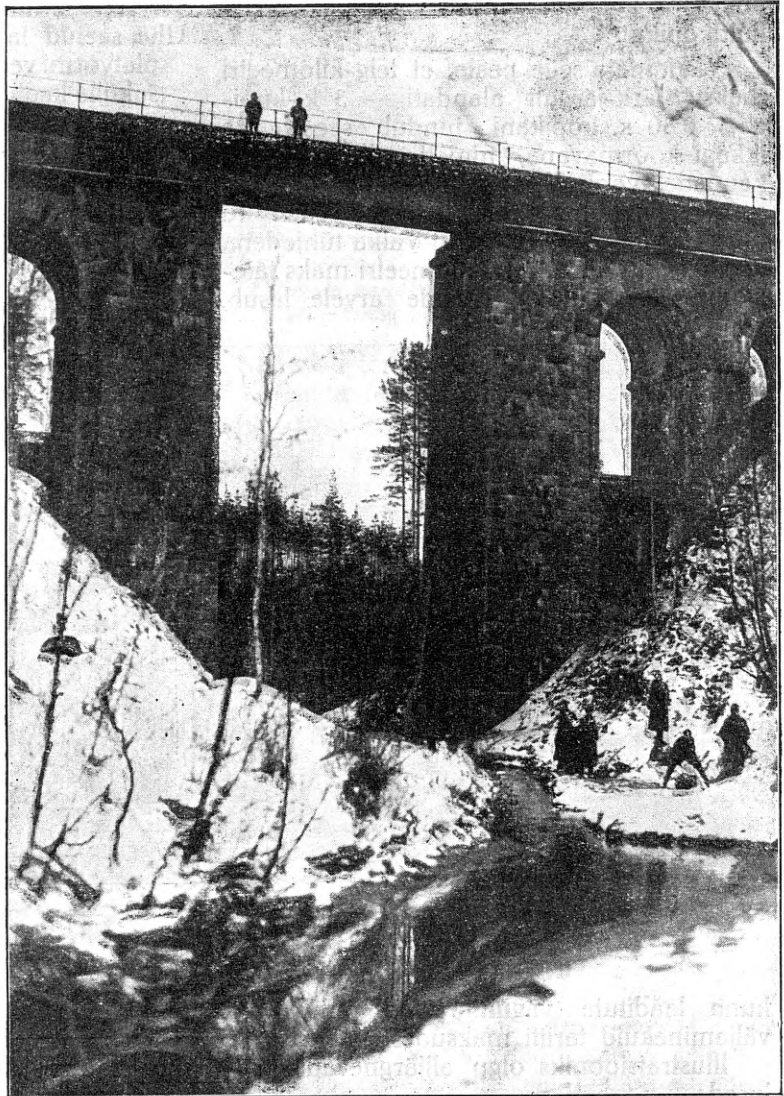
Nagu teada jäi 1920. a. Eesti-Läti piirjoone kindlaksmääramisel Valga-Mõisaküla vaheline kitsaroopaline raudtee – 69 km ulatusega – Läti territooriumile, mille tõttu otsekohene ühendus meil Valga – Mõisaküla vahel katkes ning tuli kasutada kaugemaid ühendusteid – Paide–Tamsalu või Tallinna kaudu. Ühel ajal sellega kaotas ka Läti otsekohese raudtee ühenduse Valga – Ope vahel, sest osa sellest teest – 35 km ulatusega – jäi Eesti territooriumile.

Maakohtades, kus raudteed juba aastate jooksul kohaliste elanikkude majanduslikke vajadusi on teeninud ja läbikäimist hõlbustanud, tundus ootamata seisak rongide liikumises ebamäärasena ning ähvardas paraliseerida ümbruskonnas nii Eesti, kui Läti kodanikkude majanduslist arenemist.

Mõlemad naabrid, arusaades tekkinud seisukorra tõsistusest, asusid peagi läbirääkimiste teel võimaluste otsimisele, kuidas omavahel häänaaberlikku vahetada luua ning katkestatud läbirääkimisi uuesti ellukutsuda. Nende läbirääkimiste tagajärjendena saavutati pärastpoole mitmesugused kokulepped ühendusteede vastastikkuseks kasutamiseks reisijate ja kaupade veoks.

Nii sõlmiti 1921. a. kokulepe, mille alusel mõlemad pooled võisid oma ronge transiidina läbi võõra territooriumi juhtida Valga – Mõisaküla ja Valga – Ope vahel teatavatel tingimustel. Üheks olulisemaks tingimuseks oli vastastikkune telgkilomeetrite maksustamine igasuguse läbilastava veerevkoosseade pealt, väljaarvatud vedajad vedurid. Algul määrati see maks vene raha kursi järele 3 kuldkopikat telg-km pealt.

Et aga k/r. veerevkoosseade koosneb neljateljelistest vagunitest, siis osutus telg-km maks suuremaks, kui tariifi järele reisijate ja kaubavedudest sissevõeti, seega kahjulikuks



Tuderna raudteesild

Lepasaare ja Piusa jaamade vahel Valga–Võru–Irboska liinil, 593 km peal.

Sild on 5 avausline ja on ehitatud telliskividest. Keskmise avaus, on kaetud raudfermaga, mille pikkus on 10,7 m. Silla üldpikkus 56,76 m, kõrgus 22,6 m.

Sild on üks kõrgemaist raudteesildadest Eestis.

iseäranis Eestile, kelle veotariif tol ajal oli madalam Läti tariifist ja kelle rongid, võrreldes Läti rongidega, kaks korda pikema tee transiidina läbistavad võõrast territooriumi, mille tõttu meil tuli iga kuu eest suured summad Lätile telg-kilomeetri makse maksta, mis ületasid vedudes saadud sissetulekuid.

Nähes ära missuguseid eitavaid tagajärgi andis eelpool tähendatud kokkuleppes määratud telg-kilomeetri maks, otsustasid naabrid vastamisi seda määra alandada: 1922. a. $1\frac{1}{2}$ -, 1923. a. $1\frac{1}{4}$ -, 1924. a. 1 kuldkopika peale. Viimaks otsustati, et kui rong läbibstap võõra territooriumi oma veduriga, siis maksetakse telg-kilomeetri pealt 0,80 kuldkop., kui aga võõra veduriga, siis 1 kuldkopikut.

Vaatamata selle peale, et telg-kilomeetri maksu järk-järgult alandati — 3 k.-kopi-kast 0,80 k. kopikani, tundub see Eestile ikkagi koormavana, nimelt selle tõttu, et kaupade vool Valgast Mõisaküla sihis on suurem, kui ümberpöörduvalt, ning selle tõttu tuleb vaguneid Mõisakülalt Valka tühjadena vedada, kusjuures telg-kilomeetri maks täielikult meie raudtee kulude arvele lasub,



Staiceli raudteejaam
Volmari-Heinaste kitsarööpalisel raudteel.

kuna laaditute vagunite veo puhul osa väljaminekuid tariifi maksudest kaetakse.

Illustratsiooniks olgu alljärgnevad võrdlused:

Ühe küttepuudega laaditud vaguni veo eest kaaluga 8 t Valgast Mõisakülla saab raudtee praeguse maksva tariifi järele — 1196 marka. Kui ühe rongi koosseade koosneb 20-st puudega laaditud vagunist, siis saab raudtee selle veo puhul — $1196 \text{ marka} \times 20 = 23.920 \text{ mrk.}$

Rongi kulud:

Telg-km maks 20 vaguni pealt Mõisakülalt Valka tühjadena ja tagasi laaditult, arvesse võttes, et vedu sünnib meie veduriga — $0,80 \text{ kop.} \times (4 \times 20) \times (69 \times 2) = 8832 \text{ k. kop.} \dots 17.664 \text{ mrk.}$

Ühe veduri kulu — $68 \text{ mrk.} \times 69 = 4962 \text{ mrk.}$
20 vaguni kulu — $0,7 \text{ mrk.} \times (4 \times 20) \times (69 \times 2) = 7728 \text{ „}$
Rongi meeskonna palgad + kilom. rahad = 734 „
Kokku kulud 30.818 mrk.
„ tulud 23.920 „
Ülekuulu 6898 mrk.

Teine võrdlus.

Ühe saetud laudadega laaditud platvormi veo eest Valgast Mõisakülla kaaluga 10 t saab raudtee maksva tariifi järele 3906 marka, seega ühe rongi pealt koosseadega 20 platvormi — $3906 \text{ mrk.} \times 20 = 78.120 \text{ mrk.}$
Rongi kulud needsamad, kui puudeveo korral 30.818 „

Tulu 47.302 mrk.

Reisijate vedude pealt saame jällegi kahju, sest et sõitjaid Valga — Mõisaküla vahel on vähe, sellevastu aga klassvagunite omakulu märksa suurem, kui kaubavagunitel. Samuti ei tasu end ära väikesaaduste vedu, sest väikesaadetused ei kasuta täit vaguni mahutust, ega selle kandjõudu.

Nendest võrdlustest näeme, et just telg-km maksu tõttu puude ja teiste odavama tariifi alla kuuluvate kaupade vedu Valga-Mõisaküla vahel meie omakulusid ära ei tasu, vaid ainult laudade ja teiste kõrgema

tariifi alla kuuluvate kaupade veo puhul teatav ülejääk on. Lõviosa kuludest moodustab õnnetu telg-km kõrge maks, mille näol meie vedudest saadud tulud Läti raudtee kassasse voolavad. Kui oletada, et esimese ja teise liigi vedusid oleks võrdne vagunite arv, siis jääks keskmiselt iga vaguni pealt väikene ülejääk. Tegelikult veetakse aga Valga-Mõisaküla vahel rohkem odavama tariifi alla kuuluvaid kaupu, kuna kõrgema tariifi alla kuuluvate vagunisaadete arv nimetamise väärt pole. Üldiselt kokkuvõttes ei paku need vedod meile ka edaspidi soodsamaid väljavaateid, olgu siis, kui telg-km maks hoopis ära jääb. Praegustel tingimustel liiguvad küll rongid korralikult, kuid tagajärjed on meile lausa kahjulikud, sest vaevalt jätkub juhuslistest tulu-

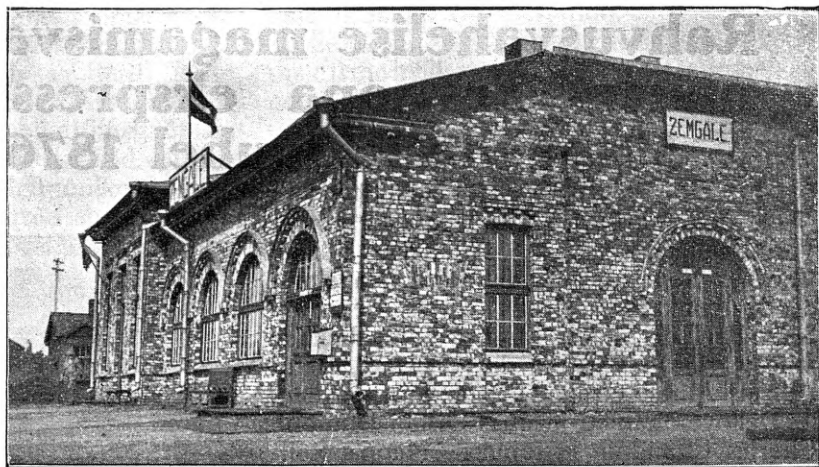
dest veerevkoosseade ülalpidamiseks, kuna selle uuendamiseks vastava kapitali kogumise ei või juttugi olla.

Telg-kilomeetri maksumusena on Eesti Lätile 1925. a. jooksul rohkem maksnud, kui Lätilt saadud — üle 5 miljoni marga. 1926. a. esimese poole eest on see maks ulatanud üle 3 miljoni marga. Käesoleva 1927/28 eelarve kohta on see maks ettenähtud üle 6 milj. marga, kuna Lätilt loodetakse saada kümme korda vähem, s. o., umbes 600.000 marka. Siit näeme, et meie rongide transiitkaugusele suhtub Läti rongide transiitkaugus, kui 2 : 1; meitelg-kilomeetri maks Läti telg-kilomeetri maksule, aga kui 10 : 1, seega tuntuvalt meie kahjuks.

Vaatame edasi, kui palju läheb maksmata Valga—Mõisaküla vahelise k/r. raudtee ülalpidamine ja korrashoidmine ühe aasta jooksul. Et Läti tööhindu käepärast pole, tuleb veneaegsetega arvestada.

Veneaegsete hindade järele maksis ühe versta 1524 mm laiusega raudtee korrashoidmine ühe aasta jooksul umbes 1000 rubla. Kitsaroomalise 750 mm raudtee korrashoidmise kulud olid umbes 40% laiaroomalise raudtee kuludest, s. o., 400 rubla. Kui oletada, et praegused tööhinnad on veneaegsetest 1,25 korda kallimad, siis oleks ühe versta kitsaroomalise raudtee korrashoidmise kulud 500 rubla. Ühe kilomeetri pealt oleks see kulu umbes 469 rbl., seega läheks siis Valga—Mõisaküla vahelise k/r. raudtee korrashoidmine ja ülalpidamine Lätile maksmata 469 rbl. $\times 69 = 32.361$ rbl. kullas, ehk Eesti raha järele, arvates üks rbl. = 200 marka — umbes 6.472.200 marka.

Neid arvusid ei saa muidugi täpsetena võtta, kuid siiski selgub nendest, et meie maksame Lätile iga aasta telg-kilomeetri maksude näol umbes sama palju, kui Läti oma Valga—Mõisaküla vahelise k/r. korrashoidmise peale ära kulutab. Kõik sissetulekud, mis Läti seal oma vedudest saab,



Zemgale raudteejaam
Läti—Poola piiril.

osutuvad tema puht-tuludena.

Tahtmata tekib küsimus: kas on edaspidi soovitatav meile nii kahjulikkudel tingimustel raudtee otseühendust Valga—Mõisaküla vahel pidada ja kas ei oleks aeg 1921. a. sõlmitud ja pärastpoole mitu korda parandatud kokkulepet põhjaliku revideerimise alla võtta, seda vastavalt muuta või täiendada, arvesse võttes meie omakulusid, nõuda telg-kilomeetri maksu alandamist täislaaditud vagunite pealt ning tühjade vagunite läbilaskmist ilma telg-kilomeetri maksu arvestamata?

Kui aga ei peaks õnnestuma meie õiglaste nõuetele vastavalt soodsaid muudatusi läbiviia, kas ei peaks meie siis selle asemel, et iga aasta Lätile mitmed miljonid telg-kilomeetri makse maksta, asuma oma kitsaroomalise raudtee ehitamisele Valga—Abja—Mõisaküla, mida ju mitmed aastad on kavatsatud ja mida kohalikud omavalitsused korduvalt on nõudnud, selle ehitamise vajadust põhjendades?

Nüüd aga veerevad meie rongid Valga—Mõisaküla vahel läbi võõra territooriumi, jättes kõrvale meie jõukamad maakohad — Tõrva, Helme, Taagepera ja Karksi. Uus raudtee, mis nendest maakohtadest läbi läheks soodustaks elanikkude läbikäimist ja maasaaduste turule toimetamist.

Nende maakohtade jõukus on parimaks kindlustustuseks, et uus raudtee seal küllaldasid kasutamist leiab, mis selle eksploateerimise ära tasuks.

Toimetuse tänu ja vabandus.

Rohke tervituste arvu tõttu on osa muud jooksvat materjali juubelinumbri välja pidanud jääma, mispärast toimetuse end lugejate ees vabandab.

Õnnesoovid ja tervitused on selles järjekorras ajakirja paigutatud, kuidas need toimetusele kätte jõudsid.

Kõigi nende hulga heade ja südamlikkude soovide ja tervituste eest avaldab toimetuse südamlikku tänu.

Rahvusvahelise magamisvagunite ja suurte Euroopa ekspresside seltsi 50-ne aasta juubel 1876–1926.

Korraldanud J. Gross.

4. detsembril 1876. a. ilmusid notaar Van Halteren'i juure, Brüsselis, härrad Georges Nagelmackers, Edmond Nagelmackers, Frank-Henri Evans, Louis-Alexandre Saint-Paul de Sinçay, Gaston Saint-Paul de Sinçay, Baron William del Marmol, Henri Peltzer, Alfred Orban, Joseph Jooris, Charles Delloye-Mathieu, Jacques Orban-Dumont, Charles Chaudoir ja lõpuks „Mann's Railway Sleeping Carriage Cy Ltd“ likvidaatorid. Ilmunud isikud teatasid, et nemad asutavad „Rahvusvahelise Magamisvagunite Seltsi“, anonüüm ühisuse Brüsselis, kapitaliga 4 miljoni franki.

Uue ühisuse asutajate seas oli Georges Nagelmackers, magamisvagunite tööstusala tõelik looja Euroopas. Meie ei või muud paremat teha, kui äratuua siin esimesed read teadaandest, mis ta 1873. a. oma sõpradele saatis, et magamisvagunite ühisuse asutamiseks Euroopas nende toetust paluda:

Rahvusvaheline magamisvagunite selts Georges Nagelmackers & C-ie Liege.

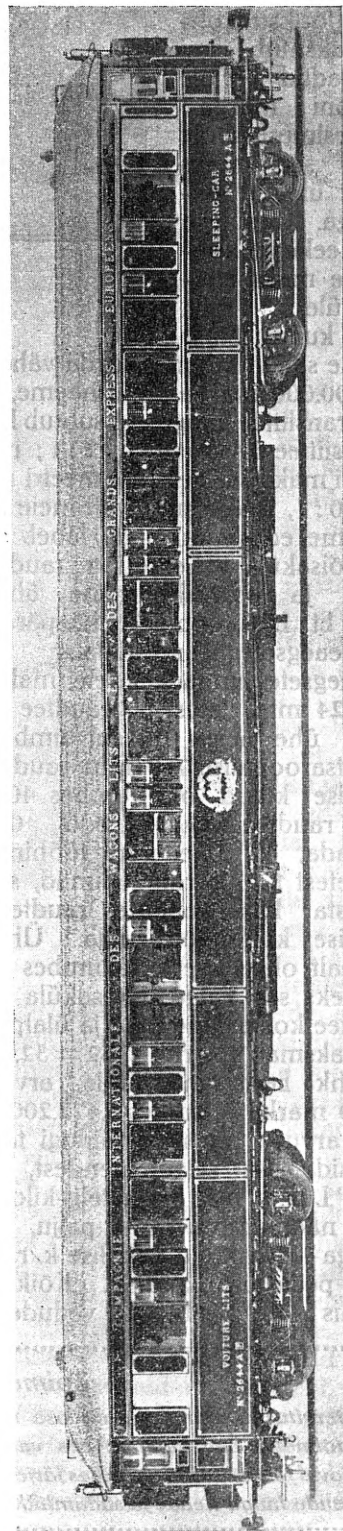
Teadaanne.

„Olles üllatatud edurikkaist tagajärgedest, mis magamisvagunite teenistused Ühisriikides saavutavad, niihästi hõlbustuste mõttes, mida nad reisijatele pakuvad, kui ka kasude suhtes, mis nad seltsidele toovad, kes nad sisseeadnud, hakkasin ma oma tagasitulekust saadik Ameerikast, hoolega mõtte kallal töötama, et neid ka Euroopa raudteedel sisse seada.

Ma uurisin põhjalikult seda küsimust, milleks ma enesele muretsesin tarvilikud plaanid ja dokumendid, mis ma Ühisriikidest lasksin tulla ja statistilised andmed keskmise reisijate liikumise kohta 1. ja 2. klassis meie kontinendi suurtel raudteeliinidel.

Ma tulin veendumusele, et siin, nagu Ameerikaski, oleks magamisvagunite käimapanek kasulik ja tulutoov ettevõte.

Aga raskused, mis kahjuks alati mitmesuguste raudteevõrkude direktsioonide ja administratsioonide vahel valitsevad, keda siiski tarvis kokkuleppele viia ja ühendada, sest magamisvagunid võivad kasulikult liikuda ainult suurtel piirkondadel; pingutused, mida tuli üleelada mitmesugustel konverentsidel, millest mind lubati osa võtta, et oma süsteemi kasulikkust tõestada ja raudtee administratsioonidele selgeks teha,



1. klassi magamisvagun.
1926. a. mudel.

et ühelgi neist ei ole huvi magamisvagunite ekspuaterimist ainult oma enese arvel ette võtta ja et niisugust ekspuaterimist võis kasutoovalt ja hästi sisse seada ainult eraselts, kelle kasutada suur arv vaguneid, mis liikumas palju liinidel; lõpuks veel palju muid takistusi – tegid pikaks ja vaevaliseks ning ajasid mõnikord isegi läbirääkimised nurja, mis ma suurema osa Euroopa riikides pidasin, niihästi valitsustega, kui ka raudtee seltsidega.

Kuninga poolt sai minu kava lahke ja heatahlike vastuvõtu osaliseks. Meie valitsus toetas seda niihästi Belgias kui maailmail.

Mul oli korda läinud saavutada mõnda kokkulepet Prantsumaal, Belgias ja Saksamaal, kui lahti puhkes 1870-da aasta sõda, mis ei katkestanud ainult kõiki läbirääkimisi, vaid isegi juba elluviidud kokkuleppeid.

Kui sõda lõppes, siis oli tarvis uute läbirääkimistega algust teha ja kõike seda uuesti otsast peale hakata.

Tänu iseäranis meie kuninga ja valitsuse heatahlikele toetusele, sain ma uba magamisvagunite ekspuaterimiseks tervel liinil Ostendest kuni Brindiisini, postrongis, mis India postivedu toimetab.

See teenistus ennustas ettevõtte kordaminekut ja selle kiiret arenemist laial alusel. Ekspuaterimise tingimused olid korda seatud ja vagunid tellitud, kui vahepeal avati raudtee üle Mont-Cenis'i, mille tõttu inglased Brenneri tee tarvitamisest loobusid; see asjaolu aga tegi saadud ekspuaterimise kontsessiooni kõlbmatuks.

Täna, viimaks, üks kõige tähtsamatest liinidest Euroopas ja nimelt Pariis – Wiin, mida ma olen saavutanud, lubab mulle toetuda Prantsusmaal, Saksamaal ja Austrias.

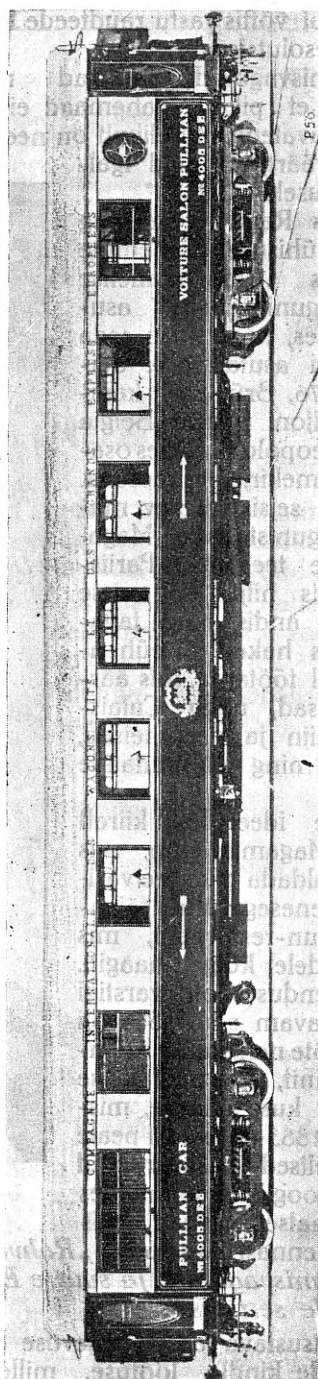
Selle eesmärgiga, et seda liini ekspuaterida, mitmesuguste asjast huvitatud raudteeseltsidega tehtud kokkuleppete kaitse all ja et edaspidi magamisvagunite teenistust laiendada teistel raudteevõrkudel, pööran ma üleskutsedega mõne sõbra poole, et ettevõtet luua, alguses tagasihoidlikult, pärastpoole aga talle järk-järgult suuremat ulatust andes.

Mõned vähemad broshüürid ja joonistused, mis ma avaldasin, selgitavad magamisvagunite ettevõtte mehhanismi ja üldorganisatsiooni, nagu ma seda ette panen teostada“.

Neid ridu ei saa lugeda, ilma et tunnustada, kuivõrd nad prohvetlikud olid. Sellega ei olnud ettekuulutatud mitte üksnes „Magamisvagunite Seltsi“ tulevik, vaid ka tema edu ja arenemise põhjused on seal näida-

tud imeväärse ettenägemisega, mida asjade käik täielikult on tõestanud.

Enne kui seltsi ajalugu edasi jälgida, keda meie tema hällis näeme, ütleme, et Georges Nagelmackers'il läks tõesti korda oma sõprade



Pulmanni salongvagun.

kaasabil 1873. a. Liege'is „Magamisvagunite Seltsi“ asutada, nime all Georges Nagelmackers & C-ie, kuid, tahtes oma ettevõtte arenemist kindlustada, vahetas ta peagi inglaste kaastegevusel ühisuse Georges Nagelmackers & C-ie ühisusega „Mann's Railway

Sleeping Carriage Cy Ltd", kelle direktoriks ta ka valiti.

See viimane ühisus laiendas kiirelt oma tegevuspõldu ja 1876. aastast peale olid tal sõlmitud lepingud 3-est kuni 20-ne aastani 21 suurema ja vähema raudteevõrguga. Samal aastal võttis vastu raudteede kongress järgmise resolutsiooni:

„Magamisvagunid pakuvad niisugust mugavust, et pikad vahemaad ei tundu enam väsitavatena. Järjekulult on need vagunid seda väärt, et neid igalpool tarvitusele võetaks“.

„Mann's Railway Sleeping Carriage“ ühisuse arenemine viis lõpuks „Rahvusvahelise Magamisvagunite Seltsi“ asutamisele, kes, nagu meie seda nägime, sai asutatud 4. detsembril 1876, Brüsselis, kapitaliga 4 miljoni franki. Belgia kuningas Leopold II. esines osanikkude nimekirjas esimesena.

Alguses seisis veerev materjal 58 vagunist koos. Magamisvagunite teenistus Pariis-Menton, mis hiljuti oli sisse õnnistatud, andis häid tagajärgi ja siis hakati otseühenduste kallal töötama, mis äärmiselt tähtsad, nagu Calais-Brindiisi liin ja veel teised, hommiku- ning öhtumaade vahel.

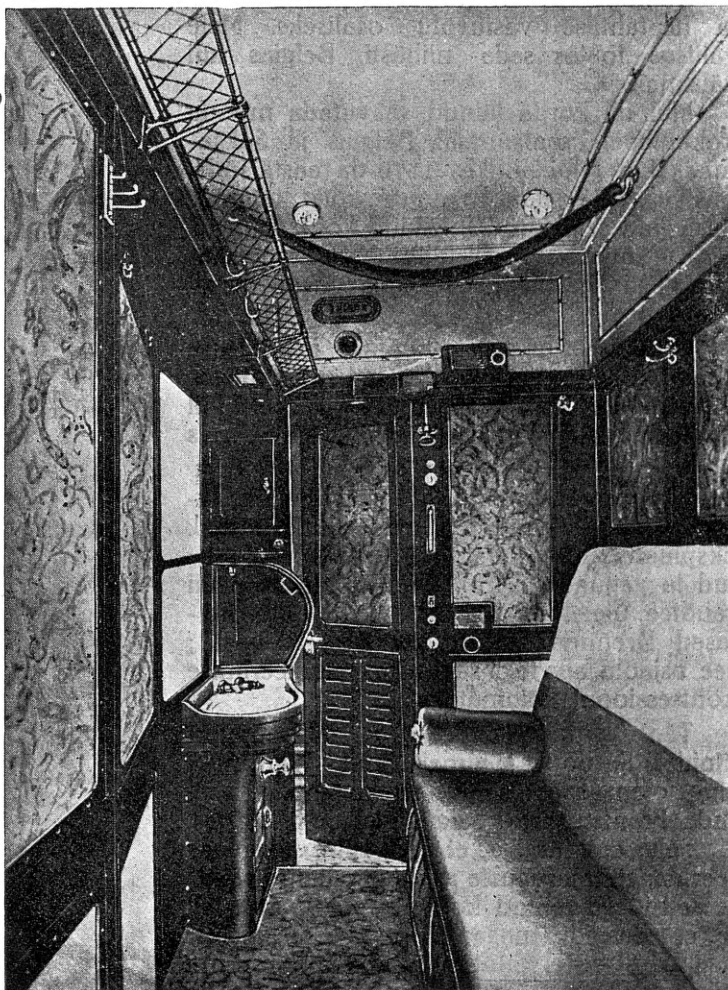
Esialgne idee lõi kiirelt õitsele. Magamisvagon, mis aitab kõrvaldada pika tee väsimust, tõi enesega ühes täienduse: vagun-restoraani, mis päevasõitudele külge haagiti.

Sel uuendusel oli varstigi kõige hiilgavam edu. See oli õnnelik mõte neid kahte ühendada, vagunit, kus magatakse ja vagunit, kus süüakse, mis-sugustena 1883-st aastast peale rahvusvahelised luksurongid esinevad. Loogiliselt kinnitades oma sotsiaalset õigust, võis ühisus siis ennast nimetada „Rahvusvaheline magamisvagunite ja suurte Euroopa ekspresside seltsiks.“

Tolle otsustava aasta tegevuse aruanne kutsus esile kindla lootuse, mille peale administratsiooni nõukogu tolle suurejoonelise tuleviku kava põhjendas. „Suurte rahvusvaheliste kiirrongide loomine, ütles ta, avab meile uue ja kõige laialisema ning hiilgavama silmapiiri.“

„Ei ole kahtlust, et väheste aastate möödumisel ühendatakse kõik Euroopa pealinnad nende rongidega, mis ühtlasi kõige kiiremad ja mugavamad ja milliste mõju liikumise arenemise peale kõigi raudteede administratsioonide poolt tunnustatakse.“

See on ainult meie selts, kel oma loomu ja karakteri poolest on võimalik soetada ja ekspluateerida sarnaste rongide koosseise, mis peaaegu kõik Euroopa mannermaa riigid läbi lõikama peavad.“



2. klassi magamisvagon seestpoolt.

Nõukogu poolt väljendatud lootused ei pidanud mitte pettuma.

Orient-ekspress sai 5. juunil 1883. sisse õnnistatud, ta lühendas teed Pariisi ja Konstantinoopoli vahel 30 tunni võrra.

Järgneval 8. detsembril sai Calais-Nice-Roma-ekspress niisuguse edu osaliseks, et seda pidi 3 korda nädalas käima laskma.

Sissetulekud ületasid optimistlikumad väljavaated. (Järgneb.)