

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE KUUKIRI

Toimetust ja talitus: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32. (Kopli ülesõidu koha juures). Kontor avatud kella 9 — 14. Telefon : nr. 192 raudtee keskjaamast. Tegeva toimetaja E. Timma kodune telefon 19-58, Kullasepa 5—3. Vastutava toimetaja E. Grünbergi kodune telefon 31-41, Raekoja 2.	Ilmub iga kuu üks kord. Tellimise hind ühes kaasannetega (Sõiduplaanid ja raudteekaardid): M. 1000 aastas M. 550 $\frac{1}{2}$ „ M. 300 $\frac{1}{4}$ „ Üksiku numbri hind 25 mk.	Kuulutuste hinnad: 1 lehekülj — M. 4000.— $\frac{1}{2}$ „ — M. 2000.— $\frac{1}{4}$ „ — M. 1000.— Kaantel 50% kallim.
Nr. 2 (33)	1925 a.	4. aastakäik

Põlevkivi küttest raudteel.

Väljavõtted raudtee kütte küsimuse lahendamise komisjoni töödest veebruar — märts 1924 ja komisjoni esimehe teedeministeeriumi ehitustehnika osakonna ülema insener H. Perna referaadist, peetud riigi majandusnõukogu koosolekul, 26. jaanuaril 1925 a.

Sellest materiaalist avaldame andmed ainult põlevkivi ja turba kütete kohta.

Toimetust.

Süsteemaatilisi katseid põlevkiviga on tehtud ainult laiaroopalistel veduritel. Kitsaropalisel on põlevkiviga kõetud ainult tehaseid, pumbamaju ja vaguneid.

Alljärgnevad andmed käivad laiaropalistel kaubarongi seeria 0 tüüpi vedurite kohta, missuguseid raudteel kõige rohkem ja millest 5 vedurit 12 kuu jooksul põlevkivi tööstuse arvel 1. det. 1922 kuni 30. nov. 1923 a. Tallinna—Tapa liinil kaubaronge vedasid.

Vedurite kütmiseks tarvitatakse ainult esimest sorti põlevkivi, mis on sõelutud üle 45° all seisva sõela, mille aukude suurus 38 × 38 m/m.

Niiskust on sel põlevkivil suvel 16%, talvel 20%, keskmiselt 18%. Katuse all ladus langeb põlevkivi niiskuse protsent 10 peale ja ei tõuse hiljem ka siis, kui põlevkivi niiskemasse õhku viia.

Tuhka on veeta põlevkivis keskmiselt 45%, keskmise niiskusega põlevkivis 37%. Arvestuse aluseks võetakse aga tuha ülemäär 18%, niiskusega kivis — 41%.

Aurusaavutus üksikutele proovisõitudele on olnud 2,5 — 3,6 sellejärele, kas kuumemat ehk märga, jämedat ehk peenemat

põlevkivi on tarvitatud ja kui asjatundlikult kütta on osatud. Neljakuu listele katsetele (33 proovisõitu) oli põlevkivi keskmine aurusaavutus võlvita küttekolletes 2,9, kuuma võlviga küttekolletes 3,17. Keskmiseks aurusaavutuseks võetakse väiksem arv, nimelt 2,9.

Põlevkivi kantsüld kaalub 550 puuda. Tendrile mahub 500 puuda ja sellega võib sõita 150 kilomeetrit.

Puudutakse küsimust, kas ei mõju põlevkivikütte kahjulikult vedurite küttekollete peale, nende eluiga lühendades. Kahjulikult mõjuda võiksid kütteinetes kloor ja väävel. Kloori sisaldus põlevkivis on alles lõpulikult selgitamata. Väävelit on aga põlevkivis vähem kui kivisões. Kohtla kaevanduse vedureid on viis aastat põlevkiviga kõetud, nende juures pole põlevkivi kahjulikult mõjumist tähele panna võidud. Raudteel on kavatsus üht täiesti uue küttekolde ja leektorudega vedurit põlevkiviküttele panna, et põlevkivi võimaliku mõju täpselt kindlaks teha.

Põlevkivi kõlbulikkuse kohta vedurite kütteks on raudtee ja põlevkivitööstus ise arvamisel. Raudtee veosakonna tõenduse

järele jäävad põlevkivikütte rongid hiljaks keskmiselt 55,1 minutit iga 100 klm. peale. Sellepärast ei saavat põlevkivikuttega ronge sõiduplaani järele vedada. Puukütte rongid hiljaks ei jäävat. Et põlevkiviga tarvilist kiirust saavutada, tulevad vedurite restid tuntavalt laiemad ehitada, mis aga peaaegu võimata läbi viia. Põlevkivitööstuse arvamise järele on põlevkivikuttega rongid sõitnud sama hästi, kui puuküttega; puuküttega rongide hiljaksjäämise kohta ei ole aga statistilisi kokkuvõtteid tehtud. Pealegi on põlevkivi rongide juures arvestatud ainult hiljaksjäämise minutid jaamade vahel, täiesti tähelepanemata on jäetud jaamade vahelised kiiremini sõidud.

Lahkarvamiste selgitamiseks moodustatakse alamkomisjon, kellele ülesandeks tehtakse rongide liikumise dokumentide põhjal selleks teha nii puu, kui ka põlevkivi kütte rongide hiljaksjäämised ja kiiremini sõidud ühedel ja samadel kuudel ja ühedel ja samadel liinidel.

Läbitöötamiseks oli nimetatud komisjonil rongide liikumise kohta kolme liiki dokumendid kasutada: rongijuhi raportid, jaama korrapidaja graafikad ja vedurijuhi raportid. Viimased dokumendid on üksi põlevkivirongide kohta olemas. Aluseks võetakse rongijuhi raportid, kui kõige täielikumad. Eksituste ja segaduste puhul arvestati veel jaama korrapidaja ehk vedurijuhi andmetega. Kõike kolme dokumenti üheväärtiliselt aluseks võtta oli võimata, sest et nad oma vahel kooskõlas ei ole, —

Rongide arv. Tabel Nr. 1.

Kuud 1923 a.	Tallinn-Tapa		Tapa-Tallinn		Kokku	
	Põlevkivi	Puud	Põlevkivi	Puud	Põlevkivi	Puud
Veebruar	44	15	67	25	111	40
Märts	68	40	—	—	68	40
August (ainult põlevkivi	68	32	83	9	151	47
Puud (mai— sept.)						
Kokku	180	93	150	34	330	127

457

iga ametnik on märkinud ajad oma taskukella järgi.

Komisjon vaatas läbi andmed 457 Tallinn-Tapa liini rongi kohta, neist 330 põlevkivi-, 127 puuküttega. Andmete läbitöötamiseks valiti põlevkivirongide kohta kõige külmem talvekuu — veebruar (1924 a. E. T.), kevadekuu — märts ja suvekuudest — august. Puukütte rongide kohta tarvitati andmeid eraldi suvekuude (mai — september) eest, kuna muidu augusti kuul puukütteronge liig vähe liikumas on olnud, mis võrdlust ei võimalda. Tulemused eelmises tabelis Nr. 1.

Tagajärgedena saadi rongide keskmised liikumise ajad (tegelik liikumine + seisakut kütte põhjusel), mis toodud järgmises tabelis.

**Tallinnast—Tapale, sõiduplaani järgi
180 minutit.** Tabel Nr. 2.

Kütte	Veebr.	Märts	August puud mai — sept.	Aasta keskmine
Põlevkivi	243,4	221,9	195,3	216,2
Puud	222,0	216,2	187,0	205,5
Põlevkiviga kauem	21,4	5,7	8,3	10,7

**Tapalt—Tallinnasse, sõiduplaani järgi
168 minutit.** Tabel Nr. 2-a.

Põlevkivi	175,4	—	164,0	168,7
Puud	182,3	—	163,9	171,6
Põlevkiviga kiiremini	6,9	—	kauem 0,1	kiirem 2,9

Aasta keskmise väljaarvamise aluseks on võetud raudteel maksev olev kuude jaotus veoraskuse järele: 3 talvekuud, detsember — veebruar; 4 kevade ja sügise kuud, märts, aprill, oktoober, november; 5 suvikuud, mai — september. Vastavalt sellele jaotusele on kasvatatud veebruari andmed 3 peale, märtsi — 4 peale, augusti — 5 peale, ja saadud summa jagatud 12 peale.

Lõpuandmetena saadi, et põlevkivirongid viibivad Tallinn-Tapa sihis võrreldes puukütte rongidega keskmiselt 10,7 minutit, Tapa-Tallinna sihis sõidavad aga kiiremini 2,9 minutit.

Tallinna-Tapa sihis on liikunud 273 rongi, vastupidises sihis — 184 rongi. Ümarguselt tuleb esimeses sihis $1\frac{1}{2}$ korda rohkem ronge. Üldine keskmise hiljaksjäämise väljaarvamiseks tuleb võtta summa kahest umbpaaris ja ühest paarissihis rongist. Siis saame $(10,7 \times 2) - 2,9 = 18,5$ minutit hiljaksjäämist $77,6 \times 3 = 232,8$ kilomeetri kohta ehk 6,8 minutit 100 km. kohta, mitte aga 55,1 minutit, nagu veoosakonna poolt senini tähendatud.

Liikumise ajaga võrdlemiseks saaksime hiljaksjäämise järgmiselt, aluseks võttes puukütte rongide liikumise aega. Arvestades nagu enne, saame kolme puukütte rongi sõiduaja $(205,5 \times 2) + 171,6 = 582,6$ minutit, põlevkivirongide keskmine hiljaksjäämine 18,5 minutit, mis teeb ühe tunni liikumise aja kohta 2,9 minutit. See hiljaksjäämine on nii väike, et temal tegelikku tähtsust ei ole ja praktiliselt päris öieti öelda võib, et põlevkiviga katsete ajal sama hästi on sõidetud, kui puudegagi.

Kütteks tarvitatud on puid igast sordist, peajasjalikult aga III ja IV sorti. Põlevkivi on olnud enamasti täiesti toores, kaevandusest tulnud ja sagedasti otse vagunist tendrile antud. Ka olid meeskonnad põlevkivi tarvitamises vilumata. Kokkuvõttes võib tunnistada, et põlevkivi kauba- ja manöövrivedurite jaoks praegustes veotingimistes täiesti kõlbulik küteteaine on. Ei ole kahtlust, et ladus hoitud põlevkivi tarvitamisel ja meeskondade harjumise järele seisukord põlevkivi kasuks palju muutuda võib.

Veduri meeskond 3 inimest, kitsaropalisel on tarvitatud põlevkivi manöövri veduril 2 mehelse meeskonna juures.

Tervishoidline külg. Raudtee poolt esitati vedurijuhtide kirjad, milles need kaebavad, et põlevkivikütte on kahjulik veduri meeskonna tervisele. Restide puhastamisel tõusev tolm ja tuhakustutamisel tekkivad gaasid mõjuvat halvasti silmade ja hingamise orgaanide peale. Paluti tervishoiu peavalitsuse arvamist. Viimane kogus andmeid kõikide raudtee jaoskonnarstide käest põlevkivi vedurite meeskonna tervislise seisukorra kohta. Midagi positiivset põlevkivi vastu ei saadud konstanteerida. Ühel kuul on märgatud ühes jaoskonnas silma laugude katarri juhtumiste arvu suurenemist, kuid järgneval kuul oli neid vähem ja kahe kuu pärast mitte ühtegi. Põlevkiviga köeti aga kaua enne ja pärast, nii et haigusjuhtumised vaevalt



Uus maantee sild Emajõe-Jõesuul.

Ehitatud Viljandi maakonna valitsuse arvel Insener J. Sippmann-Vambola poolt.

põlevkivikütte tagajärjeks võisid olla. Kahest jaoskonna arstist, kes eriseletusi annud, leiab üks, et läbivaadatud silma ja kopsuhaiged kõik kroonilisi haigusi põevad ja arsti arvamise järele põlevkivikütel iseäralist halba mõju kütjate tervise peale olla ei saa. Teine arst leiab, et põlevkivi tolm võib esile kutsuda ainult kerge silmalaugude ilanaha ärituse. Kohtlas, kus 22 vedurit põlevkiviga köetakse, ei ole kaevanduse arstid võinud konstanteerida põlevkivi kahjulikku mõju isegi nende vedurimeeskonna tervise peale, kes juba 5 aasta jooksul vahetpidamata oma tööd on teinud.

Vedurijuhtide märgukirjades esitatud tervise rikkumise kaebtusi tuleb aga kaaluda ühes teiste samades kirjades esitatud kaebustega. Esimesena tuuakse ette, et põlevkiviga kütmine on raskem ja nõuab rohkem jõukulu, kui puude ehk söe küte. Teiseks rikub ta rohkem riideid ja jalanõusid, „mis rasked muretseda“. Vedurijuhtide kutseühingu kirjas toonitakse eriti „raskeid toitmise olusid“, mis põlevkivikütte, kui rohkem tööd nõudva, raskeks teevad. Kõikide poolt tuuakse ette põlevkivi tarvitamise vastu asjaolu, et raudteel pesemise ruumid puuduvad ja veduri meeskonnad määrdinud olekus, riideid vahetama tänavale „publikumi hulka“ peavad minema. Kolmandaks sündivat põlevkivi pealeandmine liig pikaldaselt. Lõpuks on aga igas kirjas tagasihoidlik märguandmine, et kõigi ettetoodud raskustele vastavalt ka veduri meeskonna tasu põlevkivitarvitamisel suu-

rem peaks olema, kui teiste kütteinete juures. Nüüd aga teenivad põlevkivi vedurite meeskonnad teistest vähem, kuigi nad raskemat tööd on sunnitud tegema. Ei ole kahtlust, et just tasu tõstmise mõttes põlevkivivedurite meeskondade püüd oli oma seisukorda võimalikult tumedais värves kujutada, selleks ka põlevkivi terviskahjulikke omadusi eriti alla kriipsutades. Põlevkivi vastu isenesest nad ei ole nagu üks neist ütleb, et „oleme kõigi raskuste peale vaatamata Vabariigi kasusi silmas

pidanud ja põlevkiviga, kui oma maa kütteinega sõita püüdnud. Kui raudteevalitsusel on kavatsus põlevkivikütte peale üle minna, siis sooviksime, et ka veduri meeskonna töö ja vaev saaks silmas peetud“. Hiljem, 1924 aastal, on need soovid raudtee valitsuse poolt täitmist leidnud ja põlevkivivedurite meeskondade tasunorme kõrgendatud.

Sädemete hädaoht puudub põlevkivil täiesti.
(Järgneb)



Läti külalised Balti jaama ees:

1. Läti president Tshakste. 2. Riigivanem Jaakson. 3. Läti välisminister Meierovitsh. 4. Kaitseminister kindral-major Soots. 5. Kindral Laidoner. 6. Siseminister Einbund. 7. Välisminister Pusta.

Võrdlevad andmed Eesti raudteede tegevusest möödaläinud aja jooksul (1919—1924 a.).

Insener N. A. Buschman.

Järg 2.

1923 a. statistilistest andmetest Riigi-raudtee tegevuse kohta (tabel Nr. 2) on näha järgmist, võrreldes 1922 aastaga:

1) Raudtee tulu suurenes:

a) sisemisest kauba veost, millest tulu oli

1922 aastal — 389.055.162 mrk.

1923 „ — 460.935.748 „

b) reisijate veost, millest tulu oli
1922 aastal — 244.988.681 mrk.
1923 „ — 280.426.320 „

c) багаaши veost, millest tulu oli
1922 aastal — 15.167.240 mrk.
1923 „ — 18.276.487 „

d) mitmesugustest sissetulekutest, millest tulu oli

1922 aastal — 45.914.586 mrk.

1923 „ — 62.860.249 „

2) Raudtee tulu vähenes:

transiitveost, millest tulu oli

1922 aastal — 220.233.385 mrk.

1923 „ — 33.268.392 „

3) Raudtee kulud suurenesid peaaegu isikliku koosseisu ülevõlpidamise peale 1923 a. 1. jaanuarist teenijate palgade kõrgendamise tõttu.

See kulu oli:

1922 aastal — 259.765.743 mrk.

1923 „ — 324.399.382 „

Peale selle on tarvis tähendada, et raudtee kulud suurenesid erakorraliste kulude peatüki järele, mis oli:

1922 aastal — 35.602.284 mrk.

1923 „ — 116.358.640 „

Ülemaltoodust on näha, et 1923 aastal, võrdlemisi 1922 aastaga, on:

a) ühelt poolt vähenenud raudtee brutto-tulu

Reisijate vedu. Veetud reisijate arv. (Riigiraudteel).

Tabel Nr. 3.

Aasta	V e e t u d r e i s i j a t e a r v			Bagaashi ja reisijate kraami veo suurus laia- ja kitsarööpalisel (tonn).
	III klass	I ja II klass	K o k k u	
1919	laiarööpal. 1.896.223 kitsarööpal. 268.628	111.971 —	2.276.822	6.573
1920	laiarööpal. 2.700.606 kitsarööpal. 236.900	197.941 —	3.135.447	5.315
1921	laiarööpal. 2.918.566 kitsarööpal. 140.095	128.249 —	3.186.910	5.993
1922	laiarööpal. 3.378.093 kitsarööpal. 168.130	171.369 —	3.717.612	7.531
1923	laiarööpal. 4.568.094 kitsarööpal. 230.377	256.793 —	5.055.364	9.221

(Reisijate veo suurenemisele on tuntavalt kaasa mõjunud uute peatuskohtade avamine ja reisirongide arvu suurendamine.)

Reisijate veo tulud. (Riigiraudteel).

Tabel Nr. 4.

Aasta	T u l u d		Üldtulud reisijate veost
	Reisijate veost	Bagaashi ja reisijate kraami veost	
1919	15.135.287	1.725.691	16.860.978
1920	91.325.570	6.896.948	98.222.518
1921	217.260.966	13.399.901	230.660.867
1922	244.988.681	15.167.240	260.155.921
1923	280.426.320	18.276.487	298.702.807
1924	343.939.633	21.206.515	365.146.148



Kauba vedu.

(Riigiraudteel).

Tabel Nr. 5.

Aasta	Üleüldine kaubaveo suurus laia- ja kitsaroop (Tonnid).	S e l l e s t		L ä b i j o o k s		Tulud kaubaveost ja transiidist (Mrk.)
		Transiit (Tonnid)	Kõik teised (Tonnid)	Teig. klm. laia- ja kitsar. (kauba ja reis).	Tonn.-klm. (kaub.)	
1919	397.428	—	—	—	43.786 742	15.183.534
1920	660.788	34.100	626.668	42.941.577	76.537.169	146.304.960
1921	865.144	211.615	653.498	53.996 279	127.010.513	483.793.285
1922	1.157.074	356.288	800.786	58 289.074	175.348.374	609.288.545
1923	1.259.219	152.328	1.106.891	54.060.445	144.630.694	494.204.140

(915.359.054 margast 856.683.746 margani), millise vähenemise peale mõjus peajasjalikult kauba veo tulude vähenemine, vaatamata tulude suurenemise peale reisijate ja bagashi vedudest;

b) teiselt poolt suurenenud raudtee kulu

(739.796.162 margast kuni 888.595.644 margani), millise suurenemise peale mõjus peajasjalikult teenijate palkade kõrgendamine 1. jaanuarist 1923 a.

Ülemalseisvat võrdlusest võib jõuda

otsusele, et raudtee puudujäägi põhjused 1923 aastal olid väljaspool Raudteevalituse mõju piirkonda, kuna need põhjused seisid peajasjalikult teenijate palga kulu suurenemises ning kaubaveo vähenemises.

Olgugi, et 1923 a. üldised tulud, võrreldes 1922 a., peajasjalikult kaubaveo alal langesid, kestab siiski vedude suurenemine teiste veoliikide juures edasi, nagu seda tabelitest №№ 3, 4 ja 5 näha.

Riigi laiaroopalise raudtee ja Pärnu-Tallinna kitsaroopalise raudtee võrdlevad andmed kaubatonnkilomeetrite ja reisi-kilomeetrite kulude kohta.

Tabel Nr. 6.

Raudteede nimetus	Kauba-tonnkilom.		Kauba veo kulud		Reisija-kilomeetr.		Reisijate veo kulud	
	Kokku	Võrdlev % laia-roopalis.	Kokku	Võrdlev % laia-roopalis.	Kokku	Võrdlev % laia-roopalis.	Kokku	Võrdlev % laia-roopalis.
1921 a a s t a l								
Riigi laiaroopaline tee	126.059.096		341.292.178		188 241.506		352.745.726	
Pärnu-Tallinna kitsaroopaline tee	21.142.100	16,7%	84.368.758	24,7%	37.312.000	19,8%	55.383.483	15,7%
1922 a a s t a								
Laiaroopaline tee	174.024.417		394.863.674		202.961.764		315.654.121	
Kitsaroopaline tee	24.497.900	14,0%	91.934.627	23,3%	39.890.000	19,6%	78.126.520	24,7%

Oma hind ja tehnilise töötamise koeffitsiendid.

Ühes Riigi laiaroopalise raudtee töötamise üldiste tagajärgede paranemisega 1921 aastast on ka vähenenud vedude

omahind, nagu näitab järgmine tabel Nr. 7.

Võrdlevad andmed vedude omahinna kohta.

Tabel Nr. 7.

Vedude nimetus	Riigi laiaroopa- line tee	Pärnu-Tallinna kitsaropaline tee	Riigi laiaroopa- line tee	Pärnu-Tallinna kitsaropaline tee
	1921 aasta		1922 aasta	
Klassvaguni telgkilomeetri omahind	14,078 mrk.	14,042 mrk.	11,899 mrk.	18,798 mrk.
Kaubavaguni „ „	12,021 „	9,914 „	11,464 „	13,232 „
Reisija-kilomeetri omahind	1,875 „	1,484 „	1,441 „	1,959 „
Tonnkilom. omahind	2,707 „	3,991 „	2,270 „	3,753 „
Segarongkilom. omahind	388 „	231 „	327 „	300 „
Ühe rongis oleva reisija peale . . .	2,35 „	2,38 „	1,79 „	3,19 „
Kaukarongkilom. omahind	482 „	181 „	502 „	119 „
Ühe veetud tonni peale langev kesk- mine kulu	1,06 „	1,40 „	1,02 „	1,61 „

Omahind on väljaarvatud Riigiraudtee-
valitsuse Statistika büroo poolt, ühesuguse
metoodi järele nii Riigi laiaroopalise kui
ka Pärnu-Tallinna kitsaropalise tee kohta.

Riigi laiaroopalisel teel kauba-rong-
kilomeetri omahinna kõrgenemine 1922
aastal kuni 502 margani, kuna 1921 a.
see oli 482 m., on loomulik, sest et 1922
aastal suurendati rongide kaalu.

Raudtee töö produktiivsuse hindamisel
peab arvesse võtma keskmist mõõtjat,
mis näitab ühe veetud tonni kulu. See

mõõtja oli 1922 aastal 1,02 ja näitab, eel-
miste aastaga võrreldes, paranemist, sest
1921 aastal oli see 1,06.

Omahinna vähendamiseks on kaasa
aitanud: vagunite läbikäigu paranemine,
keskmise vagunite kaubanduslike koor-
matuse tõus, rongide kaalu suurendamine,
vedurite ja vagunite seisukorra parane-
mine jne.

Allpool järgnevatest tabelitest on näha,
kuivõrd on paranenud raudtee töö üksi-
kute liikide mõõtjad.

Keskmine vagunite koorem, veduri läbijooks ja rongi raskus.

Tabel Nr. 8.

Aasta	Keskmine vagunite kauban- dusline koorem (tonn) (ilma kitsaropaliseta)		Töötava veduri keskmine läbijooks kuus (klm.)		Rongi keskmine raskus	
	Kohalistel kaupadel	Transiit	Kauba rong	Reisijate rong	Kohaliste kaupade (tonn)	Transiit (tonn)
1920	6,6	8,5	2462	3596	326	—
1921	7,5	13,0	2394	3529	386	620
1922	7,4	10,8	2671	3791	366	711
1923	7,5	14,0	2675	4377	435	606

Raudtee töötamine.

Tabel Nr. 9.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Aasta	Kaubandusline kiirus (keskm. aastas, klm. tunnis)		Raudteetöö				Vaguni ringjooks	
			Keskmine vagunite arv päevas (aasta jooksul)		Vagunite laadi- mine päevas	Vagunite vastu- võtmine päevas	Öö-päevad	
	Kauba rongide	Reisijate rongide					Üldine	Töötavate
1920	11,2	26,9	2926	1992	236	3	12,2	8,3
1921	11,5	30,3	3311	2140	257	4	12,6	8,2
1922	11,7	30,8	3246	2418	321	24	9,4	7,0
1923	10,8	33,8	3189	2297	377	30	7,8	5,6

(Järgneb).

Raudteilt Euroopast.

Reisimuljed.
August Oja.

(Järg 2).

4. Vaene Leedu.

Lõuna-Lätist, endisest Kuuramaast, viib meid kiirrong varsti üle piiri Leedusse. Miitavile (Lätikeeli Jelgava) järgneb Läti

piirijaam Meitene, sellele Leedu piirijaam Joniskis. Nende jaamade vahel toimetakse rongil passi- ja tollitalitusi; see sünnib lihtsalt: passidele lüüakse templid peale, ühest riigist väljasõidu ja teise sissesõidu kohta, ning ongi asi korras. Pakkide järelevaatus samuti vagunites.

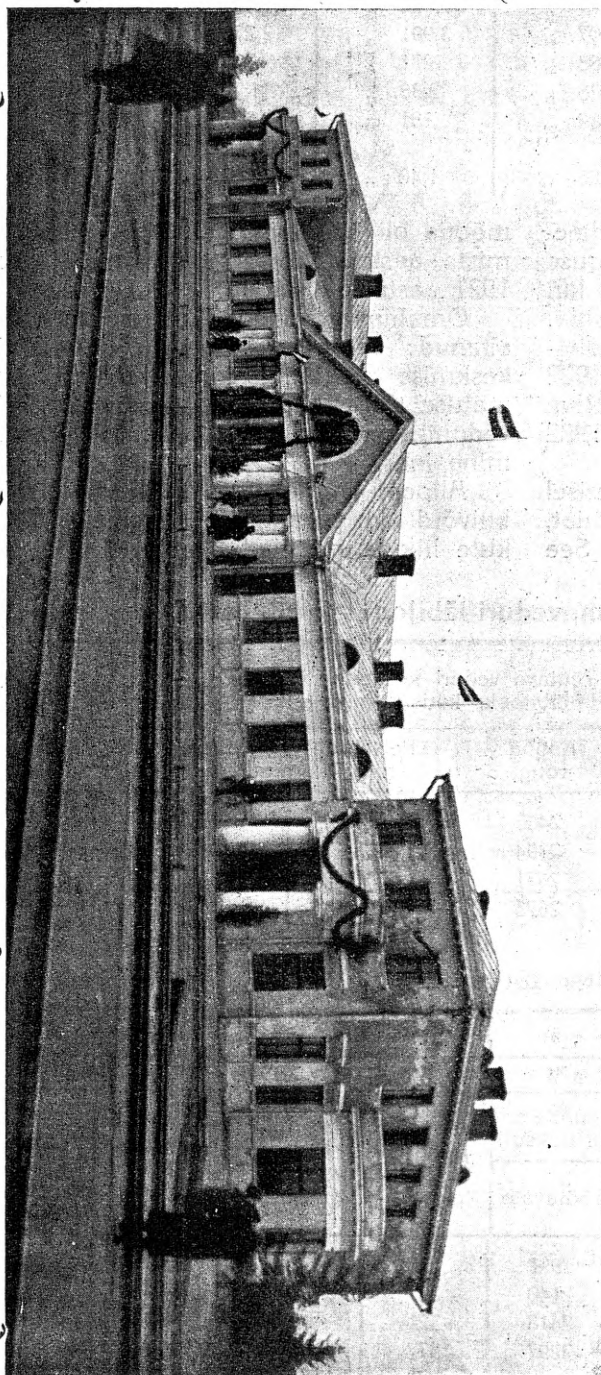
Varsti sõidame ka juba Leedu raudteel.

Leedu vagunid käivad Riiani ja selle pärast olime nendega tutvavad juba Riist. Nende kehv välimus on silmapaistev nagu kehv ümbruski. Leedu majandusline seisukord on raske, majapidamised ilmasõjast purustatud; kehvad talud ja viletsad hooned paistavad ümbrusest silma. Looduski nagu ei paistaks siin nii õitsev, nagu Lõuna-Lätis. On ka selles suhtes märgatav piir.

Leedu raudteelased aga selle eest jätavad kõige parema mulje. Ametliku piletiga sõitmisel saadakse sind tundma kui ametnikku, ja märgatavalt „omainimeseks“ peetakse sind. Püütakse rongil ametiasjus kokkupuutumisel, kas või piletivaatamisel, võimalikult jutukas olla ja oma olukorda teatavaks teha. Üks kontrolöör muutub isegi nii familäärseks, et avaldab lootust, kuna ta arvab mind ka Kaunases (Kovnos) peatavat, kas ma ka nende raudteevalitsusse mitte sisse ei astuks. Lubasin seda muidugi kõige suurema heameelega teha.

Pean tähendama, et see tähelepanelikkus, mida üles näitasid raudteelased mitmes riigis, tõmbas mind iseenesest kaasa rääkima Euroopa raudteede ja raudteelaste olukorrast. Mitte sugugi selle otstarbega reisile mindud, tutvunesin siiski oma sõidu kestes mõnegi üksikasjaga ja tegin tähelepanekuid küllaltki. Võib selle tagajärjel ka reisimuljeid koguda.

Leedu raudteelt võib ka veel ära märkida, et Leedu raudteelaste riidevarustus nähtavasti vist



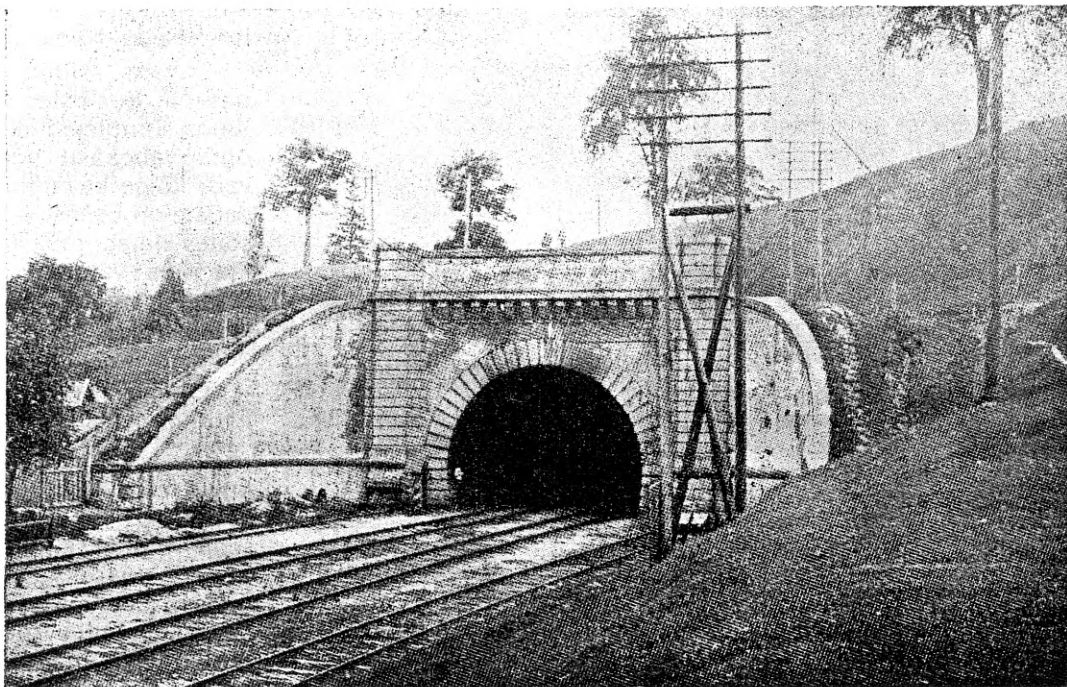
Meitene raudteejaam Läti-Leedu piiril.

küllalt täiuseni ei ole viidud. Nende riidevorm on mütsidega alkatud; muus osas aga veel puudulik. Materjaalselt peaaesjalikult tuleb selle varustusele lisa muretseda.

Leedu kehvus paistab silma veel ka teiste riigiteenijate välimusest. Nii politseija tolliametnikkudel, kui ka sõjaväelastel ei ole veel head varustust, nii kui meie seda näituseks Eestis nägema oleme harjunud. Need Leedu esitajad jätavad siiski kõigiti sümpaatliku mulje, kui ainult vormipuudus seda ei segaks. Ajutise,

seal, kus teda kõige vähem oleks oodatud. Soome lahe äärest lõuna poole sõites mööda madalikku ei või ju oodata tunnelit; pean küll tunnistama, et kui tema olemasolu küll kunagi teada oli, siis tõesti nüüd see unustatud oli. Esimene kord oli aga seda teed küll sõita.

See tunnel ei ole ka mägestikus, ei ole ka kuigi suur; aga siiski vaheldust pakub. Enne Kaunasse jõudmist annab ta mulje, nagu oleks reisija, kes temast läbi sõitnud, pimedusega ristitud.



Raudtee tunnel Kaunase (Kovno) jaama juures.

üleminekuaja nähtusena võime muidugi rääkida nendest puudustest ka kui õige möödaminevatest.

Ja kui sammub Leedu edasi samase kindla püsivusega kui senni, siis võib temale soovida kõigeparemat edu. Leedu raudteelased näivad pandiks olema ka Leedu raudteede heaks arenemiseks.

5. Kaunas (Kovno).

Kaunase lähedale jõudes võib reisijat, kes seda teed esimest korda sõidab, väikene üllatus tabada. See on Kovno tunnel.

Ei või ütelda, et üks tunnel ei tea kui suur asi oleks, kuigi mitte mägisel maal, aga siiski on ta teatud uudiseks

Tuleme siinkohal iseenesest võrdluse juure ühe teise samasuguse üllatuse puhul, mis ka nagu pimedat tunnelit meele tuletab. See on juutide rohkus Kaunases. On ju ka Riias juute küllalt, teada on ka juutide mõju Leedus, kus neist isegi ministrini jõutud, kuid Leedu pealinna raudteejaam oleks võinud siiski natuke „vähemjuudilikuma“ mulje anda. Aga nüüd tegi küll siisuguse üllatuse nagu oleksime äkki Palestiina pealinna jõudnud. Juutide liikumine on siin väljapaistvalt suur. Rongilt mahaminejate seas on palju juute, veel rohkem tuleb neid peale.

Leedu pealinna jaam annab sellepärast ka kärarikka mulje.

Rong liigub edasi ja hebrealaste keskel

reisi jätkates tulevad mõtted tagasi Leedu vaesuse ning selle põhjuste juure. Ma ei taha olla juudivastane, olen paljude juutidega isegi sõbramees, aga olen ka nende elu ning kombeid küllalt tähele pannud, et otsustada üksikute nähtuste üle selle rahva omaduste juures. Võib sellepärast kaunis, õiglaselt ütelda, et Leedu juudid kindlasti põhjust annavad selle maa käekäigu peale mõteldes ka juute meele tuletada. Kindel asi on, et seda elementi selle vaese rahva viletsuste peapõhjuseks arvatakse. Seda arvamist ei tule lugeda mitte üksi juudivastaste omaks, vaid kuul-

suurema kontrasti, kui sõit üle Uraali Euroopast Aiasse ehk vastupidi.

See kontrast tundub üliteravana kui kõrva seada Leedut ja Saksamaad. Ida-Preisi raudne serv, mis püsima jäänud endisel Vene-Saksa piiril, on praegusel ajal erinevam, kui oli endise Venemaa kõrval.

Virbalises Leedu viimases jaamas, piirijaamas (Saksa Virballen, Vene Вержболово) võib juba ühes suhtes ettevalmistama hakata üle piiri minekule: osta Saksa marke, kuld-või rentmarke. Ei tea küll kindlasti, kuidas kursivahe mõttes parem on, kuid sõidupileti hinna suuruses ikka muretseda võib.

Hiljem selgus, et ükskõik kus ostes valuita kauplused ikka oma vahekasu võtavad; kõige kasulikum ostjale on Eestist välja sõites ikkagi juba siin iga maa valutat muretseda, mida tarvis läheb. Siin tuleb see odavam.

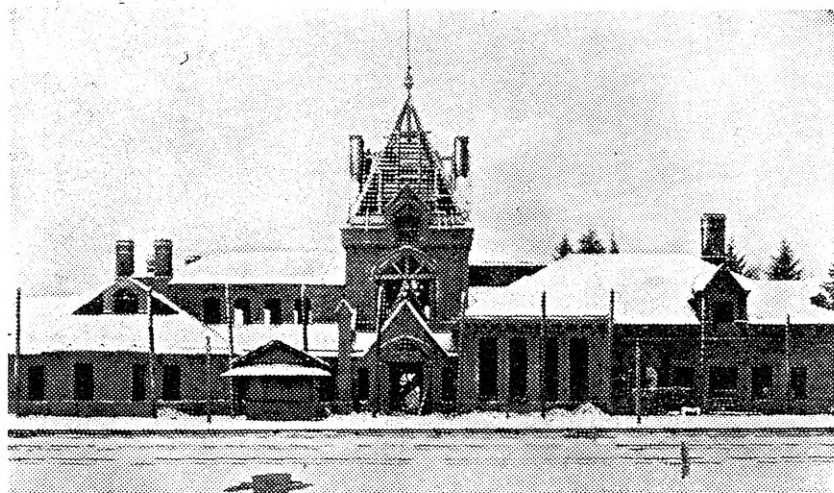
Oleme varsti ka Eydtkuhnenis.

On õhtune aeg, kuid ei tunne veel väsimust. Ehk kui seda tunnekski, siis silmi ei laseks sulguda see pimestav kiivrite ja mõõkade läikimine, mida meie vabariiklased ammu enam näinud ei ole. Need dekoratsioonid panevad unustama kõike, mis nüüdsamas olnud. Tuleb ette, nagu oleksime praegu ärkanud pikast unest.

See on nagu uus ilm.

Esimene asi — see on see Saksa kindel kord ja raudne distsipliin. See on siin välja arenenud aastakümnete kestes ja ei ole sõja, revolutsiooni või riigipöörde tagajärjel sugugi nõrgenenud. On näha, et Saksa rahvas on ikka hästi kasvatatud oma valitsejatest. Raudse kantsleri Bismarki vaim elab tänapäevani Saksa rahva seas edasi.

Raudteel võib seda kindlat korda küll tervitada. Muidu on ehk ülearune näituseks Iga juhatus jaamades või vagunites pealkirjade näol, kuid sõites võõral maal on nad reisijale siiski väga tähtsaks „liikumisabinõuks“. Tõesti silmapaistev on sakslaste juures see igavene keelamine ja



Ehitusel olev uus raudteejaama hoone Siguldis (Segevaldis), Latvijas.

gu need arvamisealused ka ise, et sarnast vaadet jagavad veel paljud kihid. Meie oleme visakad, ei tee küsimust teinekord isegi ülekohtu kannatamisest ja teeme suursüüsimuse vähemus rahvustest, aga teadku siiski kõik, ei oskame ometi tõsi- asju kinni naelutada.

Meie seisame ehk Leedust paremal järjel, võime ka sellepärast arvustavalt vaadata selle küsimuse peale, kuid kas ei ole siiski näituseks Tallinnaski mõnda rahvatõugu liiga kaugele lastud minna? Kas ei ole mitte „pimedusega löödud“ üheõigusluse kaitsjad?

Kes kahtlevad, need võtku õpetust Leedust. Ehk toogu väiteid, mis räägiksid minu ja teiste paljude omade vastu.

6. Raudne piir.

Leedu-Saksa piirile lähenedes tekib tunne nagu läheneksime ühe ilmajao lõpule. See piir on küll Ida-ja Kesk-Euroopa vahel, kuid üleminek temast sünnitab palju

käskimine pealkirjade abil, kuid käesoleval juhtumisel täidab see oma otstarvet kõige paremate tagajärgedega. Das „verboten“, „rechts“ ehk „links“, — kõik on juhatatud iga samm peal, kuid võõrale on see kõik väga kasulik.

Oskavad ka sakslased ise nende nõudmiste juures lõpmata kindlad ja tähtsad olla! See on küll nende iseäralik vaimu- anne, põhjalikult väljaarendatud. Ei ole ma kuskil näinud nii tseremoniaal esinemist ametivõimude poolt, kui seda tähele panna Eydtkuhneni jaamas.

See sõjamehelik ülesastumine! Olgu ta jaamaülem, piirivalvur, politseinik, tolliametnik või sõjaväelane — vahetagemata üks ja sama. Mõõke kannavad ka tsiviil- ametnikud. On ikka militariismi küllalt veel.

Ja neid amt-isi ning abteilung-isi... Kõik sisse seatud võimalikult otstarbekohaselt, ruumides jaotatud piinlikus järjekorras. Pealkirjad ees ja taga, muidugi mõista.

Vagunist välja astudes juhatatakse avarasse jaamaruumi. Sissekäigul korjatakse passid ära.

Kardad, ei kus ja kuidas passi tagasi saad, kuid pärast selgub, et seda kartust ei pruugi olla.

Asud teiste reisijate seas oma pakki- dega tollitalitusteks määratud ruumi, suure neljanurgalise ringina ülesseatud laudade või „lettide“ ääre. Varsti ja kiirelt järgneb tollitalitus. Viisakalt ja võrdlemisi pealiskaudselt. Arvad, et antakse

nüüd ka pass kätte ja võid rongile asuda. Kuid eksid, mitte veel. Juhatatakse ooteruumi.

Istume, ootame ja teeme esimest tutvust „Schoppchenitega“. See läheb lihtsalt: tarvis ainult visata letile paarkümmend penni, ise selle juures ütelda ein „helles“ või „dunkles“ ja vahukann on silmapilk nina all.

Viimaks kutsutakse passide järele. Hüütakse välja nimepidi, riikide järjekorras. „Passiosakonnast“ on nad läbi käinud, templid korralikult peale löödud. Jagab neid välja politseinik võre tagant.

Tahame nüüd rongile minna. aga jaamaesisel, mis ka võrega piiratud, kaks- kolm hiigla-pikka „lahkust“ vastas, pool ameti, pool erariides, ja seletavad mesikeelel eriti viisakalt aga muidugi minuga kaasas oleva daami adressil, et aega olla veel küll. Rong läheb alles kolmveerand tunni pärast, ja meie ei pruukivat mitte rahutuks saada platsi või millegi muu pärast.

Ja tõesti, kui meie pool tundi hiljem uuesti, seekord juba otsuseks tehes maksku mis maksab, kindlasti rongi peale tungida ja mitte enam jaamahoonesse tagasi ootama tulla, — sama teed välja sammusime, siis ei olnud meil mingit takistust enam rongile pääsemiseks ega ka platsi saamiseks. Hiiglased võrevärvad tervitasid meid kui ammuseid vanu tuttavaid ja soovisid õnnelikku reisi.

Olime üle raudsest piirist läbi raudse värava. (Järgneb).

Kroonika.

Eesti.

— **Teedeministri tänuavaldus raudteelastele.** „Eesti Vabariigi kõrgete auvõraste Latvija Presidendi ja Rahvasteliidu peasekretääri Sir Eric Drummondi läbi sõit meie territooriumi raudteel on mõõdunud korralikult. Iga teenija on oma ülesandeid, enda teenistuskohuseid täitnud kiiduväärtiselt. Kõik see on võimalik olnud selletõttu, et igaüks, austates teenistusdistsipliini, on pühendanud kohuste täitmisele oma parema jõu ja tahtmise. See on auks kogu raudteelaskonnale.

Rõõmutundega seda konstateerides, avaldan kõigile randteeteenijatele, niisamuti ka nende juhtidele tõsist tänu. Täna ka

raudteemalevkonna kaitseliitlasi, kes 23—26 veebruaril öösel vabatahtlise salga moodustasid liini valveteenistuseks“.

— **Muudatused raudtee kõrgemate ametnikute seas.** Riigi laiaroopalise raudtee veo osakonna ülem insener Peeter Orle on oma kohalt oma palvel vabastatud; tema asemele määrati veosakonna ülema k. t. insener J. Raudsep, arvates 1. märtsist.

Sama raudtee varustusosakonna ülema ajutiseks k. t. on nimetatud ins. L e e t b e r g, raudtee peatehastest.

— **Vedurid põlevkivikütte peale.** Riigi laiaroopalisel raudteel võetakse mai kuust arvates tarvitusele veduri kütteks põlevkivi.

Puukütte peale jäävad ainult kiirendatud sõidurongide vedurid. Põlevkivi tarvituse hulk käesoleval aastal on 5.600 000 puuda peale kindlaks määratud, s. o. 50% rohkem eelmisest aastast.

Alates augusti kuust saavad ka kõik kitsarööplise raudtee vedurid põlevkivikütte peale üle viidud.

— **Eesti-Läti-Vene raudtee konverents.** Järjekorraline Eesti-Läti-Vene raudteekonverents algas Tallinnas 16. märtsil ja saab kestma umbes paar nädalat.

Lätimaa.

— **Uus raudtee Liibavist — Mii-tavini.** Käesoleval kevadel algab uue laiarööplise (Vene laius) raudtee ehitus Liibavist—Mii-tavini. Teatavasti sünnib ühendus nende linnade vahel läbi Leedu territooriumi.

Kitsarööplise raudtee ehitus Riia-st — Ruhjani viibib, takistuseks on raskendatud väliskapitali saamine.

— **Raudtee omanikutele tagasi.** Smil-teni — Volmari — Heinaste kitsarööpline raudtee on Läti valitsuse poolt seltsile kasutamiseks tagasi antud.

— **Läti raudteed.** 1923/24 tegevuse aastal oli Läti raudteede üldine pikkus 2816,9 klm.; millest laiarööplisi (1,524 m.) 1471 klm., normaalarööplisi 484,3 klm. ja kitsarööplisi (0,75 m.) 176,7 klm. (0,60 m.) 669,2 klm. Eksploateeritavate liinide pikkus oli 31. märtsil 1924 a. 2508,9 klm.

Veerevkoosseis: 344 vedurit (94 reisija- ja 246 kaubaveoks), 250 tendrit, 557 klass-vagunit, 30 pakkvagunit ja 5514 kauba-vagunit, 1923/24 tegevusaasta jooksul tehti 5.384.515 rongkilom., 7.225.496 vedurkilom., 227.659.351 telgkilom. Keskmine telgete arv rongides oli 34,3.

Aasta jooksul veeti raudteil 10.234.296 reisijat (sõjaväe vedu ühesarvatud), 26.162 tonni bagaashi ja 3.093.342 tonni kaupu. Sõideti ära 550.812.466 reisijakilom., 2.081.789 bagaashtonkilom., 361.158.522 kaubatonkilom.

Eelmise aastaga võrreldes on raudtee sissetulekud veidi kahanenud. Üldtulud olid 29.506.899 Ls. ja üldkulud 26.276.520 Ls. Eksploateerimise indeks tõusis 84,63

pealt aastal 1922/23 — 88,79 peale 1923/24 a. (1920/21 — 106,54). Teenistuses oli aasta jooksul 16.572 isikut, neist 8.638 ametnikku.

Soomemaa.

— **Soome riigiraudteede tegevus 1924 a.** Üldine teede pikkus aasta lõpul oli 4283 km., seega ümarguselt 100 km. pikem kui eelmisel aastal. Vedurite arvu suurendati 40 võrra; kokku on nüüd 624 vedurit, nendest 548 liikumisvõimulist. Reisi-jatevagunite arv suurenes 58 võrra, nii et aasta lõppuks nende arv 1069 oli. Reisi-jate arv tõusis 24,6 miljoni pealt (1923) 27 miljoni peale (1924).

Kaubavedu oli 1923 a. — 8,2 miljoni tonni, 1924 a. — 8,4 miljoni tonni.

Tulusid oli reisijateveost 1922 a. — 816,9, 1923 a. — 214,2 ja 1924 a. — 228 miljoni Smk. Kaubaveost saadi aruande aastal 400 miljoni Smk., eelmistel aasta-tel vastavalt 401,7 ja 359,2 miljoni Smk. Üldtulused oli 1924 — 630 miljoni Smk., 1923 a. — 630,5 ja 1922 a. — 559,5 miljoni Smk.

Kulud tõusid 496,2 miljoni Smk. pealt (1923) 570 miljoni Smk. peale 1924 a. Era-korralisteks kuludeks on ette nähtud 250 miljoni Smk. Uute teede ehitami-seks 90 miljoni Smk. ja samasuur summa veereva koosseisu täiendamiseks.

Saksamaa.

— **Raudtee töökodade tööliste arvu vähendamine Saksamaal.** Saksa riigi-raudteede valitsus on otsustanud asuda raudtee ehitus- ja parandustöökodade töö-liste arvu vähendamisele. Neis asutustes töötas varemalt 153.942 töolist, raudtee eelarves aga on ettenähtud ainult 130.000 töolist. 1924 a. lõpuks pidi üldine töö-liste arv juba 142.000 peale alandatud olema ja käesoleva aasta jooksul jatka-takse kärpimist.

— **24 tunniline kellaaeg.** Saksa teede-ministeerium on otsustanud ligemal ajal 24 tunni aja arvamist raudtee- ja posti-asutustes maksma panna.

Materjaali rohkuse tõttu jäi välja ins. Vellneri artikkel „Pärnu-Viljandi-Tartu raudtee“, mida järgnevas juubeli numbris avaldame.

Järgnev number saab olema pühendatud peaaesjalikult 100 aastase raudtee aastapäevale.

Toimetuse.

RIIGI TRÜKIKODA

Tallinnas, Niine tän. 11.

Kõnetraat 12-47, 28-67, 28-66, 2-64

Valmistab odavalt ja maitsekalt igasuguseid trükitöid ühe- ja mitmevärvilises trükkis, nagu:

Omavalitsuste ja riigiasutustele
plankette, raamatuid jne.

Pankadele ja osaühingutele
tshekke, osatähti, transferte, raamatuid, plankette jne.

Äridele, ettevõtetele ja eraisikutele
igasuguseid trükitööstuse alasse kuuluvaid trükitöid.

Tööd valmistatakse ruttu ja täpselt, vastavalt
tellijate soovidele.

Riigi trükikojal on uued masinad ja teised abinõud, oma kõitekoda, tsinkograafia, lito-
:-: graafia ja offsett (kummi) trükimasinad. :-:

E. V. Laevasõidu Amet

Tallinn, Vana Sadam, Viktooria sild. Telefon 2-96. Kantselei avatud äripäiviti kella 8—14³⁰. Juhataja: kapt. O. Tiedemann, krt. Narva mnt. 40, telef. 2-74.

1925 a. peavad ühendust reisijate ja kaubaveo laevad:

————— **Saarte liinil:** —————

A.-l. „**ENDLA**“

Haapsalu—Rohuküla—Heltermaa—Virtsu—Kuivastu—Taaliku—Triigi—Sõru vahel,

a.-l. „**VULF**“ ehk m.-l. „**TRAAL**“

Virtsu—Kuivastu vahel.

————— **Viru liinil:** —————

A.-l. „**KUNGLA**“

Tallinna—Tsitre—Loksa—Käsmu—Võsu vahel.

Kaubaveo laevad a.-l. „**KAJAK**“ ja „**SAKALA**“ Eesti ja väljamaa kaubavedudeks.

Laevade agentuur ja stevedeerimine.

Oma praamid ja pukserid kaubaveoks randades.

Orenstein ja Koppel^{A/s.}

Berliin.

Raudtee tarbejaod, vedurid, vagunid, pööran-
gud, kraanad, turbamasinad, bagerid, roopad,
j. n. e.

Ladu Tallinnas, Estonia puiestee 19.

Rauatööstuse-masinad

Ernst Krause ja Ko. A.-G. Berlin.

Plekitööstuse-masinad

Erdmann Kircheis, Aul.

Puutööstuse-masinad

Ladus rohkes väljavalikus!!!

Peaesitus Eestis

^{A/s.} V. Schneider & Ko.

Tallinnas, Estonia puiestee 19.

Telefonid: 26-34, 18-42 ja 4-01.

Pank toimetab kõiki pangaoperatsioone kodu- ja väljamaal.

EESTI PANK

Osakonnad kõigis maakonna linnades

Aktiiva.

Arvete seis 28. veebruaril 1925. a.

Passiva.

Kassa: a) pangatähed	468.835.300 —	Põhikaipital	250.000.000 —
b) riigikassatähed, vahetusraha jne.	326.914.258 50	Tagavarakapital	143.714.310 —
Väätarpaberid	95.190.037 —	Amortisatsiooni kapital	4.327.466 50
Kulla arv väljamaal	532.491.849 —	Pangatähed	2.250.000.000 —
Välisvaluuta	51.349.415 —	Riigikassa	2.689.420.341 50
Laenuid välisvaluutas	289.313.733 —	Hoiusummad	1.342.095.120 —
Diskondeeritud vekslid	1.495.145.417 —	Väljamaa korrespondendid „Nostro“	726.966 50
Konto-korrent arved	3.423.293.433 —	Korrespondendid välisvaluuta „Loro“	190.620.848 50
Akkreditivide ja garantiide laenuid	567.967.191 —	Korrespondendid „Loro“	16.630.632 50
Väljamaa korrespondendid „Nostro“	332.144.800 —	Akkreditivid ja garantiid	452.123.662 50
Korrespondendid välisvaluuta „Loro“	120.099.792 —	Osakonnad	120.408.579 —
Korrespondendid „Loro“	326.764 —	Mitmesugused arved	195.955.719 —
Osakonnad	101.924.715 —	1924. a puhaskasu	256.925.800 —
Mitmesugused arved	107.952.701 —		
	7.912.949.446. —		7.912.949.446. —
Väärtused depoo	1.790.590.824 —		
Inkasso dokumendid	192.681.335 50		
		Juhatus.	

Pank toimetab kõiki pangaoperatsioone kodu- ja väljamaal.