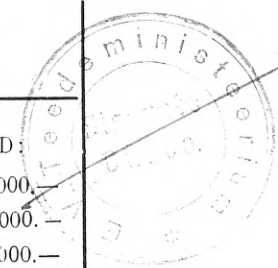


# EESTI RAUDTEE

## RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

**TOIMETUS JA TALITUS:**Tallinnas, Nunne tänav nr. 32.  
(Kopli ülesõidu koha juures.)

Kontor avatud kella 9—14

Tel.: 1923 raudtee keskjaamast.

Tegeva toimetaja E. TIMMA kodune  
telefon 19-58, Kullasepa 5—3.Vastutava toimetaja E. GRÜNBERGI  
kodune telefon 31-41. Raekoja 2.**Ilmub kord kuus.**

Tellimise hind ühes kaasannetega:

1 aastas M. 300

1/2 " " 150

1/4 " " 75

**Üksiku numbri hind 25 mrk.****KUULUTUSTE HINNAD:**

1 lehekülj . . . M. 4000.—

1/2 " . . . M. 2000.—

1/4 " . . . M. 1000.—

Kaantel 50% kallim.

Nr. 1 (44)

1926. a.

5. aastakäik

## HEAD UUT AASTAT

soovib

kaastöölisele, lugejatele, kuulutajatele ja teistele toetajatele

Ajakirja „Eesti Raudtee“  
toimetus ja talitus

## Kas veejõudu raudteede teenistusse rakendada?

Teedeinsener A. Wellner.

Artiklis „Mõtteid liikumise korraldamisest meie laiaroopalisel raudteel“ selgitasime küsimust, missuguste tehniliste abinõudega oleks võimalik meie raudtee võrgu tulu-toovust tõsta. Üheks sarnaseks abinõuks pidi mootorvagunite käimapanemine olema. Kuid mootorid tarvitavad peasjalikult raskeid või kergeid õlisid, missuguste probleem praegusel ajal meie oma saadustest veel praktiliselt lahendamata. Jäädes peatama plahvatus mootorite juure, tuleks arvestada tarvidusega mootorite liikumiseks tarvisminevat õli sissevedada. Rahvamajandusliselt ei oleks sarnane lahendus küllalt vastuvõetav.

Tuleb otsida energia allikaid, mis kodumaa saadustele põhjenevad. Sarnaseks energia allikaks oleks elekter ja kõne alla võiksid tulla elektrimootorid. Elektri, peasjalikult soojuselektri, produtseerimine on meil juba hästi väljaarenenud. Põletisainena esinevad siin põletispuud, põlevkivi ja turvas.

Vaatamata senni ettetoodud kalkulatsoonidele, mis tõendama peavad ühe ehk teise põletisaine kasulikkust, peab kohastatama, et loomulikuks kodumaa põletisaineks saab edaspidi jääma turvas, sest nii põletispuud kui põlevkivi võivad muuks otstarbeks kasulikumalt äratarvitatud saada.

Selles suunas ongi meil soojus-elektri produtseerimine arenemas (näit., Ellamaa ja Ulila turbaelektri jaamad). Kuid turbaelektri produtseerimisel on ka omad raskused. — Turbatööstusele ei ole meie kliimaatilised olud küllalt soodsad. Nagu sademete statistika näitab, korduvad meil sademetevaesed ja sademeterikkad aastad viieaastasteks perioodides (väike periood). Selles perioodis on umbes 3 aastat sademeterikast ja 2 aastat sademevaest. Teiseks raskuseks on turbatööstuse hooaja iseloom ja ühes sellega hooajatööliste küsimus. Need raskused tohiksid näpunäiteks olla, et tuleb otsida peale põletisainete, veel teisi kodumaa energia

allikaid. Sarnasena eeskätt on veejõud. Energia küsimuse õige lahendamine paistab meile sellep. olema õiges tööjaotuses turba ja veeenergia vahel. Need energia allikad sobivad üksteisega hästi veel sellep., et nendel kliimatilistel tingimustel, kuna vett vähe, on turvas eriti kuiv ja turbatööstuse tingimused soodsad; on aga sademeterikuse tõttu turbatööstuse tingimised ebasoodsad, siis on aga vett rohkesti. Meile jääb arusaamatuks, miks neid sihtjooni Tallinna ja tema ümbruskonna energiaga varustamiseks aluseks pole võetud.

Tallinna ümbruskond pole vaene veejõudude poolest. Siin nimetame Piriita, Jägala, Keila ja Vasalemma jõgesid. Leiduvad veel vähemad veekogud, kus veejõud soodsatel väljaehituse tingimustel olemas.

Praegu on kohane moment, kuna kaalumise alla peaks tulema turba ja veejõu koostöö. Ellamaa turba elektri jaam on koormatud, tema laiendamise küsimus on päevakorral. Ellamaa jaama laiendamine oleks võimalik lisa turba ageregaafi ülesseadmisega ehk mõne veejõujaama lüütmise kaudu Ellamaa elektri võrku. Juurde ehitatava soojusageregaafi poolt väljatöötatud tööüksus (kv) ei tule omale alla 6 mk. maksmata praeguse turba hinna ja kapitali protsendi juures. Eraettevõtja seisukohalt väärivad veejõud tähelepanu, kui veejõu tööüksus pisut odavam maksma, kui soojusjõu tööüksus, tuleb. Riikliku ettevõtte seisukohalt peaks veejõud tähelepanu väärima ka sel

korral, kui selle jõu tööüksus pisut kallim maksma tuleb, võrreldes soojusjõuga, sest, kasutades veejõudu, ei raiska meie rahvuslikke varandusi. Tõsi on, et soojusjõu väljaehitus tihti odavam veejõu väljaehitamisest tuleb ja selle tõttu esimene vähem kapitali ettevõttesse kinni paneb. Kapitali vaesuse ajal võib see asjaolu mõnikord otsustav olla soojusjõu kasuks



**Insener J. Pauluks**

Teedeminister Latvija vabariigi lahkunud valitsuses  
Sündinud 1865. a. Zemgale maakonnas. Lõpetanud 1892. a Riia politehnikumi. Alates 1921. a. vahetpidamata Latvija vabariigi teedeministri kohal.

eramajanduslisest, õigem spekulatsioon, seisukohast, kuid riiklisest ja rahvamajanduslisest seisukohast tuleks eelistada küsimuse lahendamist minimaalsete aastakulude ja ka jõuallika iseloomu järele.

Ellamaa turba elektri jaama laiendamise korral peaks eeskätt kaalumisele tulema Keila j. veejõud. Keila jõgi lõikab Ellamaa kõrgepinge liini Keila raudtee jaamas umbes 14,5 km Keila-Joast. — Siin kohal olgu toodud mõned andmed Keila j. veejõu kohta. — Keila j. saab oma alguse absoluutkõrgusel 67,0 m põhjapool Kambit ja suubub Soome lahte Joa mõisa kohal. Jõe üldpikkus on 95,5 km ja tema vesikond 702 km<sup>2</sup> suur. Orograafiliselt on vesikond tasane, päekivist aluspõhjaga ja õhukese moräänkattega.

Vesikonnas leiduvad rabakompleksid. Sademete keskmine kõrgus vesikonnas on 560 mm aastas. Kuude järele jagunevad sademed: jaan. 29,2, veebr. 26,3, märts 26,7, aprill 33,1, mai 43,8, juuni 52,7, juuli 67,6, august 88,5, sept. 58,8, oktoober 53,8, november 44,2 ja det-



semer 35,8 mm. Aasta keskmine sademete kõrgus võngub 25 % võrra üle ja alla selle keskmist väärtust; kuu sademete maksimum ulatab kahekordsele keskmisele, minimum langeb umbes  $\frac{1}{5}$

keskmisest kuusademetega väärtusest. Ära-vool vesikonnast ja, järjekult, vee-pinna võnkumised ning vooluhulga muutumised Keila j. jälgivad sademetele. (Järgneb)

## Euroopa – Kauge Ida otseühenduse loomine.

Ameliste materjaalide järele E. Timma.

Läinud aasta detsembri kuul peeti Moskvas rahvusvahelist millest osa võtsid Vene, Saksa, Prantsuse, Poola, Eesti, Läti, Hiina ja Jaapani raudteede esitajad. Konverentsil tuli peale muu ka Euroopa-Aasia otseühenduse loomise küsimus arutamisele.

Konkurents otseühenduse loomiseks Kauge-Idaga, missugune esialgu oli kavatses Jaapani, Hiina, Vene, Eesti, Läti vaheliseks, kujunes pärast konverentsiks

Euroopa - Aasia otseühenduse loomiseks. Leedu raudteede esitajad olid juba eelmise konverentsi tõttu Moskvas, ning Poola raudteede esitajad sõitsid sinna sõiduplaanide konverentsile, kuna Saksa ja Prantsuse esitajad soovi avaldasid ka konverentsist osavõtta. Selle tõttu kujunes otseühendus „Euroopa-Aasia, üle Siberi, reisijate ja bagashi veo otseühenduseks.“ Sellekohase kokkuleppe aluseks said võetud uue Berni konventsiooni reisijate

ja bagaashi veo määrused, ühes ajutiste väljaraudtee konverentsi, võtetega, nagu see ka maksev Eesti-Vene-

Läti otseühenduses. Läbirääkimised Vene, Jaapani ja Hiina esitajate vahel, otseühenduse loomiseks Venega olid juba alanud oktoobri keskel, kuid lõpuks ei saanud hiinlased, arvesse võttes sisemisi kor-



Insener Peeter Aroniets

Uus teedeminister Latvija vabariigi valitsuses. Sündinud 1880. a. Vidzeme maakonnas. Lõpetanud 1909. a. Riia politehnikumi. 23. detsembril 1923. a. valiti Saima poolt teedeministriks.

ratusi, enam kokkulepet sõlmida ja sõitsid ära. Selle järeldusel kujunes siis esialgu kokkulepe Jaapani, Vene, Eesti, Läti, Leedu ja Saksa vahel. Poola ja Prantsuse esitajad ei saanud kohe kokkuleppest osavõtta, küll võtsid nad vastava rongi sõiduplaanikokkuseadmisest osa. Kavatses on üks kord nädalas käima panna ekspressrong rahvusvahelise magamisvagunite seltsi vagunitega, kus juures rong käib Vladivostok - Moskva - Riia (ümberistumine) - Kovno - Eydtkuhnen - Königsberg sihtuses, kuna üks I/II kl. vagun



ja tagasi. Sellesse vagunisse peavad pease-  
ma ka Helsingist sõitjad Leningradis. Li-  
ikumine algaks mitte enne 15-i maid 1926 a.

Tähtsam küsimus siin ära märkida on, et  
vastastikuste arvete õiendamise suhtes sai  
arvestamise aluseks võetud Am. dollar, ning  
maksused sünnivad ka selles valuutas, peale  
Venemaa, kes omale õiguse jättis, nõuda  
maksu tservontsides, sellejuures garanteer-  
ides pariteedi alusel tservontse müüa, kui  
mujalt odavam ei saa.

Niihästi kaubaveos, kui ka kiirkaubaveo  
kokkuleppe sõlmimine, mis suuremat tööd  
nõuavad, jäid järgmise konverentsi tööks,  
missugune ettenähtud oktoobris 1926 a.  
Berliinis.

Nimetatud Euroopa-Aasia otseühenduse  
ekspressrongi normaal koosseadeks on:

- 1 багаashi vagun
- 1 restoraan "
- 2 magamisvagunit (I kl) kuni Pariisini
- 1 " " " " " Ostendeni
- 1 " " " " " Calais'ni.

Selle koosseadele tuleb üks III klassi  
otseühenduse magamisvagun Riiast–Vladi-  
vostoki vahel ja üks I/II klassi magamis  
vagun Tallinna–Leningradi–Moskva–Vladi-  
vostoki vahel juurde. Terve rongi koosseade  
Moskvast Vladivostokini on 32 telge suur  
ja seisab koos ainult rahvusvahelise maga-  
misvagunite seltsi vagunitest. Piletid sõiduks  
selle rongi peale antakse kupong-raamatu  
liiki, mille juures I klassi piletite värv on  
kollane, II klassi – roheline ja III klassi –  
pruun. Piletid saavad Vene, Saksa, Inglise  
ja Prantsuse ja selle maa keeles, kus pilet  
välja antakse, trükitud.

Tolli ja passi talitused saavad äärmiselt  
lihtsustatud, Leedu esitaja lubas isegi transiit-  
viisade andmist piirijaamades Eydtkuhnenis,  
Ionischkis ehk Riias sõidu ajal korraldada.  
Tolli ja passi revideerimine on ettenähtud  
sõidu ajal vagunites.

Esialgul sünnib otseühendus ümberistu-  
misega Riias. Tulevikus on kavatsus ka seda  
ainukest ümberistumist eemaldada vaguni  
telgede ümbervahetamise tõttu Riias.

Konverentsil oli pikemalt arutusel nime-  
tatud rongi sihituse küsimus. Oli ettepanud  
kaks varianti, üks üle Varssavi, teine üle  
Riia.

Esimisest sihitusest ütles Poola raudteede  
esitaja esialgu lahti, sest Poola raudteedel



Vagun – kasiino

Laiaropalise raudtee soomusrongi koosseades.

puudub Vene piiril Stõlbtõsõ jaamas vastav  
tehniline sisseseade ekspresrongi järel-  
vaatuseks ja läbilaskmiseks. Poola esitajad  
lepisivad esialgu sellega, et Varssavist saa-  
detakse otseühenduse vagun Moskva ekspres-  
sile vastu ja ümberpöördukt. Rong oleks  
Varssavis otseühendus avatava Nord-Expres-  
siga, Varssavi–Berliini–Pariisi vahel. Tule-  
vikus, kui poolakad piirijaamas Stõlbtõsõs  
vastava sisseseade soetavad, siis läbistuks  
tähendatud ekspressi pealiin üle Varssavi,  
kuna Kaunas ja Riia haruühenduse annaksi-  
vad. See oli küll Poola esitajate kindel  
nõudmine, kuid kas see ka läbiviidav, on  
ise küsimus. Mis puutub Nord-Ekspressi  
liikumisse, siis avatakse see käesoleva aasta  
juuni kuul, peale suvise sõiduplaani maks-  
mapanemist. Nord-Ekspress on käigus  
Pariisi (Ostende)-Berliini vahel iga päev ja  
Berliini-Varssavi vahel 3 korda nädalas.

Allpool avaldame nimetatud Euroopa-  
Aasia ekspressi sõiduplaani. Ühendus  
Vladivostokist edasi merd kaudu Jaapaniga,  
samuti ka ühendus Hiinamaaga jäi  
esialgu lahtiseks, kuid see selgub juba lige-  
mal ajal.



## Euroopa-Aasia ekspressrongi sõiduplaan.

Maksev 15. maist 1926.

Päevad	Tulek	Minek	Jaamad	Tulek	Minek	Päevad
<b>Neljapäev</b> Reede	—	<b>15.10</b>	v <b>Paris</b>	<b>15.30</b>	—	<b>Teisipäev</b> <b>Esmaspäev</b>
	<b>8.43</b>	<b>8.53</b>	<b>Berlin</b>	<b>21.25</b>	<b>22.15</b>	
	14.55	15.05	Chjonice	—	—	
	16.33	16.43	Tscev	—	—	
	20.50	20.59	Eydikuhnen	8.45	9.20	
	21.03	21.33	Virbalis	8.30	8.40	
	<b>23.02</b>	<b>23.12</b>	<b>Kaunas</b>	<b>6.43</b>	<b>6.53</b>	
Laupäev	4.11	4.30	Ionischki	1.45	2.05	
	6.05	6.25	Meitene	1.50	2.10	Esmaspäev
	<b>8.00</b>	<b>8.50</b>	<b>Riga</b>	<b>23.03</b>	<b>0.15</b>	Pühapäev
	15.10	15.30	Indra	16.35	17.15	
	16.00	17.30	Bigosovo	14.35	16.05	
<b>Pühapäev</b>	<b>9.30</b>	<b>13.00</b>	<b>Moskva</b>	<b>16.30</b>	<b>23.10</b>	<b>Laupäev</b>
Esmaspäev	9.54	10.21	Vjalka	18.49	19.20	Reede
	20.39	21.09	Perm	8.34	8.53	
Teisipäev	5.54	6.19	Sverdlovsk	23.33	0.05	
	13.17	13.42	Tjumen	15.52	16.17	
Kolmapäev	2.32	3.02	Omsk	2.51	3.11	Neljäpäev
	16.49	17.24	Novo-Nikolajevsk	12.42	13.12	Kolmapäev
Reede	15.25	15.55	Irkutsk	15.22	15.51	Esmaspäev
Laupäev	18.11	18.41	Tshita	12.34	13.04	Pühapäev
Teisipäev	14.45	15.10	Habarovsk	14.25	14.50	Neljäpäev
<b>Kolmapäev</b>	<b>12.50</b>	—	v <b>Vladivostok</b>	—	<b>17.00</b>	<b>Kolmapäev</b>

Märkus: Pariisi–Berliini–Ionischki vahel on näidatud Kesk-Euroopa aeg, Meitene–Riia–Vladivostoki vahel aga Ida-Euroopa aeg.

Kohalik aeg Vladivostokis võrdneb Ida-Euroopa ajale + 7 tundi.

Täpsed ajad Poola koridori jaamades on veel kindlaks määramata.

Nimetatud ekspress on käigus ainult üks kord nädalas mõlemis sihituses.

### Euroopa-Aasia ekspresi haruühendus Varssavi kaudu.

Rongid on avatava Põhja-Ekspressiga ühenduses.

Päevad	Tulek	Minek	Jaamad	Tulek	Minek	Päevad
Laupäev	—	0.10	v Varssavi	6.25	—	Esmaspäev
	10.55	11.55	Stolbtsõ	17.55	19.05	
	13.40	15.10	Negoreloe	16.40	18.10	
Pühapäev	7.00	—	v Moskva	—	23.30	Laupäev

Lõpuks olgu tähendada, et otseühendus Euroopa ja Kauge-Ida vahel on siiski viimaks saavutatud; ja loota on, et käesoleva aasta suvel esimene rong peale üle kümne aastast vaheaega jälle Pariisi ja Vladivostoki vahel liikuma saab.

# Põlevkivi ja põlevkivitööstus Eestis.

Insener M. Raud.

(Väljavõte samanimelisest teosest)

## Põlevkivi-tööstuse ajalooline ülevaade.

Teaduseilmas nimetab põlevkivi esimest korda J. Georgi 1791. a., lähemalt kirjeldab teda G. Helmersen 1838. a. Hiljemini on teda uurinud mitmed silmapaistvad teadlased.

Põlevkivi tööstuslikus masstaabis kasutamise mõte tekkis vene valitsuse ringkondades 1916. a., olles tingitud kohaliku kütte-



Insener M. Raud

Riigi põlevkivitööstuse juhataja.

aine leidmise vajadusest, kuna sõjaolude tõttu oli korratuks muutunud nii välis- kui omamaa kütteinete juurdevedu Peterburi tööstusraioonile. Projektiiti asutada Kohilasse 500.000 tonni põlevkivi toodanguga kaevandus, mille ettevalmistus-tööd aga 1917. a. revolutsiooni tõttu katkesid.

Saksa okupatsiooni ajal Eestis (veebruar-november 1918) katsusid ka sakslased asuda põlevkivi kasutamisele.

25. nov. 1918 võttis Eesti vabariigi valitsus kaevanduse sakslastelt üle, viis ettevalmistus-tööd lõpule ning algas kaevanduse

ekspluaateerimist, mis tänini on vahet pidamata edasi kestnud. Tööstuse juhtimiseks asutati Riigi Põlevkivitööstus, mis algul töötas riigi krediidiga tööstusministeeriumi osakonnana, kuid 1922. a. juulikuul kujundati eripõhikirja põhjal töötavaks iseseisvaks tööstusettevõtteks. Tööstuse otskohene juhtimine anti juhatuse hooleks, kelle 3 liiget määrab vabariigi valitsus; juhatuse tegevuse järele valvab 5-liikmeline nõukogu. Põhikapitaliks jäid kõik seni eelarve korras määratud rahasummad ja riigilt saadud varandused ja ainesed kokku 250.000.000 marga väärtuses. Põhikapital tuleb tagasi maksta 50 aasta jooksul, 5.000.000 marka iga aasta. Puhaskasust läheb 7,5% juhtivate jõudude tasuks, 7,5% ametnikkude ja tööliste olukorra parandamiseks, 20% kapitalideks, 65% riigi sissetulekuks. Riigi Põlevkivi-tööstuse korraldusel töötavad praegu kaks kaevandust, Kohila – maapealse ja Kukruse – maa-aluse töötamisviisiga.

Kaevandused asuvad 4–5 km põhja pool Tallinna–Narva raudteed Kohila ja Jõhvi jaamade vahel.

Kohila kaevanduses on <sup>1)</sup> raudteid 45 km, millel liiguvad 21 vedurit ja üle 700 vagoneti. Töölisi on suvel kuni 2000 meest, talvel 800 ümber, nädalane palgasumma 2.000.000 Emk. Elamuid 66, kortereid 372, telefonivõrgul 35 aparaati. Ehituste väärtus 115.000.000 Emk, tööstuse sisseseaded ja masinad 70.000.000 Emk. Elektriijaama võime 500 kilov. Ehitused on enamasti põlevkivi vahelt murtud paest, mis ühendatud põlevkiviga põletatud lubjaga. Kaevanduses on haigemaja alalise arsti, velskeri, ämmaemanda ja halastajaõega, apteek, 6-klassiline algkool, raamatukogu, postkontor, panga osakond, kauplused, makсутa saunad jm.

Kukruse kaevanduses, mis 1920. a. sügisel asutatud, on maa-aluste käikude kogupikkus üle 4 kilomeetri, tööliste arv 150, töötatakse 2 vahetusega, kortereid 57, peale selle töökojad, ladud, saunad jne.

Riigi algatusel oli asutatud eelmisest 50 km eemal, Rakvere ja Port-Kunda vahel, veel kolmas, Vanamõisa kaevandus, mis käimapanemise järel ettevalmistusele üle anti.

<sup>1)</sup> 1924. a. andmed.

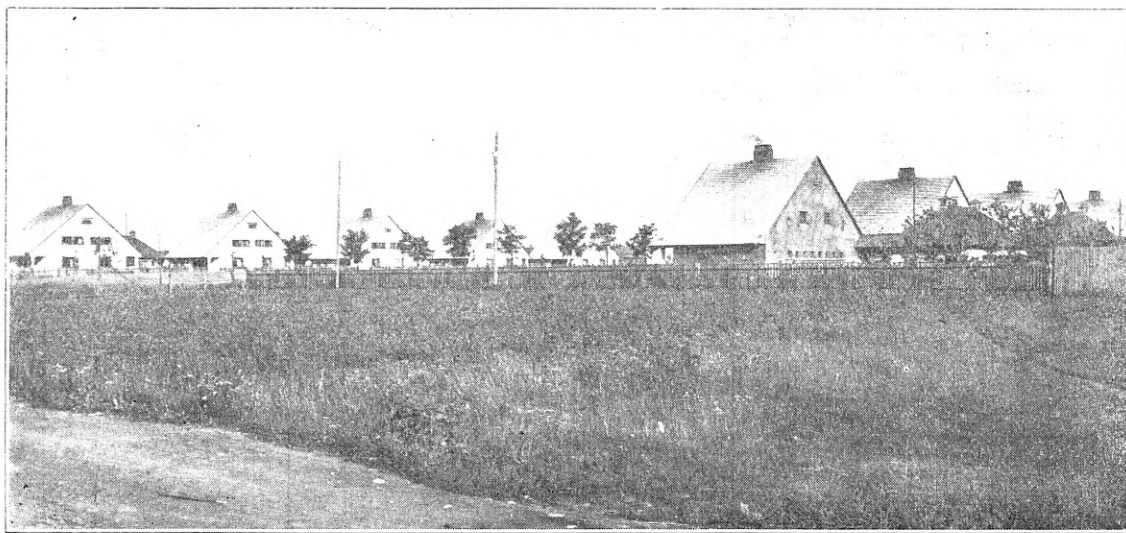
## Riigi kaevanduste põlevkivi-toodang tonnides.

Aastad	Kohila	Kukuruse	Vana- mõisa	Kokku
1918–1919	9.648	—	—	9.648
1920	45.844	—	281	46.125
1921	84.511	3.740	7.276	95.527
1922	127.420	11.522	—	138.932
1923	173.739	28.111	—	201.850
1924	201.900	33.335	—	235.235
1925*)	—	—	—	—
Kokku	643.052	76.708	7.557	727.313

Põlevkivi tarvidus 1925. a. peale on tarvitajate poolt 400.000 tonni suuruses üles antud.

Kõik seni turule saadetud põlevkivi, põlevkivi-õli ja selle saadused on pea täielikult tulnud riigi kaevandustest ja vabrikust. Eraettevõtjad, kes põlevkivi kasutamiseks hulga kontsessioone saanud, on oma töödega alles ettevalmistuse-ajajärgus, kogu nende põlevkivi-toodang oli 1923. a. lõpuni 13.140 tonni.

Põlevkivi uurimiseks ja kasutamiseks väljaantud kontsessioonide koguarv maikuuni



Töölise koloonii Kohila põlevkivikaevanduses.

## Põlevkivi tarvitajad 1918.–1924. a. (Arvud meetertonnides.)

Tarvitajad	A a s t a d					
	1918 kuni 1919	1920	1921	1922	1923	1924
Portlandi se- mendi vabr.	1.135	12.288	37.244	113.554	102.995	43.230
Raudteed . .	424	8.923	9.234	14.903	34.209	46.450
Muu kütte, gaasivabri- kud ja proo- vid . . .	8.089	24.914	10.824	5.775	18.856	44.240
Kohila proo- viõlivabrik	—	—	981	2.202	3.200	2.900
Kokku	9.648	46.125	58.283	136.434	159.260	136.820

Siia hulka ei ole arvatud kaevandustes vedurite, töökodade ja hoonete kütteks tarvitatud põlevkivi.

\*) 1925. a. andmed puuduvad.

1924 oli 37 ja üldine maa-ala üle 1000 km<sup>2</sup>. Tegelikude töödega alustanud on neist ainult 2 — Esthonian Oil Development Syndicate, kes riigi algatusel asutatud Vanamõisa kaevanduse üle võttis, ja Eesti Kiviõli a./s. Püssi jaama lähedal.

## Põlevkivi tähtsus Eesti tööstuses ja majanduses.

Iga maa ja riigitööstuse edu oleneb esiteks tööstusele tarviliku tooresaine tagavaradest ja teiseks tööstusele tarviliku jõu allikaist, milleks on peaaesjalikult veejõud või kasutamiskõlvulised kütteinete tagavarad.

Põlevkivi täidab mõlema ülesande nõudmisi, olles tooresaineks õlitööstusele ja kütteineks kõigile muile jõudu tarvitavale tööstus-ettevõttele ja raudteedele.

Nii Eesti kui välismaa ajakirjanduses on korduvalt arvamisi avaldatud, nagu oleks põlevkivi kütteks tarvitamine kalli aine tar-



bekohatu raiskamine, kuna õigem oleks teda ainult õliajamiseks kasutada.

See vaade oleks õige ainult sel juhul, kui põlevkivi tagavarad oleksid väikesed ja kui omal maal oleks tööstuse ja raudtee kütteks odavamast ainet saada. Põlevkivi tagavarad on aga võrratult suured ja neist jätkub küllalt nii kütteks kui ka õlide ajamiseks, ja teiseks on põlevkivi Eesti kütteinest kõige odavam, ning majanduslikult ei ole lubatav tarvitada teisi aineid, mida suurema kasuga võidakse maalt välja vedada (puud) või mida tuleb välismaalt välisvaluuta eest sisse vedada (kivisüsi ja õlid).

Üksikute kütteinete tarvitamist meie tööstuses ja raudteedel 1920.-1922. a. illustreerib järgnev tabel.

Kütteaine	1920. a.		1921. a.		1922. a.		Kütteväärtuse suhtes on üheväärtulised
	Tonni	%	Tonni	%	Tonni	%	
Puud . . .	489 485	88,8	605 654	80,4	460 473	65,5	2,4 t puud = 6m <sup>3</sup> 1)
Kännud . . .	1 829	0,3	8 770	1,1	7 870	1,1	2,4 tkände = 10m <sup>3</sup> 1)
Põlevkivi . . .	18 923	3,6	55 037	7,6	73 283	10,5	2,3 t põlevkivi
Turvas . . .	18 789	3,4	62 492	8,2	50 030	6,7	2,4 t turvast
Kivisüsi . . .	5 271	2,0	6 189	2,0	5) 580	16,6	1,0 t kivisüsi
Briketid . . .	916	0,5	—	—	714	0,3	0,8 t brikette
Koks . . .	1 395	0,8	—	—	1 958	0,8	0,8 t koksi
Puusüsi . . .	—	—	55	—	37	—	1,0 t puusüsi
Kütteilid . . .	523	0,3	403	0,2	986	0,5	0,6 t kütteilid

Märkus: Protsendid on arvatud kütteväärtusele vastavalt.

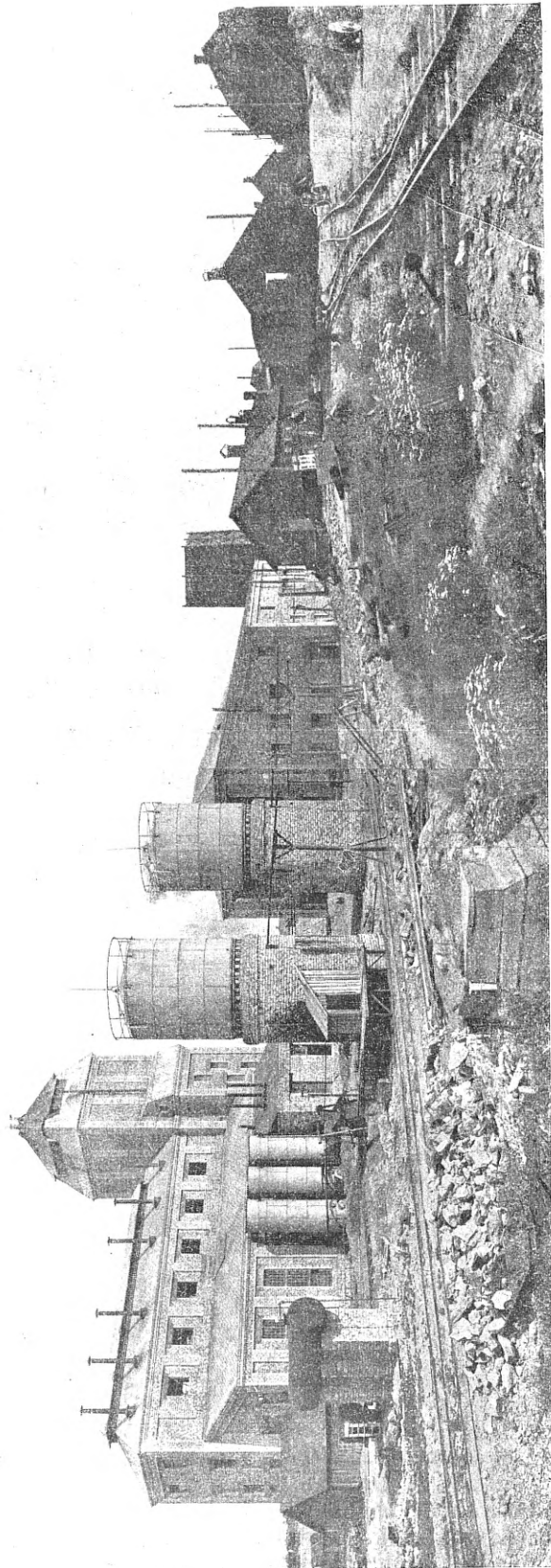
Tabel näitab, et põlevkivi tarvitus iga aastaga kasvab mitte üksnes absoluutselt, vaid ka võrreldes teiste kütteinetega, neid

1) Sellele vastab puude kantsülla raskus 238 puuda ja kändude kantsülla raskus 147 puuda.

ühelt või teiselt alalt välja tõrjudes. Kus just põlevkivi kõige rohkem tarvitust on leidnud, selgub järgmisest tabelist, milles toodud 1922. a. kütetarvitus üksikutes tööstusharudes protsentides:

Tööstusalad	Semendivabrikud	Elektrijaamad	Raudteed	Metallivabrikud	Keemia- ja gaasivabrikud	Tekstiilivabrikud	Puu, paberit, nahka ja toiduainete vabrikud	Kokku
Üldine kütte tarvitus (kivisüsi tonnis)	47 623	0007 05	892 981	59 574	23 653	100 269	258 404	726 090
Puud	15,1	4,4	1,78	40,4	40,6	85,2	55,9	63,5
Kännud	1,4	—	—	0,7	0,5	0,6	1,8	1,1
Põlevkivi	6,6	34,8	4,8	5,9	4,3	0,5	—	10,5
Turvas	0,9	8,2	4,0	5,0	27,4	12,6	6,9	6,7
Kivisüsi	9,0	4,2	5,0	7,3	—	0,4	35,7	16,6
Briketid	—	—	—	3,6	—	0,2	—	0,3
Koks	—	—	—	7,2	4,0	0,2	0,2	0,8
Puusüsi	—	2,0	—	1,0	—	0,5	—	—
Kütteilid	—	—	—	3,3	4,1	0,5	4,0	0,5
Kokku	9,9	6,9	7,5	2,8	2,3	13,8	35,6	101

Seega on põlevkivi tarvitusel tähtsamis Eesti tööstusharudes, valitseval kohal semenditööstuses ja puude järgmine elektrijaamad ja raudteede küttes. Hiljemini, 1924. a. on põlevkivi-kütte tarvitamisele asunud ka paberivabrikud (Türi, Põhja puupapi ja Johanson), ning mõned toidu- ja maitseainete vabrikud. Selle edu on saavutanud põlevkivi oma tööstuse 6 aasta jooksul peaaesjalikult võistlemata odavuse tõttu võrreldes teiste kütteinetega. Aluseks võttes kütteinete hindu Tallinnas 1924. a. märtsikuul tuleks maksma ühe tonni kivisüsi soojuseffekt üksikute kütteinete turvitamisel Eesti markades:



Kohtla õlivabriku õlireservuarid, jõujaam ja kaevanduse mehaanika töökojad.

Kütteenaine	Tonnile kivi- sõele vastav hulk	Turu hind Emk.	Tonni hind Emk.	Tonnile kivi- sõele vastava hulga hind Emk.
Nafra . . . . .	0,6	1 pd 200—260, keskm.	13 400—	8 400.—
Kivisüsi . . . . .	1,0	1 „ 57—66, „	3 700.—	3 600.—
Puud (6 m <sup>3</sup> ) . . . . .	2,4	1 kants. 5.300—5.800, „	1 400.—	3 400.—
Turvas I sort.. . . .	2,0	1 pd 26.—	1 600.—	3 200.—
Põlevkivi I s. . . . .	2,0	1 pd 13.—	800.—	1 600.—

Võrdlus näitab, et põlevkivi tuleb enam kui kaks korda teistest kohalikkudest kütteenetest ja kivisõest odavam. Tema tarvitamise laienemine oleneb ja on olenenud ainult sellest, kui ruttu mingi ettevõtte juhtivad jõud uue kütteenaine kasulikkuses on suutnud veenduda ja kuipalju neil on olnud materjalseid võimalusi tema tarvitusele võtmiseks.

Peale ettevõtete otsekohese oma kasu on tähtis üldine riigimajanduslik tulu, mida annab põlevkivi-küttele laialdane tarvitusele võtmine. Kivisüüt peame ostma välisvaluuta eest, puudega küttes hävitame oma

kallist eksportkaupa – üht sisse vedamata jättes ja teist välja vedades parandaksime oma väliskaubanduse bilanssi, mis on iga riigi majanduspoliitika ülesanne.

saadusi kütteks, määrdeks, mootorites põletamiseks ja muuks otstarbeks. Nõudmine õlide järele on ilmaturul alati kindlustatud ja võib tulevikus aina suurened. Kõik



Põlevkivi väljakaevamine.



Põlevkivi vagunitesse laadimine.

Mitte vähem tähtis kui küttaeine on põlevkivi väärtuslik tööstuse tooresainena. Nagu nägime, saab põlevkivist õlisid ja õli-

teoreetilised kalkulatsioonid ja suurejoonelised tegelikud katsed kinnitavad, et põlevkivi-õli omadused on nii head ja oma-



hind nii madal, et ta ilmaturu saadustega võib kartuseta võistelda.

Eesti vabrikute ja raudteede küttetarvitus nende täiel jõul töötamise korral oleks 750.000 tonni põlevkivi aastas. Selle hulga põlevkivi andmist on riigi põlevkivi-tööstus enesele ülesandeks teinud, jättes erakaevanduste toodangu täielikult õlivabrikute ja võimaliku ekspordi jaoks Läti ja Soome tööstuse, eriti nende semendivabrikute varustamiseks, kus põlevkivi, vaatamata kaugele transpordile, täiesti võisflusvõimeline.

Õli ajamiseks tarvitavat põlevkivi hulka ei saa piirata. Seni on ehitatud 3 õlivab-

rikut, üks riigi, kaks eraettevõtjate poolt. Nende arv võib aga kiiresti suureneada, kui esimeste head töötamistagajärjed ilmunud. Riigi tööstuskavas on kodumaa õlisaaduste tarvitust, 25.000 tonni aastas, täielikult rahuldada ja ekspordi jaoks sama hulka õlisid valmistada. Selleks on tarvis veel 4 sama suurt tooresõli-vabrikut ja vastav arv fraktsioonimistehaseid järk-järgult juurde ehitada ning nende varustamiseks kaevanduste põlevkivi-toodangut tõsta 250.000 tonni võrra, üldiselt riigitööstuse põlevkivi-toodangut arendades välja 1.000.000 tonnini aastas.

## Maailma raudteed.

Saksa ühendustehniline ajakiri „Verkehrstechnik“ (nr. 42, 15. oktoobrist 1925. a.) toob pikema ülevaate maailma raudteede võrgu kohta. Allpool avaldame tähtsamad väljavõtted sellest artiklist.

Sõja läbi on raudteede statistika kogu maailmas kannatanud, ka viimaste aastate jooksul ei ole suudetud ennesõjaaegse täiuseseni jõuda. Praegustki puuduvad mitmel maal tähtsamadki statistilised andmed, rääkimata veel raudtee väärtuse ja raudteesse mahutatud kapitaali teadetest. Praegust on võimalik ainult enam-vähem umbkaudseid andmeid koguda. Allpool järgnev tabel näitab raudtee võrgu pikkust ja tihedust suuremates riikides, mis kokkuseatud 1923. aasta andmete põhjal.

Riik	Raudteede pikkus km	Riigi pindala ruutkm	Elanikute arv	Raudt. pikk.	
				iga 100 ruut km peale km	iga 10.000 elan. peale km
Ameerika Ühisriigid	404.200	9.389.000	106.139.000	4,3	38,1
Brifi-Ida India	65.163	4.735.800	318.942.000	1,4	2,0
Kanaada . .	64.150	9.660.000	8.788.000	0,7	73,0
Saksamaa . .	57.642	472.000	59.853.000	12,2	9,6
Venemaa . . (ilma Aasiata)	56.370	3.741.000	67.336.000	1,5	8,4
Prantsusmaa .	53.561	551.000	39.210.000	9,7	13,7
Inglismaa . .	39.262	246.000	44.517.000	16,0	8,8
Argentina . .	37.266	2.986.600	9.548.000	1,2	39,0
Preisimaa . . (ühes Saari-maaga)	33.988	294.600	36.691.000	11,5	9,3
Brasiilia . .	30.101	8.497.500	30.636.000	0,3	9,8
Meksiko . .	26.462	1.969.200	14.235.000	1,3	18,6
Jaapan . .	21.098	686.700	77.728.000	3,1	2,7

Riik	Raudteede pikkus km	Riigi pindala ruutkm	Elanikute arv	Raudt. pikk.	
				iga 100 ruut km peale km	iga 10.000 elan. peale km
Itaalia . . .	20.664	309.900	38.756.000	6,7	5,3
Poolamaa . .	19.271	388.300	27.193.000	5,0	0,7
Lõuna - Aafrika Union .	18.620	1.225.300	6.929.000	1,5	2,7
Hispaania . .	15.572	505.400	21.658.000	3,1	7,2
Rootsimaa . .	15.378	448.500	6.006.000	3,4	25,6
Tschechoslovakia . .	14.030	140.400	13.613.000	10,0	10,3
Rumeenia . .	11.784	295.000	16.500.000	4,0	7,1
Venemaa . . (Kesk - Aasia ühes Siberiga)	11.400	16.479.700	97.857.000	0,07	1,2
Hiina . . .	11.544	11.139.500	440.139.000	0,1	0,3
Queensland (Austral.)	11.373	1.736.600	756.000	0,7	150,4
Belgia . . .	11.093	30.400	7.666.000	36,5	14,0

Teistel siin nimetatud riikide valdamisel on alla 10.000 km raudteid; kõige väiksem raudteede võrk on Hollandi Guayana'l, kus kogu raudteede pikkus kõigest 60 km on. Mis puutub Saksamaa raudteedesse, siis peegeldub ülal toodud arvudes ainult liikumisele avatud raudteede võrk ilma kitsarööpaliste tööstusliste raudteedeta.

Maailma raudteede kogupikkus on sellega 1.215.730 km, mis vastab 30 kordsele maakera pikkusele (ümarguselt 40.500 km). Võrreldes 1922. aastaga on kogu maailma raudteede võrk suurenenud 18.285 km võrra, kõige tuntavam raudteede juurdekasv on Venemaal, Jaapanis ja Poolamaal olnud. Raudteede pikkuse vähenemine on silma-

torkav Ameerika Ühisriikides, kus eksploateeritavate raudteede võrgu pikkus on vähenenud ümarguselt 1700 km võrra. Põhjuseks selleks on Ameerika raudteede seltside vähenenud teenistus, mille tõttu viimased on sunnitud olnud mitmeid liine Põhja Ameerikas sulguma.

Raudtee juurdekasvule paneb teatava piiri ka võistlus omnibusside ja veoautode liikumisega, mis aasta-aastalt järjest tõuseb ja mis raudtee arenemist tagasi tõmbama sunnib.

### Üksikute ilmajagude järele raudteid:

Ilma jagu	Raudteede pikkus km	Pinna suurus ruutkm	Elanikute arv	Raudt. pikk.	
				iga 100 ruutkm peale	iga 10,000 elan. peale
Ameerika . .	598873	40872900	210044000	1,5	28,5
Euroopa . .	379991	8922100	412500000	4,3	9,2
Aasia . . .	129510	41983900	1.063.071.000	0,3	1,2
Aafrika . .	59674	20798700	103165000	0,3	5,8
Austraalia . .	47682	7992200	13343000	0,6	35,7
Kokku	1215730	120569800	1802123000	1,0	6,7

## Rahvusvaheline keel ja Esperanto.

### A. Pung.

On saatuslikeks õnnetuseks osutunud inimsoole, et aastatuhandete jooksul on arenenud palju väljendusviise, keeli, ühele ürgtarbele – väljendada sõnas mõtteid ja tundeid.

Keelte paljusega põhjendatud mitteamu- saamine rahvaste vahel, ning sellega koos rahvaste tõuline ja suguharuline erinevus, on olnud enamasti juhtumisel põhjuseks sõdadele ja verevalamisile ning paljuile muile õnnetustele inimsoo ajaloo jooksul.

Sellest said ka vanad kultuurrahvad aru ning sellest see mõte vanaaja heebrealasil, et paljud keeled on vaid nuhtluseks jumalast. Ka vanaaja eestlased uskusid, et on olnud kunagi „õnnis aeg“, mil inimesil ja koguni ka elajail on olnud ühine keel ning nad on saanud üksteisest aru. Ja kui inimesed üksteisest aru said, elasid nad õnnes ja rahu, ning jumalad võisid tulla nende juurde maa peale maha.

Kuid mitmesuguseil tingimisel paljude aastasadade jooksul jagunesid inimesed rahvaiks omaste keeltega, ja need üksteist mitte mõistes osutusid vaenlastena ja algasid võitlust. Unustas inimene temale Looja poolt antud parimad annid – armastuse ja inimlikkuse ja muutis barbaariks.

Nii mõnigi kord on ka meie ajal kultuurinimesed barbaaridega samas olukorras, mil üksteist mitte mõistes, peavad abiks võtma ürgaegseid mõistete väljendusviise – zeste, nagu seda igapäev väljamaalastega läbikäimise juures võime näha.

Loomulikult nõudis elu igal ajal laialdasemalt tarvitavat ühist keelt, ning sellena osutusid alati suuremate ja vägevamate kultuurrahvaste keeled. Meie aja rahvaste

omavaheline võistlus, kus mõne rahva keele esikohale nihkumisega ka tema üldine poliitiline ja majandusline mõju kasvab, on loonud seisukorra, kus ühel rahval ei ole kuidagi võimalik lubada, et teise rahva keelt tema omast eelistataks ning seda isegi õigustataks rahvusvaheliselt.

See on üks neist mõjuvaist põhjuseist, milledest tingitud tarve luua kunstilist rahvusvahelist keelt.

Kuigi rahvusvahelise keele loomise mõte on juba vana, ent omast praktilises teostumises on ta võrdlemisi noor. Põhjuseks oli, et üldse kaheldi kunstilise keele loomise võimaluses ja arvati, et keel, kui niisugune, on looduses täiesti iseseisvalt olev ja oma enese olemisest ettedikiteeritud seaduste järele arenev organism, ning sellega on kunstiline keel, kui inimese vaimusünnitus, hingetu ja ei suuda saavutada edu tavalises elus. Ka praegu on palju inimesi levineva rahvusvahelise Esperanto keele suhtes indifferented ainult neile eelarvamisele rajatud põhjuseil ilma et võtaks vaevaks asjaga lähemalt tutvuneda.

Ent kui need eeldused õiged oleks, siis võiks mõnel metsrahval olla arenenum keel, kui mõnel kultuurrahval, kuid seda ei ole ega saagi olla sel lihtsal põhjusel, et keel on vaid inimsoo ühiskondlikes elus ettetulev loomulik nähtus, sest väljaspool seda ei ole teda olemas ja ta kaotab oma mõtte. Keel on vaid mõistete edasiandmise abinõu. Ta on nagu iga teine tavaline abinõu muutuv ja muudetav inimese enese tahtel elust tingitud põhjuseil.

Ühiskondlike elu edenemisega ja muutumisega luuakse ürgnõud keelt vastavalt

muuta, arendada, rikastada uute sõnadega ja uute mõtteavaldusvormidega, et võimaldada olukorra muutmisega esilekutsutud uute mõistete väljendamist. Igaüks meist võib seda eesti keele praeguse arenemise juures lähemalt tähele panna. Iseseisvuse saavutamiseks pidime meie paljuid elunähtusi ja mõisteid muutma ehk uuesti looma, ning saabus tungiv tarve vastavalt arendada meie keelt tarvilisele kõrgusele, ja see progress on silmanähtav. Kõik kultuurkeeled on teatud määral kunstilised, sest nad on arendatud inimeste eneste poolt teadlikul tahtel.

Kunstiline keel peab silmas pidama looduse keeli ja peab põhjenema samail alusil, kuid ühtlaselt peab ta ka nende krooniks olema. Et kunstilise keele sihiks on olla rahvusvaheline, siis peab tema vastama ka paljuile muile üldiselt rahvusvahelise keele kohta ülesseatud nõudeile.

Selle probleemi lahendas Dr. Zamenhof, tema loodud Esperanto keele läbi ning see õnnestas temal täiel määral tänu tema ülipeenele keeletundlikkusele. Pääle selle oli Dr. Zamenhof inspireeritud kõrgest ideest, et ühise keele maksmapanemisega viiakse kõik rahvad üksteisele lähemale ning nad moodustavad ühe „suure perekonna“, kus valitseb armastus ja rahu.

Prohvelikkus, suur inimesearmastus ja sügav elumõistmine avaldasid kogu tema loomingus, ning need kõrged mõtted olid selleks ürgallikaks, kust ta ammutas jõudu oma loomingu teostamiseks ning suurt kannatust ja ohvrimeelsust keele levitamiseks oma elu jooksul.

Et Esperanto keel on üldiselt rahvusvahelise keele kohta ülesseatud nõudeile kõige vastavam oma erapooletuse, keele struktuuri ja harmoonilikkuse ning mitmete muude kaunite omaduste tõttu, siis on ta rahvusvahelise keelena kindla poolehoiu võitnud, ning tema viimased edusammud on otse hämmastavad. On osutunud valena paljude teadusemeeste ennustused ja arvamised rahvusvahelise keele loomisvõimaluse, Esperanto ja tema eluvõimulikkuse üle ning nende teadusemeeste ennustused jäävad püsima ajalukku vaid kui pilge nende meeste teaduse üle.

Vaevalt leidub rahvusvahelisi kongresse või organisatsioone, kes teda ei soovitaks või ei tarvitaks. Ta on tunginud kõigisse eluavaldusesse, ning paljuil aladel on ainult temaga võimalik saavutada häid tagajärgi rahvusvahelises ulatuses.

Tõendused on siin üleliigsed, igal asjast huvitatul on võimalik nendega lähemalt



**Ernst Grünberg**

Rongide liikumise korraldaja riigiraudtee valitsuses ja ajakirja „Eesti Raudtee“ vastutav toimetaja.

28. detsembril 1925. a. püüis oma 25 aastast teenistus juubelit.

tutvuneda Esperanto organisatsioonide ja ajakirjanduse kaudu.

Asja tähtsust silmas pidades on ka riigivalitsused temaga tõsiselt arvestama hakanud ning teda võetakse ikka rohkem ja rohkem ametliselt tarvitusele ja viiakse koolidesse.

Välismaail on see mihmel pool teostamisel, ja küsimust arutatakse igalpool suure elavusega. Ei tahaks uskuda, et meie siin teistest rahvaist peame maha jääma, sest iga tsivilisatsiooni sõber ja kultuuri austaja peaks oskama hinnata seda suurt väärtust, mis peitub ühise keele maksmapanemises.

Vaimusilma ette tõuseb kauge tuleviku pilt, kus kõik rahvad tundes end inimsoo ühtlaste liigetena, püüavad ühiselt edendada inimsoo vaimukultuuri ja koos korraldada oma elu ligimesearmastuse ja õigluse alusel, mis viib meid sihile – inimsoo õnnele.

\*

(Järeltrükk esperantokeelsest ajakirjast „Informoj de Esperanto Asocio de Estonio“). Märkusi eeloleva artikli kohta.

Eeltoodud artikkel on kirjutatud meie raudteelaste seas tuntud parima esperanto keele valdaja ja aatelise esperantisti poolt, kes alati on püüdnud, niihästi esperanto keelt, kui ka tema kõrget aadet – inimsoo õnne – eestkätt omade kaasteenijate raudteelaste seas, levitada ja propageerida.





**Hans Peets**

Riigiraudtee tulude kontrolli arvepidamise revident.

1. detsembril 1925. a. pühitses oma 40 aastast teenistusjuubeli. H. Peets on sündinud 21. jaanuaril 1861. a.

Keeleküsimus on raudteeasjanduses juba algusest saadik üheks mõõdapääsematuks lahendusajaks olnud, sest ei möödu ainustki rahvusvahelist raudtee kongressi või konferentsi, kus ta ühel või teisel kujul arutusel ei oleks. Raudteed, kui niisugused, millede funktsioonid ei piirdu kitsaste rahvusriikide piiridega, peavad tahtmata tegemist tegema ülesannetega, mis võimaldaksid meile, esiteks, omavahelist läbikäimist teostada naabririikide samade asutustega ja, teiseks, mis hõlbustaksid raudtee tarvitajate – peaausjalikult reisijate olukorda.

Praeguseaja rahvusvaheliste raudteekongressidel ja konferentsidel tarvitatakse ametlikult mõne suurema rahva keelt – kas üksi ehk jälle mitu keelt korraga; ühed ja samad ettepanekud tulevad enne, kui nad kõigile kongressist osavõtjatele arusaadavaks osutuvad, mitmesse keele tõlkida. Lehitsege nende konferentside protokolle, kust leiate, enesestmõistetavalt, kõige suuremate rahvaste keelte, nagu saksa, prantsuse, inglise j. n. e. kõrval ka daani, rootsi, poola, serbia, tschechi j. t. keeli. Miks peaksidki siis viimased seal puuduma; on ju kõigil rahvastel üheväärline seisukoht selles asjas.

Tulemuseks on neil kavadel, et protokollid täituvad suuremalt osalt ainult tõlgetega,

millised seal aga tõelise ballastina erinevad. Samal ajal peavad kõik selle ballasti eest maksma, saades vastu üksnes trükitud paberit.

Statistikerite asi on välja arvata, kui suurel määral sarnane teguviis üldmajandusesse jälgi jätab.

Kuni aga rahvusvahelistel toimingutel oleks tarvitusel kõigile ühteviisi mõistetav keel, mis näiliselt kellegi eesõigust ei väljenda, areneks läbikäimine ja arusaamine inimkonna üksikute kihtide vahel, loomulikult suuremaulatuslikes mastaabis. Lõputulemuseks oleks praegusel ajal tõlgete kulude kokkuhoidmine ja – laiemas ulatuses – kogu majanduse tõus. Siis vaatame harilikku igapäevast läbikäimist. Mis kasu on võõral kusagil Balkanil pealkirjades ja kuulutustes mitmete kohalikkude keelte paralleelsust tarvitamises raudteel. Kohalikkudest reisijatest, võib olla, mõistavad ühteviisi kõiki neid paljud väljendusid, kuna nad võõrastele ikkagi arusaamatuks jäävad.

Miks ei ilmu veel kusagil vagunitesse ja jaamadesse pealkirjad, mis niihästi Argentiinas, kui ka Jaapanis ühesugused ja ühteviisi arusaadavad oleks? Kas ei jääks siis mõnedki arusaamatused ja eksitused olematuteks, millised nüüd laias ilmas igapäevaseks nähtuseks on ja missugune asjaolu inimkonna liikmete vahel, ainult pahandust külvab.

Selle sihi, pahanduste ja arusaamatuste kadu poole, – eesmärgile, kuis kõik inimesed vabalt üksteisele vastastikku arusaadavad, on ilma nii omaste, armsate ja südametele külge kasvanud emakeelte kõrvale jätmiseta ja ilma mõne suurema ja vägevama rahvakeele pealesundimiseta, sammutub eesrinnal rahvusvaheline ilmakeel – Esperanto.

Sellepärast, kes tahab õige isamaakodanik olla, temale tululiku teenijana esineda ja kes tahab ennast ühtlasi ka arusaajana ilmakodanikuna tunda, ei kohku tagasi väikese vaeva eest – Esperanto õppimisest. – Eriti raudteelase ilusaks kohuseks peaks olema roheline rahumärgi kandmine.

Praegusel ajal on esperanto keele õppimine igaühele kättesaadav, kas iseõppimise teel, milleks head õpperaamatud meil olemas, või keelekursustest osavõtmise läbi, millised linnades vahetpidamata tegutsemas.

Kõik keda huvitab Esperanto, pöörake teadete saamiseks raudteelaste – esperantistide grupi juhatuse poole Tallinn, Telliskivi tänav nr. 34.

# Kroonika.

## Eesti.

**Raudtee tariifidest ja asjaajamise korrast.** (Väljavõte herra teedeminister ins. O. Ambergi seletuskirjast ajakirjandusele).

**Bagaashi veotariifi tõstmisest.** Raudtee sissetulekuid võimaldavad meil kolm asjaolu 1) tariifide tõstmine, 2) asjaajamise lihtsustamine ühes ametnikkude vähendamisega raudteel, 3) kokkuhoidmine tehniliste paranduste ja kütteenite juures. Kui meie võrdleme reisijate ja bagaashi veotariifi meie naaberriikidega, siis saame meie järgmise pildi:

Reisijate vedu 100 km pealt:

Riigi nimetus	1. kl.	2. kl.	3. kl.	10 kg bagaashi.
Eesti	450	300	150	25
Läti	561	374	187	38
Leedu	882	583	294	37
Vene	—	622	302	29
Saksa	964	664	445	45

Nagu sellest võrdluses näha, on meie tariifid mõne riigi omadest üle 100% odavamad.

Enne ilmasõda loeti Vene raudteede reisija-kilomeetri omahinnaks Mk. 1,83, kus rongikoormatus oli 8 reisijat iga telje peale. Meil on aga keskmine koormatus 7 reisijat telje peale, seega peaks keskmine kulu reisija-kilomeetri pealt vähemalt Mk. 2 olema, kuid 1924. aastal on tulu olnud ainult 1,59 mrk. Nendest andmetest on selgesti näha, et reisijate veotariifi tuleks tõsta. Kas aga praeguste kitsaste majandusliste olude juures seda teha võib, on küll küsitav, aga 25% võiks seda kindlasti tõsta, siis saaks sellest raudtee umbes 100 miljoni marka aastas rohkem sissetulekut.

Viimasel ajal on raudteevalitsus esinenud bagaashi veotariifi kõrgendamise ettepanekuga. Et see tõstmine kaugemaaliste saadetuste vedu ei halvaks, tuleks bagaashiveo juures differentsiaal-tariifi süsteem maksma panna, nagu see juba kaubaveo juures meil maksev on. Selles mõttes on ka raudteevalitsuse ettepanek, nii et esimese 100 km pealt tuleks seda tõsta umbes 50% teise 100 km pealt — 25% ja üle 200 km kauguse peale mitte tõsta, ainult tariifi norm tuleks ümarguseks teha. Bagaashi veotariifi tõstmine annaks raudteele aastas umbes 8 miljoni sissetulekut rohkem.

**Raudteevalitsuse asjaajamine.** Mis meie asjaajamisesse puutub laiaroopalisel raudteel, siis valitseb siin täielikult endine veneaegne bürokraatism. Siin on tingimata

kõikidel aladel tarvis lihtsustamist. Selleks võiks meil eeskujuks olla nii mõneski asjas kitsaroopalise raudtee asjaajamise viis.

Et seda kergem läbiviia oleks, on tarvis tingimata, et raudteevalitsused saaks ühendatud ja terve raudteevalitsus ühte hoonesse tsentraliseeritud kõikide oma osakondadega. Praegu, kus laiaroopalise raudteevalitsuse üksikud ametkonnad laialipillatud on igaüks oma hoones, on kõikidel neil ikka laiendamise katse omaette, kui aga need kõik ühte hoonesse koondatud saavad, siis võib kantseleide ja raamatupidamise alal suuremaid kokkutõmbamisi saavutada. Raudteede valitsuste ühendamine ja tsentraliseerimine vähendaks raudteede kulusid aastas umbes 12–15 miljoni marka. Ka liini teenistuses võib suuremaid kokkuhoidmisi saada, kui jaamades pöörangute mehhanismi tsentralisatsioon läbiviia ja Tallinna jaamas blokk-süsteem sisseseada, kuid kahjuks on 1926./27. aasta eelarves nõutud summa kustutatud. Peale sauaparaatide, mis praegu Tallinna-Narva liinil ja Tapa-Pritsu vahel töötavad, sisseseadmist, on ametnikkude vähendamine seal läbiviidud; seda tuleks veel teistel liinidel teha, selle juures liiniteenijate palgaolusid tõstes.

Kuna vedurid põlevkivi kütte peale läinud aastal kõik üleviidud on, siis võib loota, et nüüdsest peale, kui põlevkivi aga tarvilikul arvul kaevandustest anda jõutakse, iga aasta kütte alal 40–50 miljoni kokkuhoidu saavutatakse.

Põlevkivi tagavarad peaks raudteel ladudes kõige vähemalt 5–6 kuu jaoks olema, kuna praegusel ajal seda ainult nädalate päevade jaoks on ja selle tõttu tuleb puid veel vedurite küttena tarvitada. Suureks paheks on veel raudteel, et meie veneajast väga mitme tüübilised vedurid pärisime, see asjaolu nõuab nii kütte kui ka paranduste alal üleliigseid kulusid, kui oleks ühe kahe ehk kolme tüübilised vedurid. Lühikeste maade veo pealt annab see ennast iseäranis tunda, nii näiteks Valk-Irboska, Tallinn-Paldiski ja Tartu-Elva liinidel.

Siin saaks parandust selle läbi, kui saaks tarvitusele võetud 1) väiksemad vedurid, 2) dieselmootorid, mis meie põlevkivi õliga kütta tuleks ja 3) Tallinn-Paldiski vahel võiks akkumulaator-vedurid sisseseada. Mis nende kolmest tüübist kõige odavam peaks olema, seda tuleb igatahes põhjalikult veel läbikaaluda.

Preemiate sisseseadmisega nii vedurite kütte juures kui parandustööde peal töökodades on teatavaid positiivseid tagajärgi saadud ja preemia mõistet tuleks laiendada ka ehitus- ning remonttööde peale liinil.

### Toimetusele saadetud kirjandus.

**Grosse Ersparnisse durch Abdampfverwertung** sind für jeden Dampfmaschinenbetrieb durch Verwendung von Gegendruckmaschinen bzw. durch Zwischendampfenahme zu erzielen. Der Abdampf, welcher praktisch die gleiche Heizwärme enthält wie besonders erzeugter Heißdampf, kann für die verschiedensten Heiz- und Kochzwecke verwendet werden. Im

Januarheft der Hanomag-Nachrichten schildert ein Aufsatz von E. Falz anhand von praktischen Beispielen die wirtschaftliche Bedeutung der Abdampfverwertung und des Hochdruckdampfes. — Neben dieser, in erster Linie den Dampfmaschinenbesitzer interessierenden Abhandlung, bringt das Heft noch einen Artikel über das neue Gross-Kraftwerk Hannover, sowie eine Untersuchung über die Taupunkt-Temperaturen der Verbrennungsgase fester Brennstoffe von Ingenieur Hennig. — Die Hanomag-Nachrichten erscheinen im Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden.

**Põlevikivi ja põlevikivitoöstus Eestis. M. Raud.** Äratrükk koguteosest „Eesti“. Riigi Põlevikivitoöstuse kirjastus 1925. 24 lhk Hind?

## Pärnu-Tallinna k.-r. raudtee valitsus

teatab, et platside rendiraha maksmatajätmise pärast müüakse mitmesugused metsamaterjalid avalikul suusõnalisel enampakkumisel alljärgnevalt:

Müügikoht ja -aeg	Materjalide omaniku nimi	Materjalide hulk ja nimetus	Materjalide asukoht
<b>Laiksaare jaamas</b> 6. veebr. kell 11 homm.	T. Sepp	67 haavapakku	Pik. 203 peal
„ „ „ „ „ „	Teadmata	41 „	„ 109 „
<b>Massiaru jaamas</b> 6. veebr. kell 2 p. l.	Laussen & Co.	16 segipalki	Pik. 232 peal
„ „ „ „ „ „	A.-s. Angest	2 männipalki	„ 241 „
„ „ „ „ „ „	V. Tohv	23 lepakaku	„ 296 „
„ „ „ „ „ „	N. Kamõschev	1 kuusepalk	„ 278 „
„ „ „ „ „ „	„	3 „	„ 280 „
„ „ „ „ „ „	„	2 „	„ 282 „
„ „ „ „ „ „	J. Kask	½ k.-s. toepuid	„ 354 „
„ „ „ „ „ „	A. Pops	31 haavapakku ja	„ 255 „
„ „ „ „ „ „	„	1 haavapalk	„ 353—430
„ „ „ „ „ „	J. Weisenberg	3 j.-s. halupuid	peal
<b>Esna jaamas</b> 8. veebr. kell 9 homm.	Hortik	60 kuusepakku	Esna pl. nr. 5
<b>Koogiste platvormil</b> 9. veebr. kell 10 homm.	Bleimann	14 k.-m. turbamulda	Koogistel
<b>Mõniste jaamas</b> 11. veebr. kell 9 homm.	Teadmata	3 k.-s. segipropse	47 klm. p 7
<b>Voltveti jaamas</b> 13. veebr. kell 8 homm.	J. Laagus	½ k.-s. toepuid	203 klm. p. 10
<b>Surju jaamas</b> 13. veebr. kell 2 p. l.	Schedack	86 haavapakku	Surju jaamas
<b>Järva-Jaani jaamas</b> 1. märtsil kell 9 homm.	Pappel	7 kubikut propse	J.-Jaani pl. 3
<b>Halliste jaamas</b> 2. märtsil kell 9 homm.	Vilj. El. Selts	3 kub. paberipuid	Halliste j.

Kui esimesel müügil võlgnevat summat ei pakuta, teostatakse teistkordne müük samadel päevadel ja kohtadel ühe tunni aja pärast, alates vabast pakutavast summast.

### Pärnu-Tallinna k.-r. raudtee valitsus

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