

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE KUUKIRI

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

Nr. 6 (37)

1925 a.

4. aastakäik

Uus Daani riigiraudteede valitsemise seadus.

J—n.

1. aprillist käesoleval aastal hakkas Daanis maksma uus raudteeseadus, mis nii mõneski asjus meile eeskujuks võiks olla. Seaduse läbiviimisel on palju teeneid avaliku tööde ministril sotsiaaldemokraadil Friis-Skottel. Seadus on rajatud puhtmajanduslistele põhimõtetele ja annab raudteevalitsusele suuri vabadusi iseseisvalt tegutseda.

Ta ei ole mitte pikk ja sisaldab ainult 12 paragrahvi, millede sisu lühidalt kokkuvõttes järgmine on: Daani raudteid ühes nende juurde kuuluvate mereühendustega valitseb peadirektor, kellel on ülemjuhatus nii olevate raudteede eksploateerimisel, kui ka uute teede ehitamisel. Peadirektor allub avalikkude tööde ministrile. Peadirektori abilisteks on 5 osakonna ülemat. Minister annab määrusi milledega korraldakse vahetõrpe peadirektori ja osakonna ülemate vahel. Kõik raudteed võivad ära jaotud saada veel kolme liini osakonda (möödamines olgu öeldud, et kogu raudteede pikkus umbes 2700 klm.). Lähemaid korraldusi selles teeb minister peadirektori ettepanekul. Järgmised paragrahvid määravad peatehaste ja mereühenduste valitsemist. Siis järgneb paragrahv ametnikkude lahtilaskmise korras, mille järele ükski ametnik ei või lahti lastud saada ilma et tema asi iseäraliste selleks määratud ametnikkude poolt läbivaadatud ja arvamiste lahkuminekute puhul ministril ettekantud

ei oleks. Peadirektor ja kõrgemad ametnikud ei tohi mitte osavõtta eraraudteede ettevõttest, ega ka mitte muudest raudteega võistlevatest äridest. Teised ametnikud võivad seda ainult ministri loaga. Muude riigiasutuste kohta maksivad arvepidamise seadused ei maksa raudteede kohta. Arvepidamise korda ja raudtee valitsuse vahetõrpe teiste riigiasutustega määrab minister. Raudtee nõukogu, mille liikmeid on 17, kellest 14 valitud parlamendi (7 liiget iga koja poolt) ja 3 nimetud ministri poolt, ülesandeks on otsust anda põhimõttelises küsimustes, millede kohta minister nõukogu arvamist palub; ka võivad küsimused nõukogu enda poolt ülessevõetud saada, kui 5 nõukogu liiget neid ettepanevad. Nõukogu võib ka asjatundjaid paluda küsimuste kohta oma arvamisi avaldada. Edasi on korraldadud teenistuse astmetes tõusmise kord. Siis nimetakse, et senised arvete revideerimise seadused raudtee kohta ka edasi maksma jäävad, ja lõpuks määratakse 1. aprill seaduse jõusse hakkamise ajaks. Nii lühidalt kogu seaduse sisu. Nagu sellest ülevaatest näha, on Daanis läbiviidud see, mida mitmelt poolt ka meie juures soovitavaks on peetud, nimelt on võimaldadud suurem tegevuse vabadus raudteede valitsemises. Avalikkude tööde ministril on õigus oma määrustega korraldada nii arvepidamist, kui ka kogu asjaajamist raudteel. See annab

palju painduvust ja võimalust aja nõuetega ühes käia. Seaduse andmine ja muutmine nõuab enam vähem raske aparadi käima panemist. On tarvis, et palju inimesi asjasse süveneks. Keeruliste ja mitmekesiste vahekordade juures nõuab selgitamine asjaoludest eemalolijatel palju aega ja vaeva. Sealjuures on suurte kogude otsused kalduvustega priintsipliste ühtlustamiste poole. Mida suurem hulk ühte asja otsustab, seda lihtsam ja arusaadavam peab selle otsuse aluseks olev põhimõtte olema. Kui küsimused keerulised on, siis otsustab suur osa otsustajatest asjade üle ilma nende sisusse põhjalikult tungimata, sealjuures paratamata seadust venitades mõne üldise asjale võõra printsiibi järele. Äriliste iseloomuga ettevõtete juures on printsiipidel ratsutamine majandusliselt kahjulik. Sellepärast, kui tahetakse majandusliselt riiklisi ettevõtteid korraldada, peab nende juhtimist üksikute äriliste oskustega isikute kätte usaldama, sealjuures võimalikult laiemas ulatuses nende talitamise

õigust andes. Kui Daani raudtee seadus, näiteks, ette näeb arvepidamise korra maksmapanemist raudteel ministri määruste läbi, siis on see palju elulisem, kui meie juures maksev kord, kus raudtee arvepidamine käima peab üldiste arvepidamise seaduste järele. Daani raudtee seaduses torkab silma lihtne ja lai asja käsitlemine. Ei ole mindud väiklastesse üksikasjadesse. Raudtee nõukogu, näiteks, on väga mõjuv asutus, kui temast juba 14 parlamendi liiget osa võtavad, kuid kusagil ei ole lausutud tema õigustest: tema on nõuandev asutus ja annab nõu, kui peadirektor temalt nõu palub. Kuid selge on, et niisugusest asutusest peadirektor mööda minna ei võigi ja tähtsates küsimustes tema nõu vististe tarvitab ja ilma sundimata seda tähele paneb. Nagu ka mujal, on Daanis tendents raudtee valitsemist võimalikult ärilisele alusele viia ja selle juures eraettevõtetes maksivad põhimõtteid maksuma panna. Selle püüde viljaks tuleb lugeda ka uut seadust.

Riigi raudteede majanduslisest seisukorrast aastadel 1919—1924.

E. Timma.

Kui vaatame meie laiaroopalise raudtee majanduslist seisukorda möödunud 6 aasta jooksul, siis leiame, et laiaroopaline raudtee ühes Nõmme—Vääna, Paide—Tamsalu ja Valk—Mõniste kitsaroopaliste teedega (1924 a. aruandes on võetud ainult laiaroopalised teed) on peale 1922 a. tuntava puudujäägiga töötanud.

Allpool toome lühikese ülevaate raudtee rahalisest tegevusest 1919—1924 aastadel, avaldades iga aasta rahalise aruande.

1919 a.

A. Tulud.

1. Sõidupiletite müük	Emk.	15.135.287.—
2. Bagaashi vedu	„	1.715.691.—
3. Kauba vedu	„	15.183.534.—
4. Transiit vedu	„	—
5. Mitmesugus. tulud	„	3.738.034.—
Kokku	Emk.	36.339.202.—

B. Kulud.

Kokku	Emk.	87.187.035.—
--------------	-------------	---------------------

Vahekord tuludega — Emk. 50.847.832.—

1920 a.

A. Tulud.

1. Reisijate vedu	Emk.	91.325.570.—
2. Bagaashi „	„	5.896.949.—
3. Kauba „	„	146.304.961.—
4. Transiit „	„	—
5. Mitmesugus. tulud	„	11.365.149.—

Kokku Emk. 255.892.629.—

Eelarve järele	„	218.036.629.—
Ühe km. peale tuli tulusi	„	353.150.—

B. Kulud.

1. Üldised	Emk.	19.575.200.—
2. Tee- ja ehituse osakond	„	59.371.519.—
3. Liikumise osakond	„	48.650.417.—
4. Veo osakond	„	200.556.001.—
5. Erikulud	„	19.035.076.—

Kokku Emk. 347.188.213.—

Eelarve järele Emk. 285.638.205.—
 Ühe km. peale tuli
 kulusi " 479.144.—
 Eksploaatats. koef-
 fitsient 1,35.—
 Vahekord tuludega — Emk. 91.295.584.—

1921 a.

A. Tulud.

1. Reisijate vedu Emk. 217.260.966.—
 2. Bagaashi " 13.399.901.—
 3. Kauba " 294.555.556.—
 4. Transiit " 189.237.729.—
 5. Mitmesugus. tulud. " 33.539.018.—

Kokku Emk. 747.993.170.—

Eelarve järele " 700.000.000.—
 Ühe km. peale tuli
 tulusi " 1.032.284.—

B. Korralised kulud.

1. Üldised Emk. 37.767.466.—
 2. Tee- ja ehituse osa-
 kond " 119.794.020.—
 3. Liikumise osakond " 114.908.134.—
 4. Veo osakond " 440.164.356.—
 5. Erikulud " 17.506.238.—

Kokku Emk. 743.432.397.—

Ühe km. peale tuli
 kulusi " 1.007.647.—
 Eksploaatats. koef-
 fitsient 0,97.—
 Vahekord tuludega — Emk. 4.560.773.—

D. Erakorralised kulud.

Emk. 116.456.377.—

Kokku mõlem. kulud " 859.888.774.—
 Vahekord tuludega — " 111.895.604.—

1922 a.

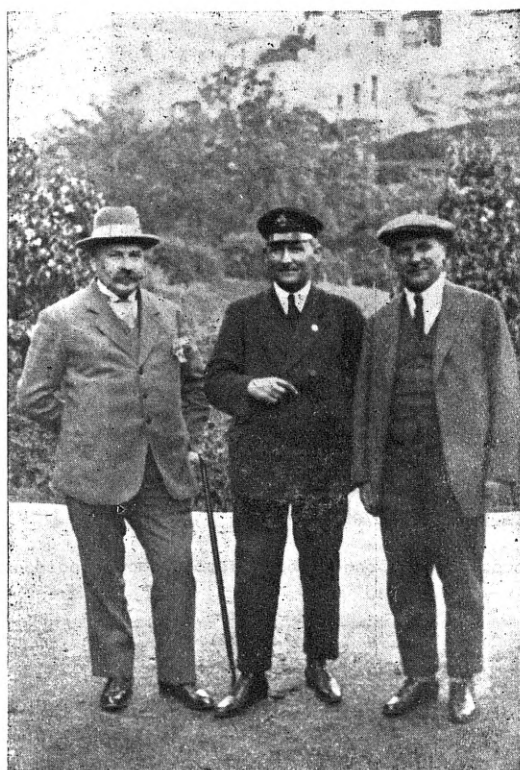
A. Tulud.

1. Reisijate vedu Emk. 244.988.681.—
 2. Bagaashi " 15.167.240.—
 3. Kauba " 389.055.162.—
 4. Transiit " 220.233.385.—
 5. Erikulud " 45.914.586.—

Kokku Emk. 915.359.054.—

Eelarve järele " 755.000.000.—
 Ühe km. peale tuli
 tulusi " 1.263.261.—

oo



**Läti ja Soome raudteelaste esitajad
 Tallinnas.**

E. Behrsin (Latvija), R. Ranniko (Soome) ja meie
 ajakirja vastutav toimetaja E. Grünberg.

oo

B. Korralised kulud.

1. Üldised Emk. 38.103.603.—
 2. Tee- ja ehituse osa-
 kond " 141.414.352.—
 3. Liikumise osakond " 137.216.554.—
 4. Veo osakond " 395.997.278.—
 5. Erikulud " 19.064.375.—

Kokku Emk. 739.796.162.—

Eelarve järele " 780.623.300.—
 Ühe km. peale tuli
 kulusi " 1.020.971.—
 Eksploaatats. koef-
 fitsient " 0,81.
 Vahekord tuludega — " 175.562.892.—

D. Erakorralised kulud.

Emk. 35.602.888.—

Kokku mõlem. kulud " 775.399.050.—
 Vahekord tuludega — " 139.960.004.—



Läti riigi-raudteede peadirektor insener A. RODE

pühitses 1. juulil oma 25. aastast ametiüubeli.

Jubilaar on sündinud Rembati vallas Valodzu talus. Peale Riia Aleksandri gümnaasiumi lõpetamist 1892. a., astus Peterburi ülikooli matemaatika fakulteeti, mida aga haiguse tõttu lõpetada ei saanud. Pärast astus Riia politehnikumi teede osakonda, mille lõpetas 1900 aastal. Peale politehnikumi lõpetamist astus Pärnu-Tallinna kitsaroopalise raudteevalitsuse teenistusesse, Pärnu. 1901. a. teenis Rjasani - Urali raudteel ja alates 1906. aastast Tashkenti raudteel, kus oli raudtee ülemaks ja kitsaroopalise raudtee juhatajaks. Latviija raudteel teenib 1920. aastast saadik, olles administratiiv ja tehnilise direktori koha peal ja alates 1924. a. märtsi kuust peale raudtee peadirektoriks (meie raudteeülem).

1923 a.

A. Tulud.

1. Reisijate vedu	Emk.	281.452.664.—
2. Bagaashi "	"	18.368.666.—
3. Kauba "	"	462.074.168.—
4. Transiit "	"	33.259.898.—
5. Erikulud	"	63.680.338.—

Kokku Emk. 858.840.736.—

Eelarve järele " 914.000.000.—

Ühe km. peale tuli
tulusi " 1.247.183.—

B. Korralised kulud.

1. Üldised	Emk.	47.958.808.—
2. Tee- ja ehituse osakond	"	215.718.069.—
3. Liikumise osakond	"	167.657.529.—
4. Veo osakond	"	446.497.102.—
5. Erikulud	"	10.764.136.—

Kokku Emk. 888.595.644.—

Eelarve järele Emk. 863.671.400.—

Ühe km. peale tuli
kulusi " 1.240.241.—

Eksplaatats. koefitsient " 1,03
Vahekord tuludega — Emk. 29.754.908.—

D. Erakorralised kulud.

Emk. 116.358.640.—

Kokku mõlem. kulud " 1.004.954.284.—

Vahekord tuludega — " 146.113.548.—

1924 a.

A. Tulud.

1. Reisijate vedu	Emk.	342.226.096.—
2. Bagaashi "	"	20.200.549.—
3. Kauba "	"	418.488.814.—
4. Transiit "	"	61.130.097.—
5. Mitmesugus. tulud "	"	36.812.124.—

Kokku Emk. 878.897.681.—

Eelarve järele " 840.000.000.—

Ühe km. peale tuli
tulusi " 1.277.350.—

B. Kulud.

1. Palgad	Emk.	331.301.063.—
2. Ametsõidud	"	2.319.038.—
3. Arstiabi ja toetus "	"	12.713.532.—
4. Ametnik. ja teenijate riidevarustus "	"	6.904.054.—
5. Juridiline abi ja kohtukulud	"	3.590.020.—
6. Kantselei kulud	"	4.653.568.—
7. Majapidam. "	"	14.685.168.—
8. Raudtee oma veo kulud	"	68.801.—
9. Liikuva vara soetamine	"	3.086.716.—
10. Materjaaliproovimised	"	140.650.—
11. Hariduslis. kulud. "	"	587.753.—
12. Autasud ja ergutusrahad	"	1.876.711.—
13. Rongide liikum. kulud	"	187.585.836.—

14. Veereva kooskorraspidamine	„	221.706.402.—
15. Teede ja raudtee ehituste korrashoidmine	„	134.878.779.—
16. Varustuse kulud	„	14.698.752.—
17. Segakulud	„	4.218.596.—
<u>Kokku</u>	Emk.	<u>941.984.445.—</u>

Eelarve järele	Emk.	865.810.000.—
Ühe km. peale tuli kulusid	„	1.372.689.—
Vahekord tuludega —	„	63.086.764.—

D. Erakorralised kulud.

	Emk.	79.907.925.—
Eelarve järele	„	111.019.700.—
Kokku mõlem. kulud	„	1.021.892.370.—
Vahekord tuludega —	„	152.225.667.—

Tugenedes nende aruannete peale, näeme et raudtee on korralise eelarve järele ülejäägiga töötanud ainult 1921 ja 1922 aastadel (Emk. 4,5+175,5 milj.), kõikidel teistel aastail aga kahjuga. Sellega on korralise eelarve järele saadud kasu 180 miljoni marka, kahju aga 235 miljoni marka. Üld puudujääk sellega 5 aasta jooksul 55 miljoni marka. Erakorralised kulud toovad veel 348,3 miljoni marka puudujääki juurde. Lõputulemusena näeme, et raudtee on möödunud 5 aasta jooksul riigikassat 404 miljoni margaga koormanud.

Korralise aruande andmed näitavad, et meie raudtee ei saa ilma puudujäägita töötada. Ülejääk 1921 ja 1922 aastadel oli tingitud suurest Vene transiitveost. Järgmistel aastatel vähenes transiitvedu, mis ka raudtee 1923 ja 1924 a. bilanside peale halvavalt mõjunud on.

Mis puutub erakorralistesse kuludesse, siis ei saa neid kulusid mitte täielikult puudujäägi arvele kirjutada. Erakorralised kulud on peaasjalikult raudtee väärtuse tõstmise ja varanduste soetamise peale läinud. Nii on ehitatud uus Narva sild, Tallinna—Nõmme elektriraudtee, liipributamise tehas Valgas jne. jne.

Osides puudujäägi põhjusi, tuleme kõige pealt sõja ja revolutsiooni tagajärgede juure. Teatavasti pärandas Eesti riik peale Saksa okupatsioonivägede lahkumist täitsa lagunud korras oleva raudtee. Ehitused ja sillad ning veerev koosseis olid suuremalt osalt purustatud ehk paremal juhtumisel rikutud. Kõik see aga nõudis aastate jooksul põhjalikku parandust ja kordaseadmist, millega ka suuremalt osalt sele-

oo



T. Dumpis,

Läti raudteede liikumise osakonna direktor, pühitses 14. juunil oma 30. aastast teenistuse juubeli.

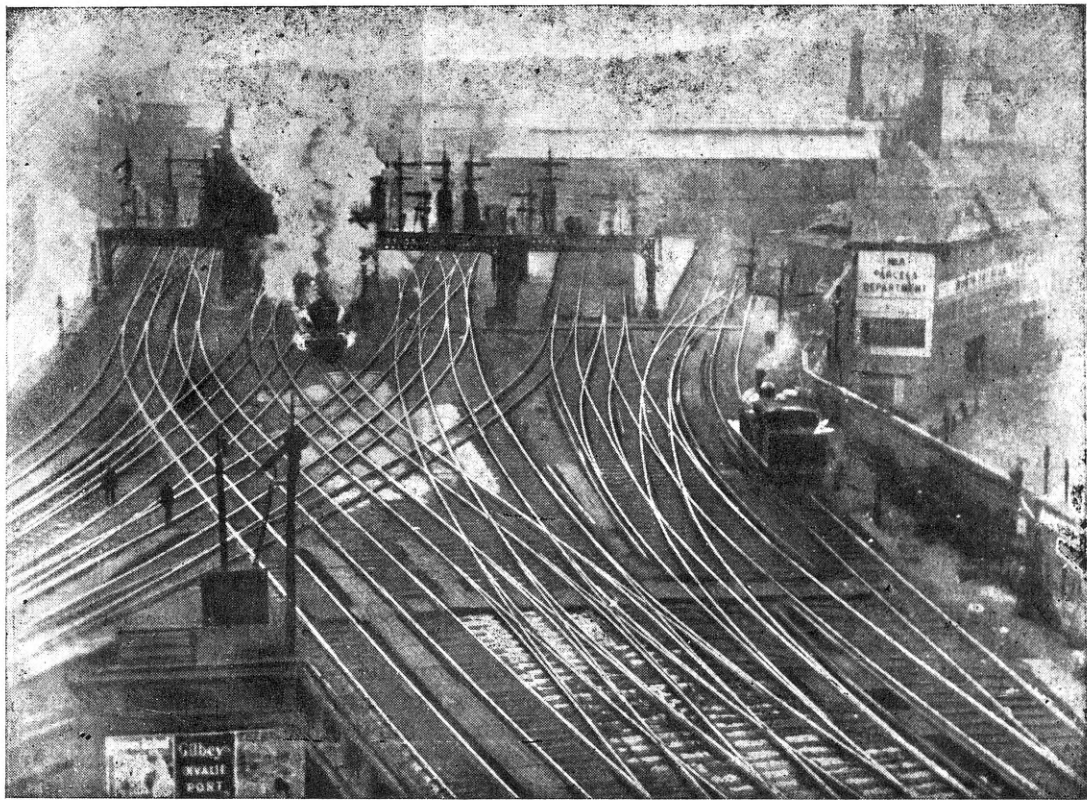
oo

tatav raudtee puudujääk. Ei saa siinjuures ka raudtee majapidamise peale rõhuvalt mõjuva raskekaalulise Vene raudteede valitsemise süsteemist mööda minna, mis asjaajamise poolest keeruline ja kui palju tööjõudusi nõudev, tuntav ning praegust veel maksev meie raudteedel.

Peab aga siiski tähendama, et raudtee on püüdnud ka sellest süsteemist järkjärgult loobuda, mille tagajärjel koosseisusi on vähendada võidud. Ja tulevikus on veel kärpimisi ette näha.

Oletada, et raudtee kõige ligemas tulevikus kasuga töötama saaks, on raske, sest raudtee täielisest ja ajanõuetele vastavalt Lääne-Europale kordaseadmine nõuab veel mõnda aastaid.

Mis puutub eriti möödaläinud 1924 a. aruandesse, siis näeme et võrreldes 1923 aastaga on tulud reisijateveost tõusnud ligi 60%, bagaashiveost ligi 10% ja transiitveost ligi 90%. Reisijate ja bagaashi veo tulude tõusmine on seletatav viimaste tariifide tõstmisega (100% reisijate- ja 25% bagaashiveo tariif 1. jaanuar. 1924 a.). Kaubavedu on aga selle vastu langenud 462,0 miljoni pealt 418,4 miljoni margale, sellega kahanemine ümarguselt 10%. Viimane asjaolu on seletatav odava tariifi alla kuuluvate kaupade veo suurenemisega ja osalt ka talve ja lumeteo puudumiste tõttu, mis eriti mõjusid metsamaterjaali veo alanemise peale.



New-Castle raudteejaam Inglismaal.

Oma suuruse poolest ainuke raudteesõlm maailmas, kus kokku jooksevad 71 raudteeliini.

Erakorralised kulud kogusummas
79.907.925 marka
koosnevad järgmistest kuludest:

	Emk.
1. Raudtee olukorra tõstmine	„ 14.722.941.—
2. Elumajade ehitus	„ 25.734.113.—
3. Maade võõrandamine	„ 992.104.—
4. Sadamate ja elevaatori teede kordaseadmine	„ 911.282.—
5. Sõja tagajärgede tõttu teede kordaseadmine ja uuendamine	„ 9.602.002.—
6. Elektrivalgustuse, töökodade ja veereva koosseadete sisseseadete täiendamine	„ 5.974.164.—
7. Sõjaväe tarvitada olnud vagunite parandamine	„ 5.131.534.—

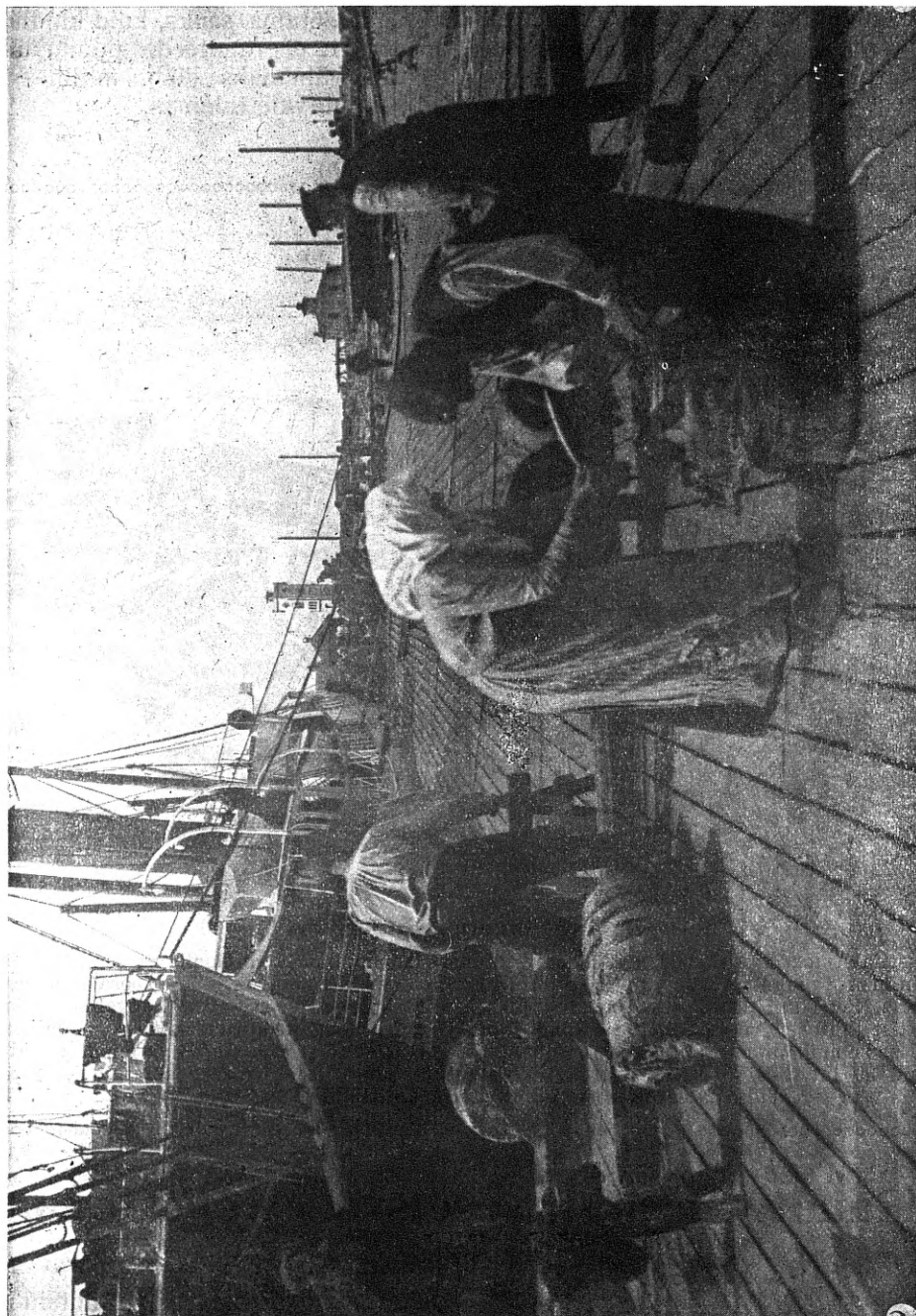
8. Telegrafi, telefoni ja sau aparaatide ülesseadmine	„ 161.941.—
9. Raudtee elektrofiteerimine	„ 11.130.400.—
10. Tormi läbi lõhutud telegrafi ja telefoni liinide kordaseadmine	„ 1.721.354.—
11. Liipri vabriku ehitamise lõpetamine	„ 160.000.—
12. Narva silla ehituse lõpetamine	„ 3.666.069.—

Kokku Mrk. 79.907.925.—

Lõpuks peab tähendama, et meie laiaroopalise raudtee majandusline seisukord võib paraneda praeguste tariifide juures ainult kaubaveo, eriti transiitveo suurene-

mise ja tee, ehituste ja veereva koosseisu olukorra tõstmise kulude vähenemise arvel.

on viimane koguni kokkuivanud. Transiitvedu tulud peegelduvad alljärgnevas tabelis.



Ventspils (Vindavi) sadam Lätimaal.

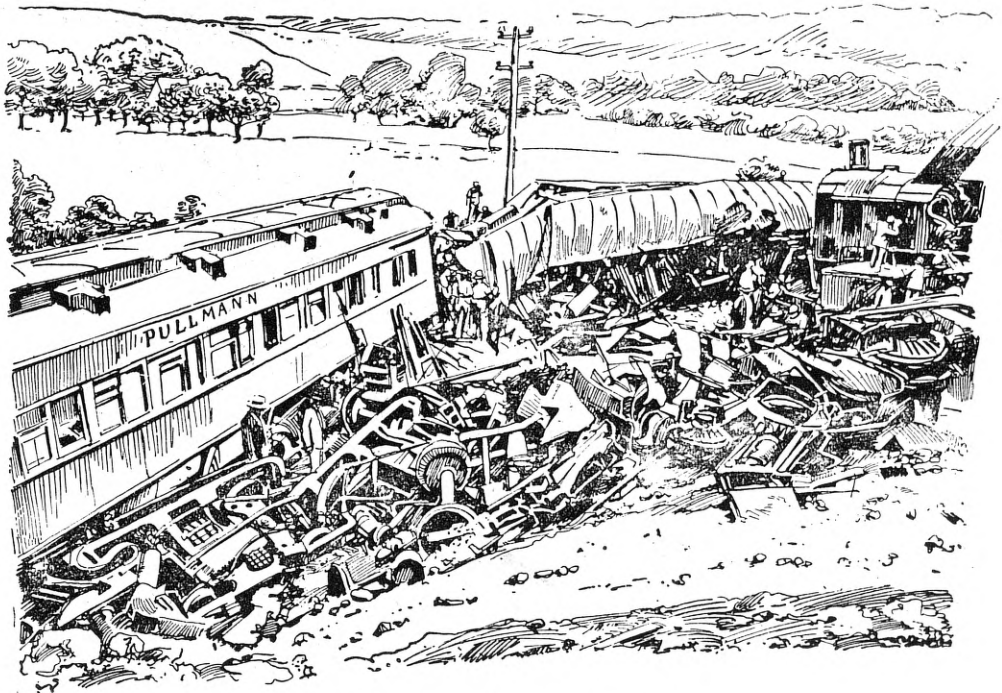
Kuid siiski on siin paranemist lootuseta otsida; sisemaalise kaubaveo veotõusu ei ole mitte ette näha, transiitvedu oleneb poliitilistest põhjustest ära, käesoleval aastal	1921 a.	Emk.	189.237.729.—
	1922 a.	„	220.233.385.—
	1923 a.	„	33.259.898.—
	1924 a.	„	61.130.097.—

Kaubaveotariif sai küll käesoleval aastal differentsiaal alusele viidud ja osalt ka kõrgendatud, kuid see ei saa ka tulude peale tuntavalt mõjuma. Tariife tõsta praegusel ajal on ka võimatu, kaubahinnad ei kannataks seda välja.

Jääb järele ainult eksploatatsiooni kulude kärpimine, kuid seda on võimata ka lühikese ajaga läbiviia. Samuti on võimata praegust tee, ehituste ja veereva

koosseisu olukorda tõstmise kulusid vähendada, enne kui mitte raudtee seisukord ajakohaselt tõstetud ei ole.

Sellepärast ei ole mitte loota, et meie laiaroopaline raudtee järgnevatel aastadel kasuga töötama saaks, kuid kindlasti tuleb arvestada, et raudteede puudujääk aasta-aastalt vähemaks jääb, milline tendents juba nähtavale tulemas.



Raudteeõnnetus Ameerikas.

Kakssada Ameerika sakslast sõitsid kaugelt mere tagant oma kodumaale, et seal osa võtta Rheinimaa tuhande aasta juubelist. Rong, mille reisijate hulgas suurem osa sakslased, kihutas Nev-Yorgi poole, kus laevale oleks asunud. Nev-Jerseys, mitte kaugel reisi lõpp-punkti juhtus hirmus õnnetus. Rong jooksis suure hooga rööbastest välja. Mõni päev enne seda möllanud tormid olid raudteetammi vigastanud. Nagu juba varemalt teatatud, leidsid 39 huvireisijat koha peal surma. Paljud said raskeid parandamatuid vigastusi.

Pildil näeme purustatud vagunite koristamist kranade abil.

Raudteed riigi iseseisva ettevõttena.

Ants Nurmiste.

Avaldame siinjuures „Eesti Majanduses“ Nr. 26 — 1925 a. ilmunud artikli raudteede ümberkorraldamise alal, mis ka meie lugejaid võiks huvitada.

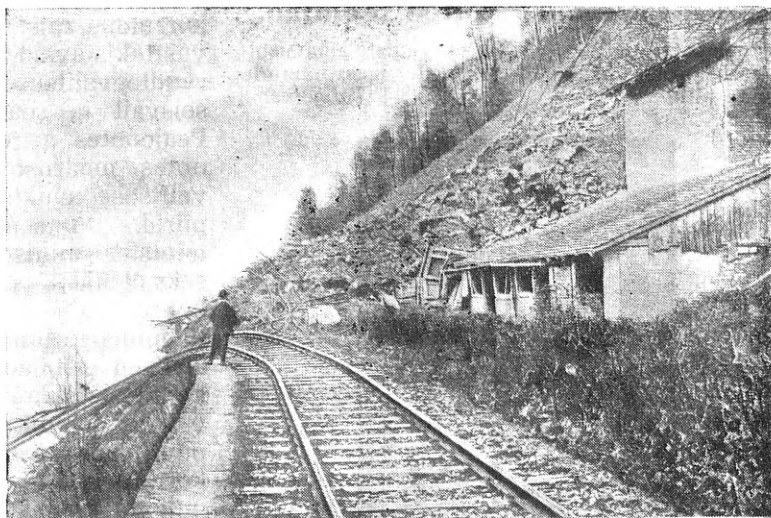
Toimetus.

Riigiraudteede käesoleva aasta eelarvete läbivaatamisel tuli riigikogu eelarvekomisjonis tõsisemalt arutusele küsimus, kuivõrd

otstarbekohane oleks riigiraudteid iseseisva ettevõttena kasutada. Siis avaldati soovi, et riigiraudtee eelarve ei peaks tervikuna figureerima riigi eelarves, teise sõnaga, peaks seal nettona ehk üle- või puudujäägina näidatama. Kuid alamkomisjonis tõstetud küsimus ei suutnud vormilistel

Maalibisemine Schveitsis.

Hiljuti matsid maalibisemise tõttu suured kokkuvajunud kivihunnikud Mühlhorni lähedal raudtee liini ja mitmed hooned oma alla.



põhjustel riigikogu sooviavalduseks välja kujuneda, mispärast kaua igatsetud ja oodatud raudtee nettobudsheti kavatsused kahjuks kokku varisesid.

Ent riigiraudteede iseseisvuse kasuks leiduvad mitmedki mõjuvad põhjused. Sageli kuulduv väljamaalt, et see või teine riik kavatses omi raudteid kasutada iseseisva ettevõttena, arvestades eraldi üldisest riigi budshetist. Nii oli Saksamaal 1922 a. sellekohane raudtee rahandus-seaduse eelnõu kokku seatud ja riigivalitsusele esitatud. Samuti on Lätil käesoleval aastal riigiraudteede üleminek nettobudsheti peale seadusandlisel teel kindlustatud, Poolas ja Rumeenias kavatsus raudteid iseseisva ettevõttena eksploateerima hakata, viimasel isegi sellekohane organiseerimise kava välja töötatud.

Meil Eestis on riigiraudteede iseseisvuse mõte mitmet aastat juba liikumas, nn. raudteeseaduse kavagi kokku seatud, kuid selle elluviimine ootab nähtavasti paremaid päivi. Iseseisvuse vajaduse põhjus peitub peasjalikult selles, et raudtee tulud ja kulud bruttona riigi budshetis ja selle nomenklatuuri järele kameraalselt arvestatakse, Muidugi teada, on selle arvestamise viisi raamid niivõrd kitsad, et suure ettevõtte, kui raudtee oma, mitmekülgne tegevus sinna ei mahu, samuti, nagu ei või bruttona riigi budshetti paigutada Eesti panga operatsioone või riiklise turba- ja põlevkivitööstuse tegevusharusid. Kuna

viinased asutused meil iseseisvana väljaspool riigi eelarvet tegutsevad, siis seda enam peaks raudtee oma laialiste ülesannetega riigi budshetis nettona aset leidma.

Pealegi sünnitab meil praeguse korra juures raudtee eelarvete läbivaatamine mitmes asutuses tänamata tööd: alates raudtee omast nõukogust peale sõelutakse teda teedeministeriumi ja riigikontrolli poolt, siis rahaministeriumi ning lõpuks riigikogu eelarve komisjonides; iga komisjon tegutseb iseteadvalt, nagu raudtee eriteadlane kunagi, maha kärpides või juurepannes, vaieldakse nädalad tühiste peensusete juures peatades kuni lõppude-lõpuks vahest tugevam poliitiline rühm oma parandused läbi surub. Selle tagajärjel kujuneb eelarve niisuguseks, et raudtee tegevusele kohati vaevalt vastab, või raudtee kasutamise küsitavaks teeb. Sarnasel olukorral esineb raudteevalitsus ainult eelarve täitjana selle ettenähtud piirides ning kannatab kaudselt etteheidete all, et raudtee eksploateerimine pole küllalt kasulik, või raudteed tegutsevad meil kahjuga jms.

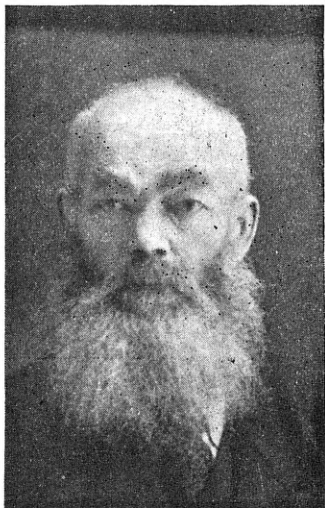
Endast mõista, puudub raudteevalitsuse juhatusel algatuse võim, sest terve eelarve on nn. soomustatud kava, mida täpselt täitma peab, kuna iga parandus või täiendus on seotud uute ettepanekutega, mis jällegi pikaldast rändamist komisjonidesse nõuab.

Muidugi langeks uue korralduse loomiseks ära mitmekordne tüütu komisjonide

oo

Meie vanemad raudtee teenijad.

Vanemate raudtee teenijate mälestuste jäädvustamiseks, avaldame nüüdsest peale igas numbris nende pilte. *Toimetus.*



Mihkel Lansberg,

kaubakontori takseeri, on teeninud raudteel üle 50 aasta. Sündinud 29. septembril 1852 a., raudtee teenistuses alates 1. märtsist 1873 a., teenides vahetpidamata Tallinna laiaroopalise raudteejaama kaubakontoris. Möödunud aastal võis Lansberg oma 50 aastase teenistuse peale tagasi vaadata, mil puhul raudteevalitsus viimasele tervitusaadressi annetas.

oo

töö, lihtsustuks arvepidamine raudteevalit-suses, kus oma tuludest kulused tasutakse, ilma et riigikassat ja selle aruannet koor-maks jne. Peaasi, raudteevalitsuse juhtiva-tel jõududel tõuseks suurem vastutus ning sellega ühenduses teatud algatuse võim, mis tal praeguse korra juures pea-aegu puudub.

Nettobudsheti teostamiseks tuleks eest-kätt välja töötada raudteevalitsusele uus korraldus, mis, annuleerides mitmeid tege-vusttakistavaid erimäärusi, võimaldaks raudteevalitsusele alluvaid riigiraudteid ise-seisvalt ja sealjuures tulukalt kasutada. Peajoontes, nagu Lätis ja Rumeenias, peaks uutes määrustes ette nähtama raudtee-valitsuse nõukogu koosseis ja selle võimu-piirid. Rumeenias, näiteks, esitab teede-minister ministrite nõukogule kinnitami-seks 9 liiget, peale selle määravad sõja-, kohtu-, raha-, kaubandus-tööstus- ja põllu-tööministeeriumid raudteenõukogusse oma alalised esitajad. Nõukogu võimupiirid on kaunis laialdased, s. o. ta otsustab iseseis-valt ja lõpulikult kõik raudtee tegevusse puutuvad küsimused, tulude ja kulude korraldused eelarve raamides, ostud ja müügid kaunis kõrgeis piires, vaatab läbi eelarved ja esitab need valitsuse kaudu parlamendile heakskiitmiseks ehk vastasel korral ümbertegemiseks; ka võib ta mi-nistrite nõukogu heaksarvamisel laenusid teha ja obligatsioone välja anda. Mööda-minnes võiks tähendada, et Lätis läheb puhas üle- või puudujääk nettona, kui ka uute teede ehitamised ja erakordsed kulud riigi eelarvesse; Rumeenias aga võetakse 45% puhaskasust uuendusfondi, 45% uute liinide ehitamiseks ning 10% ametnikku-dele preemiateks ja ergutuseks. Raudtee-valitsuse nõukogul on tariifide reguleeri-miseks mõjuv sõna ütelda, igatahes peab tariif raudtee oma kulud ära katma.

Meie raudtee tegevuse tervenemiseks, mille kallal aastate jooksul komisjonid võhikult suurt jõudu on pidanud kulutama, ilma et tuntavaid tagajärgi oleks saavu-tatud, peaks viimane aeg olema raudtee uue määruste loomiseks. Ehk võtab tule-vane riigikogu eelarve komisjon tähenda-tud küsimust tõsisemalt arutusele sel näol, et riigiraudtee iseseisvuse kohta ka riigi-kogu oma sooviavaldust ei keelaks.

Norra raudteed aastal 1923/24.

Allpool toome väljavõtted Norra raud-teede 1923/24 tegevuseaasta ametlisest aruandest (1. juulist 1923 kuni 30. juunini 1924).

Kogu Norra raudteede pikkus on 3455,7 km., roopa laiuse poolest erinevad raud-

teed nelja ossa: 1435, 1067, 1000 ja 750 mm. Üks väike osa, peaaesjalikult linnade lähe-dal, on elektrifitseeritud ja nimelt Holmen-kolli (6,4 km.), Smestadi (1,9 km.), Try-vannsi (7,1 km.), Ekebergi (5,6 km.) ja Lilleakeri (7 km.) kohalised raudteed.

Raudtee sissetulekud ja väljaminekud olid kogu raudteel järgmised:

Aasta	Tulud	Kulud	Tulud	Kulud	Kasu	Kahju
	kogu teedel		1 tee km. peale		kogu teel	
	milj. kroonides		kroonid		milj. kroonides	
1920/21	124.173	142.935	37.640	43.327	—	18.762
1921/22	122.269	125.680	35.762	36.759	—	3.410
1922/23	111.558	107.478	32.242	31.063	4.080	—
1923/24	109.962	104.331	31.726	30.102	5.630	—

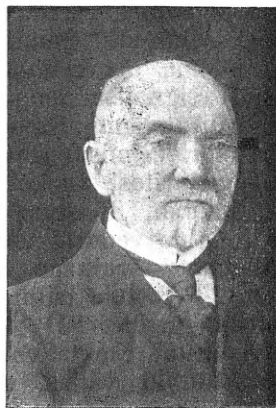
Norra raudteed on alates 1917/18 a. kuni 1921/22 ühtejärgi puudujäägiga töötanud ja alles 1922/23 a. ülejääki andma hakkanud. Ka käesolev aruandeaasta näitab tuntavat ülejääki.

Rongidega sai tehtud 12.846.726 rongi km. (eelm. a. — 12.738.452) ühes 355.748 176 telg-km. Päeva kohta tuli keskmiselt 10,2 rongi. Reisijatekilomeetrid on 694.457 miljoni pealt 668.601 milj. peale ja tonn-kilomeetrid 550.107 miljoni pealt 511.732 miljoni peale langenud.

Aruandeaasta lõpul oli normaallaiuse raudteel 422 auru- ja 34 elektrivedurit, 820 reisijate- ja postivagunit ning 20.236 kaubavagunit. Raudtee teenistuses olid 11.175 inimest, nendest 1558 Hovedi- ja 493 teistel eraraudteedel.

Rongiõnnetusi oli 37, nendest 13 liinil. Manöövritööde juures tuli 65 õnnetuse juhtumist ette. Kokku said 24 inimest surma ja 47 haavata, eelmisel aastal olid vastavad arvud 15 ja 28, seega aruande aastal tuntav halvenemine.

Meie vanemad raudtee teenijad.



Voldemar Grünvald.

kes veebruari kuul oma 50-aastast teenistusjuubelit raudtee vedurijuhina pühitses. Sel puhul annetas valitsus talle 100.000 marka autasuks.

Voldemar Grünvald sündis 1851 aastal Breslaus, Saksamaal. Õppis kreiskoolis, mille lõpetamise järele astus mehaanikuse juure õpilaseks, kus läbi tegi 4-aastase õpeaja. Masinaehitust praktiliselt hästi tundes, astus Grünvald vabapalgalisena Peterburi—Varssavi veduriparandus peatehastesse, kus töötas 5 aastat. 1873. aastal viidi G. Pihkva üle, kus 2 aastat töötas vedurijuhi abina reisi ja kaubarongidel. 1. veebr. 1875 a. Tallinnas vedurijuhina teenistuses. 1876 a. ehitatava Tapa—Tartu raudtee juures teenistuses ja 1877. a., Vene-Türgi sõja ajal, Rumeenias sõjavarustuse ja haavatute transporteerimise juures, kuhu jäi sõja lõpuni. Tallinna tagasi tulles asus jälle liiniteenistusesse. Keila—Haapsalu raudtee ehitamise ajal oli 2 aastat tähendatud raudteel teenistuses.

Liikumise alasse puutuv näitus Münchenis.

Juuni kuul avati Münchenis raudtee ja teiste liikumiste alade näitus, mis saab kestma oktoobrikuuni. Näitusel on maa-, vee- ja õhuühenduste, posti, telegraafi, telefoni ja raadioasjanduse osakonnad. „Maaühenduste“ osakond on jaotatud raudteede (muu seas ka tänava- ja kitsarööpalised teed), maanteede, uulitsate ja jõuvankrite alaosakondadesse. Üldosakonnas on koondatud liikumise alale puutuv kirjandus ja filmid.

Raudtee osakond on näitusel kõige laialdasem. Tema tarvitada on kõige suurem raudtee hoone, mille pinna pikkus on 8000 ruutmeetrit ja eriti ehitatud näituse raudteejaam ühes 2500 meetrilise laia- ja 500

meetrilise kitsarööpalise raudteega, mille kogupind 38.000 ruutmeetrit.

Tähendatud osakond on jaotatud 5 osasse. Ühes esimeses ja suuremas jaoskonnas on nähtaval kõik tööalad, mida tuleb ette uuema aja raudteevalitsuses. See grupe on peasjalikult Saksa riigiraudteede ja raudtee materjaalide vabrikute poolt korraldatud. Erialade järele koosneb ülaltähendatud grupe: peavalitsuse, liikumise, kaubanduse, ehituse ja tehaste (veereva koosseisu) jaoskondadest.

Peale riigiraudteede on veel esitatud era ja kitsarööpalised teed. Olgu möödamminnes tähendatud, et erateede pikkus ulatab Saksamaal ümarguselt 15.000 km.

peale, s. o. 23% kogu Saksa raudtee võrgust.

Näituse jaamahoones on raudtee veerev koosseis aset leidnud. Samuti on siin näha kõige uuema aja raudtee pealmist ehitust, samuti signalisatsiooni, blokeerimise ja tsentralisatsiooni sisseseadeid, kui ka manöövri (sorteerimise) jaama tehnilisi ehitusi. Auruveduritest on kõige uuemad kiir-, reisi-, kauba-, tööstuse- ja hammasraudtee rongide vedurid välja pantud. Iseäralist tähelpanu äratavad üks kõrgepinge katlaga 2-C- kolme tsilindriline, üks 2-C-1-auruturbiin ja üks 1-D söepurukütte kaubarongi vedurid. Elektri veduritest on kõik uuemad tüübid väljas, nende seas ka elektri manöövri vedurid. Samuti ei puudu ka diiselvedurid.

Mootorvagunitest on kõik uuemad tüübid näitusel, nii elektri jõul, kui ka bensiini-, bensoli- ja diiselmootorit. liikuvad vagunid.

Vagunitest on peale kauba- ja reisijate vagunite kõik erivagunid välja toodud.

Samuti on ka igasuguste laiusegakitsaroolaliste raudteede veerev materjal esitatud, vedurid ja vagunid mitmesug. otstarbeks.

Sorteerimise teenistuse, roobaste ja pöörangute ehituse alal on näitusel mitmed elulisemad uuendused välja pantud.

Iseäranis huvitav on eriti näituse ajaks ehitatud kääbus raudtee (Liliputbahn), mis ühendust peab näituse raudteejaama ja näituse pargi vahel ja mis määratud publikumile ringsõitudeks. Kogu tee pikkus on 3,5 kilomeetrit, mis osalt läbi tunnelite sihitud on. Tähendatud väikeraudteel sünnib liikumine kääbus veduriga, mis suure kiirrongi plaani järele ehitatud ja mis ära vedada võib kümme 16 istelist lahtist suve reisijatevagunit. Sõidu kiirus ulatab kuni 20 km. tunnis. Peale selle on tähendatud raudteel iseseisvad blokeerimise ja signalisatsioon sisseseaded ülesse seatud. Lõpuks peab tähendama, et see kääbustee kujutab enesest tehniliselt viimase võimaluseni väljakujunenud väljateed.

Üldse on käesolev näitus liikumise alal üks täielikumatest viimasel ajal.

Mis puutub Müncheni näituse raudtee osasse, siis loodame ühes järgnevas numbris selle üle täiendavat kirjeldust tuua.

Raudteilt Euroopast.

Reisimuljed. — August Oja. (Järg).

11. Schveits.

Vahelduseks raudtee tolmule on meeldivaks sõiduks liuglemine laevaga üle Boodeni järve — üle piiri Saksamaalt Schveitsi. See on ka kõige otsem tee, kui oled juba jõudnud Saksa piirilinna, mis asub üsna järve sees; nagu seda Lindau meile oli. Ümbersõit raudteel (ümber järve lõunapoolse otsa) oleks pääle selle juure toonud veel läbisõidu kolmanda riigi — Austria piiridest, mis muidugi oma sekeldustega seotud oleks olnud. Nii siis on parem sõita otseülejärve, Lindaust Romanshorni laevaga. See tee toob ka palju vaikust ja rahu.

Laev liugleb sadamast välja, poolpõiki üle järve Romanshorni sihis. Ühele poole jääb tuletorn, teisele lõvi kujutusega sammas MOCCCLVI. Umbes tunni sõit peab olema üle järve. Pahemalt poolt hakkas lähenema järve kallas kaugemal paistvate mäeharjadega. Udu seest erinevad vaevalt tumedad kontuurid. Paremat kätt jääb Friedrichshafen, sama kus asub Zeppelini vabrik.

Tunni aja pärast oleme Romanshornis, Schveitsi piirilinnas. Siit algab sõit Schveitsi raudteil.

Saksamaa kõrval võib Schveitsi raudteed pidada parimaks Euroopas. Sama ühtlaselt nagu Saksamaal on ka Schveitsis igas jaamas automaat signalisatsioon ja tsentralisatsioon. Kestval sõidul hakkab silm harjuma nende moodsate abinõudega: õige mõnus jaamast läbisõidul jälgida jaama korrapidaja rahulikke, kuid täpseid liigutusi jaamaesisel asuvas klaasruumis, kus paarile nupule vajutatakse — ja rongi õige siht on määratud.

Tähelpanu ei saa pööramata jätta ka Schveitsi raudteelase peale. Helveetslased on tuntud kui tugevad spordimehed ja arvata võib seda muidugi noortest, kuid uudisena paistab tugev ja jumeakas helveetslane — hallpea. Raudteelaste seas nägin mitmeid punapõselisi — hallpäid, energilisi ja asjalikke oma ametitalitustes.

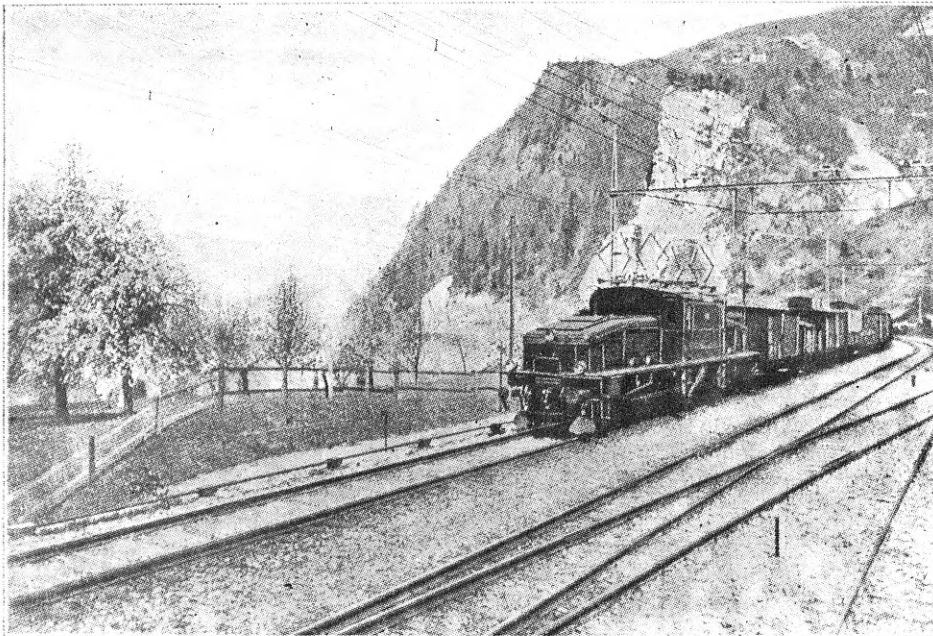
Zürichi ja Luzerni linnajaamade järele, mis elavalt peegeldavad siinset suurt turis-

tide liikumist, viib meid reisisiht vaiksimate kohtade poole. Kavatsuse tõttu, Tellsplattes peatada ja Telli kabelis ära käia, tuli meil maha minna, Sisikoni jaamas. Arvasime, et tülikas on bagaasi ma mõtlen käsibagaasi, ette saata ning ise mõne järgneva rongiga järele sõita, aga ei olnud sugugi raskusi. Lihtne asi oli bagaas Itaalia piirile ette ootama saata. Seda toimetas kõik korralikult raudtee ametkond. Ise pidime ühe jaamavahe jalgsi ärakäima, Willem Telli kodupaigas;

Telli ümbruskonnas, kus meie jalutus-käik sündis, võis hästi tähelepanekuid teha eht Schveitsi iseärusustest ja loodus- lisest ilust.

Siinsamas, Neljakantoni-järve ääres, on ka kuulus maantee-tunnel, „Atenstrasse“, „akendega“ järve poole. See maantee viib esiti „lahtise taeva all“, mööda kõrget kaljuserva, paremat kätt järv, vasakut äkiline kaljusein. Varsti aga viib tee tunnelist läbi. Edasi üle oru serva minnes on näha all, maantee kohal, raudtee, mis

oo



Sisikoni ümbrus.

oo

ja järgmises jaamas Flüelenis rongile istuma. Väljasõit ja peatus Telli juures pidi sündima hommikul, nii et päeva jooksul peatada ja õhtul edasi sõita. See jaamavahe, mis jalgsi käia tuli, ei olnud kuigi pikk — umbes viis kilomeetrit.

Sisikoni jaam asub juba tunnelite vahel. Siin algavad ka Alpid.

12. Läbi Alpide.

Mägestiku nõuetele vastavalt on siin korraldatud liikumine raudteel. Elektri jõuga käivad rongid kogu mägestiku piirkonnas. Vedur elektrirongi ees tuletab meeletu tanki.

ulatab oma tunnelist välja samas sihis kui maanteegi.

Järgmises jaamas, Flüelenis, viivad aga mõlemad teed, nii raudtee kui maantee, juba kõrvuti, edasi kuni tunneliteni, kus raudtee jälle mägestikku kaob. Ja nii ikka edasi, vaheldamisi.

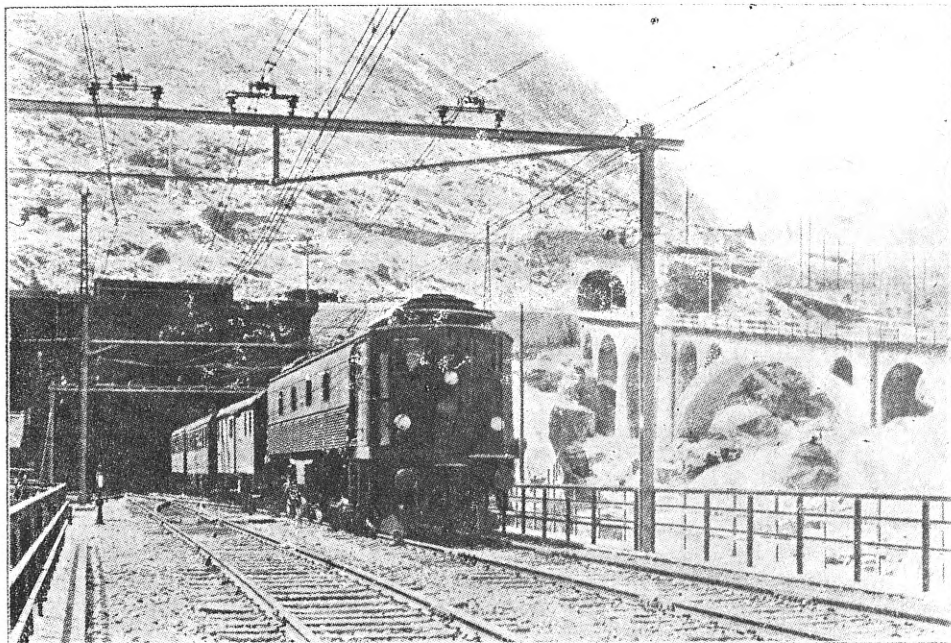
Oleme ka jälle rongile istunud ja elekter viib meid kõikuva profiili peale vaatamata kiirelt edasi. Seesama elekter on ka igal minutil valmis meid teenima valgustusena; see sünnib siis, kui päikese valgusest tormab rong äkki kuhugi pimedasse sügavusse, kõrvulukustava müra saatel. Siis löövad põlema elektrituled vagunites, kuni leiame end jälle väljas

päikese valguse käes. Ka see kestab vaheldamisi, nii sageli kui vahelduvad mäed orudega. Nii sagedasti on siin ka tunnelid.

See on alguses huvitav sõit, meile madalmaalastele, kuid mitme tunni kestes hakkab tüütama. Alaline sisse ja välja lendamine, läbi tunnelite, on peaaegu erutav ja teeb koguni närvilikuks. Ei taha viimaks enam seda vaheldust. Vaguniaknast püüad vaadata mägede tippe, kuid sagedane pööramine ajab ka pea valutama.

iseäralikult erineb Gotthard teiste seast oma huvitava sissesõiduga põhja poolt. Seal on nimelt see iseäranis, et mäkke sõites teeb rong ringi mäe sees ja sõidab korraks tagasi. Selle ringi tegemise juures oleme tõusnud aga ühe korravõrra kõrgemale, nii et mäest väljasõites leiata end samas punktis, kust varem läbi sõitsite, kuid juba nii ütelda „teisel korral.“ Sellest ei ole aga veel küllalt: vististi tehnilistel vajadustel teeb liin veel ühe ringi mäe sees ja toob välja veel kord samasse, juba

oo



Gotthardi põhjapoolne tunnel Göscheni läheduses.

oo

Mäed on ju siiski, mida vaadata. Kenad paistavad kõrgustikkude vahelised orud, millede põhjal kaugelt vaadates nagu vett või lund alla voolama näed, kuid mis siiski see ei ole. Lähemal silmitsemisel paistab, et need on valge kivi puruga kaetud mägestiku ojakete asemed. On ka muidugi olemas ajad, mil voolamas on need mägestiku nõred.

See panoraam hakkab muutuma, kui läheneme Gotthardi tunnelile. Siin seisab ees läbisõit suurimast tunnelist. Peale Gotthardi on Schweitsis veel Mon Leoni tunnel idapool ja teised väiksemad. Kuid

nimetatud punkti, ning alles siis võtab õige sihi läbi tunneli. Mäe süles on nii üleüldiselt kolm korda raudteed ühes tunneli avaustega. Seda võib juba nimetada tehnika paremaks sõnaks raudteede ehituse alal.

Kümnekilomeetriline tunnel annab ka juba tuntuvalt kestva sõidu.

Viimaks — läbi, oleme läbi Alpidest.

Oleme juba Schweitsi-Itaalia piirile lähemas, on ka Schweitsi lõunapoolne osa juba peaaegu Itaalia, see keel ja rahvas, kuid päris Itaalia ikka tuleb alles veel. Veel Bellinzona, ja siis piirijaam Chiasso.