

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

TOIMETUS JA TALITUS: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32. (Kopli ülesõidu koha juures.) Kontor avatud kella 10—15. Tel.: 192 raudtee keskjaamast. Tegeva toimetaja E. TIMMA kodune telefon 19-58, Lühike jalg 4—3. Vastutava toimetaja E. GRUNBERGI kodune telefon 31-41, Raekoja 2—2.	Ilmub kord kuus.	KUULUTUSTE HINNAD:
	Tellimise hind: kaasanne-osa kaas- kõigi kaas- teta annetega annetega 1 a. M. 240.— 300.— 400.— 1/2 " " 120.— 150.— 200.— 1/4 " " 60.— 75.— 100.— Üksiku numbri hind 20 mrk.	1-lehekülg . . . M. 4000.— 1/2 " . . . M. 2000.— 1/4 " . . . M. 1000.— Kaantel 50% kallim.

Nr. 12 (67)

1927. a.

6. aastakäik

Riiselja—Orajõe raudtee pikendamisest.

E. Timma.

1923. aastal ehitati selleaegse Pärnu—Tallinna kitsaroolalise raudteevalitsuse poolt Riiselja—Laiksaare—Orajõe kitsaroolaline harutee, 44 km ulatuses.

Tähenadatud raudtee sai peamiselt metsa väljaveoks ehitatud, kuna reisijate vedu on enam-vähem kõrvalise tähtsusega. Harutee lõpupunktiks on Orajõe pooljaam, mis asub põlise metsa sees, umbes 4 km Ikla (Heinaste) sadamast eemal. Juba raudtee ehitamise ajal oli kavatsus seda teed Ikla väljaveo ehitada, kuid see kavatsus jäi sel korral teostamata, vastuseisu tõttu teedeministeeriumi poolt, kes kartis võistlust läti Heinaste—Volmari teega.

Mõni aasta hiljem anti ettevõtja insener Vidjakin'ile luba metsaveo haruteed Orajõe jaamast edasi ehitada, tingimisel, et roopad annab raudteevalitsus tasuta mahapanemiseks, mille eest raudtee hiljem riigile ülelähleb.

Nii see ka sündis. Ins. Vidjakini poolt ehitati 1926. aastal kaubarongide liikumiseks enam-vähem kõlbulik raudtee Orajõe—Ikla (0,7 km Ikla alevikust), 4 km pikkuses. Nüüd on see teeharu riigile üle läinud, järjekuldselt teedeministeerium seisab ülesande ees, kuidas seda teed edasi kasutada.

Pikendades seda raudteed Ikla, avaneb võimalus väheste kulude juures korraldada kauba- ja reisirongide liikumist teostada Iklast Pärnuni.

Kuid peale selle avaneb siin ka teine juba laiem tähtsusega võimalus ja nimelt raudtee ühendamine Heinaste—Volmari kitsaroolalise teega. Ikla on läti Heinaste (Ainazi) aleviku „eeslinn“; eesti-läti riigipiiride kindlaksmääramisel sai Heinaste alev pooleks aetud, Eestile sai selle juures

vähem osa alevist, Ikla küla nime all. Mõlemate raudteede ühendamine oleks väheste kuludega teostatav, sest on ju Ikla ja Heinaste läti raudteejaama vahet kõigest umbes 1 km.

Teine küsimus on aga, kas see majanduslikult meile kasulik on. Mitmelt poolt on arvamisi kuulda, et mõlemi raudtee ühendamine tõttu satub Pärnu—Laiksaare—Ikla liin Riia mõju alla, ja et metsaveod sihitakse siis Heinaste ehk koguni Riia sadamatesse.

Kuid need vaated on liiga pessimistlikud. Heinaste, kui väljaveo sadam, ei tule üldse kõne alla, sest sadam on sõidutee madaluse tõttu suuremate laevadele kätesaamata, sadama sisseseaded ja muul on sõja ajal lõhutud, mille ülesehitamist nii pea oodata ei ole. Ka Riia sadama tarvitamine oleks siin võimata, sest Riia sadam on Heinastest ümmarguselt 120 km kaugemal, kui Pärnust. Tähtsuseti siin pole ka see, et kaupade sihitamisel Riiga tuleb Volmari kulukas ümberlaadimine ette võtta, sihitusel Pärnu sadamasse — seda aga tarvis ei ole.

Kui veel kaugemale minna ja oletada, et lätlased kord Ruhja—Lemsalu (Limbäzi)—Riia kitsaroolalise raudtee ehitavad, ka siis ei lüheneks tuntavalt Heinaste—Riia vahe Pärnu kahjuks.

Kõike seda arvesse võttes, ei ole karta, et metsamaterjal ja muud massilised kaubad Pärnu—Orajõe liinilt Heinaste ehk Riia sadamatesse valguma hakkaks, vaid, vastupidi, tuleb oletada, et osa metsavedudest Volmari—Heinaste teelt Pärnu sadamasse sihitud saab, sest alates Ozoli (45 km Heinastest Volmari poole) on Pärnu sadam

lähemal, kui Riia oma. Ka kaupade impordi soodustamist Lätimaalt mõlemate raudteede ühendamisel ei võiks kõne alla võtta, sest Riia ja Pärnu vahel on korralik laevaühendus, mis võimaldab raudteest palju odavamalt kaubavedu nimetatud linnade vahel; sellepärast ei ole karta Riia kaubandusliku mõjupiirkonna edaspidist laienemist nimetatud kohtades.

Järjekult, mõlemate raudteede ühendamise ei ole eesti raudteele ega Pärnu sadamale sugugi kahjulik, enim võib vedude juurdevõitmisel Latvijast isegi teatavate kasudega arvestada. Pealegi oleks sel korral võimalik parem reisiühendus Riia—Volmari—Pärnu vahel, pannes Volmarist Pärnu otsekohesed magamisvagonid liikuma. See asjaolu on eriti tähtis Pärnule, kui moderniseeritud suvituskohale.

Orajõe — Ikla metsaveoraudtee kordaseadmine alaliseks liikumiseks ja pikendamise kuni Iklani nõuaks umbkaudu 20.000

krooni kulusid, ühendustee ehitamine Iklast Heinasteni oleks vast umbes sama kallis. Sellega oleks ehituskulud võrdlemisi madalad.

Viimasel ajal on kohaliste elanikkude poolt veel teine selle raudtee pikendamise projekt esile kerkinud, nimelt harutee pikendamine Orajõelt Dreimanni mereäär- sse külasse.

Kuid see kava on arvatavasti vaevalt teostatav, sest ta nõuab täitsa uue raudtee ehitamist, missugune oma 15.000 — 20.000 krooni maksmata läheks, kuna aga raudtee arvatavad tulud oleks minimaalsed. Päävas ehk korjaks vaevalt 10 reisijat ja nõdalas heal juhtumisel mõni vagun kaupu, — kuid sellepärast ei maksa veel uut raudteed ehitada!

Lõpetades, peab tähendama, et kui Pärnu — Orajõe raudtee pikendamine ükskord teostub, siis ei või kahtlust olla, et see, majanduslikku külge arvesse võttes, Iklani pikendatud saab.

Kohaliku tähtsusega veeteed majandus- lise tegurina.

Teedeinsener Aug. Wellner.

Meie ühendusteede küsimuses on viimasel ajal erilise tähelepanu vääriliseks saanud maanteed ja nende korraldamine ning samuti mootorliikumise korraldamisega

ühenduses olevad küsimused laiaroopalisel raudteel. Mõlemite küsimuste arenemine on võtnud üldiselt selle suuna, mille meie omis artiklites „Mõnda meie maanteed



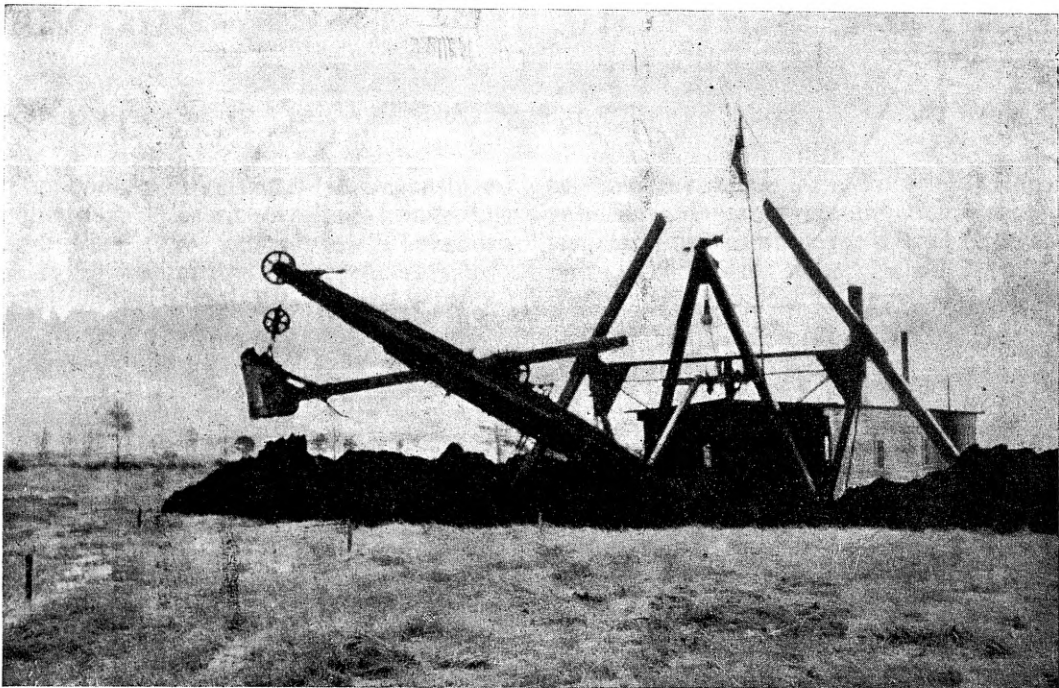
Säde jõgi Valga lähedal süvendatult.

korraldamisest" („Eesti Raudtee“, 1925. nr. 8) ja „Mõtteid liikumise korraldamisest meie laiaroopalisel raudteel“ („Eesti Raudtee“, 1925. nr. 11/12) ette tähendasime.

Maanteede küsimuse lahendamisel seejuures meie äranägemise järele on liialduseni mindud ehk vähemalt kavatsetakse liialdusteni minna. Ühendusteede küsimuste käsitlemisel unustatakse tihti väljaminna sellest lähtekohast, missugune loomulik on transportküsimuste arutusel.

Asja arutamisel peab alati silmaspidama majanduslist külge ja kaaluma, missugune abinõu ühe ja sama transpordi järele oleva nõude rahuldamiseks eksploatatsioonis kõige

tega meie eriteadlaste ettekujutuses sarnane veeteede üles, kus suured praamid ja laevad liikuda võivad ja sellepärast öeldakse õigusega, et meil niisuguseks liikumiseks kaubad veo jaoks puuduvad. See kivinenud ettekujutus suurtest veeteedest ei vasta koguni mitte tõelustele. On teada, et Soomes, näiteks, terve võrk väiksemõdulisi kaanale on väikeste aluste liikumiseks, veel suuremal määral on Hollandi kaanalite võrguga kaetud, Prantsusmaa väikesed laevasõidu kaanaliid on ammust ajast tuntud, Saksamaal kasutatakse koguni maaparanduse otstarbel reguleeritud jõgesid väiksemõduliste aluste liikumiseks. Neid väiksemõdulisi veeteid



Süvendaja läti Säde jõel.

odavam tuleb. Selge on, et kui need miljardid maanteedesse investeerida, millest maanteede seaduse puhul juttu on olnud, et selle kapitaali kulule eluline tarvidus transportabinõude järele ei vasta ja kulutatud kapitaal raske koormana kogu rahvamajanduse peal lasuma saaks.

Missuguses suunas ja ulatuses maanteede küsimust lahendada tuleks, selle juure tuleme vahest teine kord tagasi, kuid praegusel korral tuleks tähelepanu juhtida ühe transportala peale, mil tähtsus ei puudu ja mis, võib olla, hea eduga mõne teise ühendusabinõu aset vähema kapitaali kuluga täita võib.

See ühendusabinõu on veeteede. Kahjuks kerkib ühenduses veeteede mõis-

mööda liiguvad ehitusmaterjalid, küttematerjalid, masinad, põllurammu, tööstussaadused. Ka tarvitatakse neid reisijate liikumiseks.

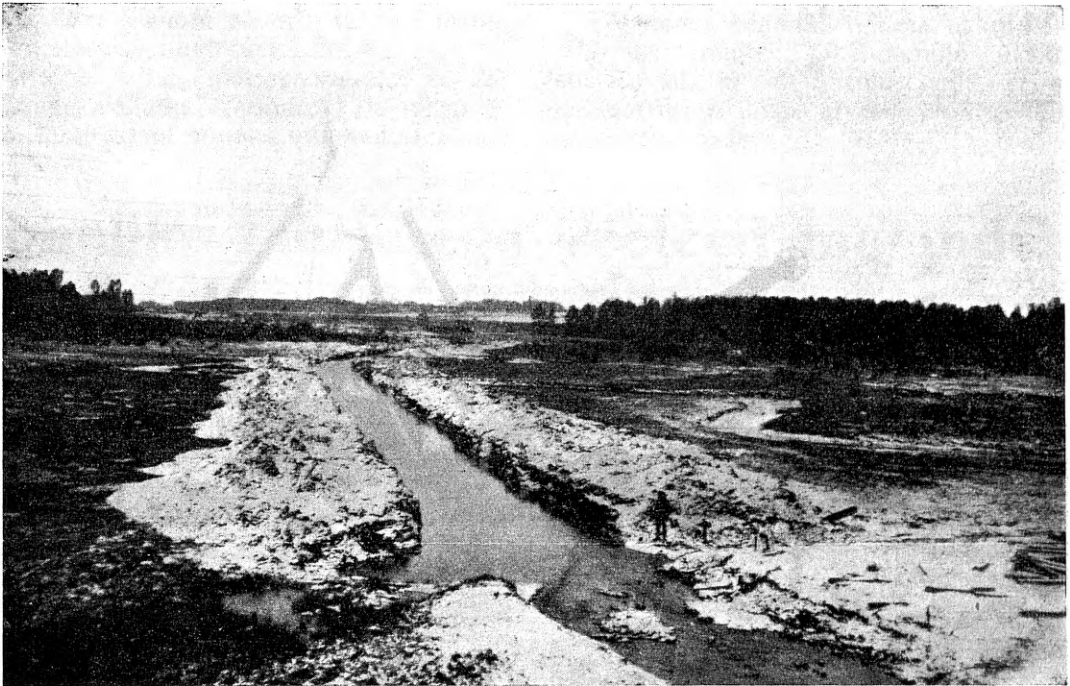
Looduslikud tingimused meil sarnaste veeteede loomiseks on üsna soodsad — lausik maa ja tihe jõgede võrk. Mõnel juhusel, eriti seal kus jõe reguleerimine mõne teise otstarbega tarvilik, tuleb veeteede loomine 100 t aluste liikumiseks süvisega umbes 1,0 m märksa odavam, kui maantee, kõnelemata raudteest. Võtame näiteks kas või Viljandi—Võrtsjärve veeühenduse Täna-silma j. mööda. Selle veeteede korraldamine ei peaks minema maksma üle 40–50 milj. Emk., seejuures avaneksid kultiveerimise võimalused üle 1000 ha soostunud maaalale.

Võrtsjärve–Viljandi veetee muudab Viljandi sadamalinnaks suurel Narva–Peipsi–Emajõe veeteel. Maantee kordaseadmise Viljandist Oiuni Võrtsjärve kaldal tuleb ka maksma umbes 40–45 milj. Emk., kuid tema mõju ei ulata üle Oiu kaugemale.

Kujukas näide, kus mõõdukate kuludega veetee loomine teostatav, on Kasarij. alam- ja keskjooks. Ligi 60 km pikkune veetee tuleb maksma umbes 35 milj. Emk.; õieti see kulu on suuremas osas maaparanduse nõuetest tingitud. Võimalik, et see veetee Läänemaale tähtsaks majanduslikuks teguriks välja areneb, kui Matsalu lahe kaudu Muhu väinaga ühendus luuakse.

vähemate kuludega eksploateeritavad. Veeteede korrashoiu kulud oleksid väiksed, siia kuulub peaaesjalikult kunstiliste ehituste korrashoid, kuna jõe- ja kaanali ulatusi nii-kuinii maaparanduse huvides korras peab hoidma.

Veeteede hindamine võrreldes maanteega või õreda liikumisega raudteega, nagu see meil on, ei ole kunagi lähemat käsitust leidnud — ei literatuuris ei ka rahvusvahelistel kongressidel. Veeteede ja raudtee võrdlusel on alati välja mindud massiliste kaupade edasitoimetamise seisukohast suurtele kaugustele, seal on väiksemõõdulised veeteed raudteedele alla jääma pidanud.



Säde jõe reguleerimine.

Halliste–Viljandi teedevaese piirkonna ühendamine Pärnuj. kaudu Pärnu linnaga tuleb ka odavam, kui mõni teine tüüp korralikku ühendusteed.

Huvituseta pole märkida, et ka veetee loomine Viljandi ja Pärnu vahel kallim ei tule, kui kitsaropaline raudtee.

See asjaolu, et üksikuid veskitiike ja soodsate sügavustega loomulikus seisukorras jõeosi kohati mootorliikumiseks kasutatakse, tähendab, et tarvidus sarnaste ühenduste järele on olemas.

Meie teede programmi teostamisel on kohalikkudel veeteedel oluline tähtsus; seal kus veetee läbi läheb, võtab ta enese peale rasked veod ja vähendab niimoodi peaaesjalikult maanteede koormatust; niisugustel juhusel oleksid maanteed veetee läheduses

Küsimuse käsitlemine selles tasapinnas, nagu meil, kus õre liikumine ja väikesed veokaugused, peab individuaalselt iga juhuse kohaselt eraldi sündima, kus juures leida tuleb vastavalt veoludele kõige kasulikumat rahvamajanduse seisukohalt ühendustee tüüpi.

Meil ei saa vististe kunstiliste magistraaltüüpi veeteede loomine lähemalt kõne alla tulla, väljaarvatud ajaloolise minevikuga erand üle Tartu–Viljandi–Pärnu, mis tähtsa majandusliku tegurina esineda võib. Lõuna-Eesti raudtee magistraali ühendus nende punktide vahel suure kapitaali kulu tõttu peab, nähtavasti, lähemas tulevikus teostamata jääma.

Läti kaubandusline ülekaal L. Eestis saab aga arvatavasti veelgi suurenema. Selge

on, et siin tariifi poliitika ei aita. — Kuid L.-Eesti veeteeloomisel muutub Tartu ja Viljandi Pärnu abisadamaks, kust L.-Eesti kaupadega varustamine saaks sündima. Talvine veeteelühenduse katkemine võib kompenseeritud saada tarviliste ladude soetamisega Tartus ja Viljandis, kuhu kaupade tagavarad talve hooajaks koondatakse. Mis puutub selle veeteelühenduse ehituskapitaalsesse, siis, nagu ülal juba tähendatud, oleks nõuetav kapital, arvatavasti, väiksem kui kitsarööplisel raudteel. Teised kohaliku tähtsusega veeteelühendused, missuguseid ühenduses maaparandustöödega luua võidakse, oma-

vad juurdeveetede tähtsuse kas raudteel või, kui paradoksaalne see ka ei paista olema, maanteel.

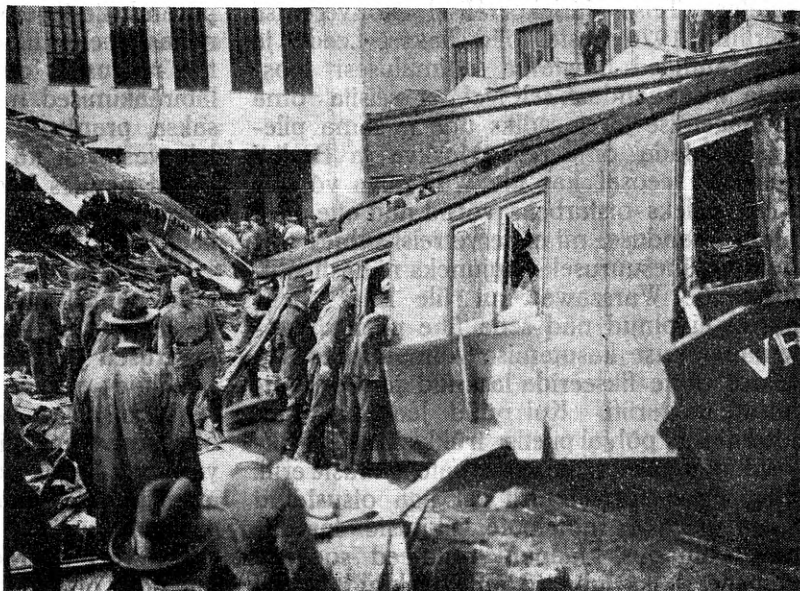
Nende ridade kirjutajale paistab selge olema, et meie ühendusteelühenduste võrgu arendamiskava tuleks veeteelühenduste arendamiskavaga täiendada, kus ei tuleks piirduda ainult olemasolevate veeteelühendustega, missuguses ulatuses seda küsimust on käsitatud ja vastavastuseelnuu välja töötatud, vaid tuleb ka kunstiliste veeteelühenduste korraldamise võimalusi ette näha. Seda nõuab nende teede rahvamajandusline erikaal.

Euroopa - Aasia otseühenduse III. järjekorraline konverents.



Euroopa-Aasia reisijate- ja bagaashive otseühenduse 3. järjekorraline konverents algas Riias 29. oktoobril. Päevakord sisaldas 30 küsimust. Konverentsist võtsid osa 21 veeteelühendust, missugused esitatud olid 65 delegaadiga. Senini on nimelt Euroopa-Aasia otseühendusesse liitunud järgmised veeteelühendused: Jaapani riigiraudteed, Korea rdt., Osaka-Shosen-Kaisha laevaselts, Lõuna-Mandshuuria rdt., Hiina riigirdt., Ida-Hiina rdt., Eesti, Läti, Leedu, Saksa, Belgia riigiraudteed, Prantsuse Põhja-erardt., Poola, Tšehho-Slovakkia, Austria, Itaalia riigirdt., S.S.S.R. riigiraudteed, S.S.S.R. kaubalaevastik. Otseühenduse laiendamise otsustarbel olid kutsed saadetud konverentsist osavõtmiseks ka: Soome, Rootsi, Norra, Daani ja Hollandi raudteelühendustele; nendest olid ilmunud ainult Soome ja Rootsi raudteelühenduste esitajad, kes aga teatasid, et nemad esialgu veel otseühendusega ei liitu, sest et nendel on enne seda veel tarvis korraldada laevaühenduse küsimust Soome ja Rootsi vahel, juurefõmmates vastavat laevaseltsi. Kuna korralikuks, kõigi mõnustega varustatud, Euroopa - Aasia vahelise otseühenduse läbiviimise tingimiseks oli juba esimesest konverentsist peale tarvilikuks leitud otseühendust teostada

eri luksus-rongiga, mis koosneks Rahvusvahelise Magamistvagunite Seltsi vagunitest, siis on senini ja jäävad ka edaspidi, Prantsuse ning Belgia raudteelühenduste tegelikult teostamisest välja, kuni sarnane rong pole käima pandud. Sarnase rongi käimapanemine aga S. S. S. R. teedel on sellekohasest kokkuleppest Magamistvagunite Seltsi ja S. S. S. R. valitsuse vahel. Kokkuleppe on põhimõtteliselt saavutatud, kuid selle lõplik sõlmimine viibib millegi pärast S. S. S. R. poolt. Teised otseühendust osavõtjad on nõus siiski ka otseühendust teostama seniste liikumisel olevate rongidega, kusjuures Lääne-Euroopast kuni Vene piirini see peasjal-



Raudteelühendust Soomes 1926. a. Helsingi faamas.



Raudteeõnnetus Soomes
Helsingi jaamas.

kult Põhja-ekspress rongiga teostatud saaks, ning edasi Vene teedel kokkukõlastatud Vene otseühenduse rongidega Kaugesse-Idasse. Konverents võttis vastu otsuse, et ka sarnastes oludes otseühendus osavõtjate vahel — peale Prantsuse ja Belgia teede — hiljemalt 15. mail 1928 a. saaks teostatud. Selle juures kandis asjaajaja raudteevalitsus (S. S. S. R.) ette, et juba 1-st augustist 1927. otseühenduse avamiseks on Jaapani ja teised Kaugeda raudteed, S. S. S. R., Eesti, Läti ja Poola raudteed nõusoleku avaldanud, kusjuures selgus, et Jaapani ja Hiina raudteed juba piletidki valmis on trükinud. Selle juures tõusis päevakorraale suurem põhimõtteline vaieldus. Teisel järjekorralisel konverentsil Berlinis 1926 aastal olid Saksa, Leedu ja Läti raudteed huvitatud võimalusest teostada otseühendust sel teel, et reisija oma äranägemise järele võiks ühe ja sama piletiga teostada oma reisi Moskva ja Berliini vahelisel teosal kas üle Warszawa või üle Riia; selleks otstarbeks võtsid nad ette pileti hinna alanduse, nii et terve reisi suhtes sõiduhind ühesuuruseks kujuneks niihästi sihituses üle Warszawa, kui üle Riia. Selle juures ei olnud nad seda ühe piletiga mõlema sihituse kasutamise võimalust konverentsil mitte fikseerida lasknud ja see ei sattunud ka tariifi. Kui nüüd Jaapani raudteed tariifi põhjal piletili trükkisid, siis trükkisid nad piletid üle mõlemate sihituste eriti. Käesoleval konverentsil sai aga otsustatud sama piletiga mõlemate sihituste tarvitamise võimalus. Jaapani raudteed soovisid et neile saaks lubatud juba trükitud piletili aasta jooksul ära kasutada, juurelisades, et

tegelikult ei saa reisijal siiski võimalust olema Kaugest-Idast sõites veel teel sihitust muuta sest juba Vene transiitviisa võtmisel peab ta äranäitama, missuguse piirijaama kaudu ta Venest välja sõidab; teise punkti kaudu väljasõit pole lubatud. Niikaua kui see moodus pole Venes muudetud — muutmise ei olene käesolevast konverentsist — ei ole ka tegelikke järeldusi käesoleva konverentsi otsusel valiku järele teel sõidusihi muutmise suhtes.

Sellega ei olnud Saksa, Leedu ja Läti raudteede esitajad nõus, vaid nõudsid, et Jaapani raudteed

peaksid kohe uued piletid trükkima, selle juures tähendades, et jaapanlased olla oma pääd talitanud ja sellepärast tulla neil ise selle järeldused kanda; nimelt olla niihästi tariif kui ka kokkuleppe alles veel kavad ja mitte maksmapandud. Küsimus muutus põhimõtteliseks. Et küsimust siiski mitte lahtiseks tüliküsimuseks jätta, olid Jaapani teede esitajad lõpuks nõus uued piletid trükkima, tingimisel, et küsimuse arutamisel väljendatud mõtted protokollis äramärgitakse.

Konverentsi peategevus kujunes kokkuleppe, tariifi ja teenistuskirjade lõpuliikude läbivaatamiseks ja nendesse tarvilikkude paranduste tegemiseks, missugused siis kohe neljas keeles fikseeritud said. Konverentsi töö raskuseks on peaauglikult see, et kõik läbirääkimised neljas keeles sünnivad: vene, saksa, prantsuse ja inglise keeles, ning sellele vastavalt ka kõik materjalid ja protokollid nendes keeltes teha tulevad ja allkirjutatakse; ainult tariifis puudub prantsuse keel.

Vastavalt võimalusele sama piletiga kasutada niihästi sihitust üle Warszawa, kui ka üle Riia, tulid vastastikku arvete õiendamise määrused põhjalikult ümbertöötada.

Muid põhimõtteliselt endistest konverentsi otsustest lahkuminevaid otsusi käesolev konverents ei teinud. Konverentsi päevakorras seisis ka asjaajaja valitsuse eelarve kulude katte küsimus. Seda aga asjaajaja valitsus ei esitanud, seletades et kulud veel suured pole olnud ja et seni kui pole otseühendust avatud, saaks nende jagamine raskusi sünnitama, sest harilikult

jagatakse need osavõtjate vahel vastavalt igaühe brutto-sissetulekule. Järgmine järjekorraline konverents sai ettenähtud Praagas, algusega 13. novembril 1928, — pärast Euroopa sõiduplaanide konverentsi, missugusele sõidavad ka Kauge-Ida esifajad. Samal korral sai Riias ära peetud veel teine konverents, nimelt S. S. S. R. — Kesk-Euroopa reisijate ja bagaashi-veo otseühenduse III. järjekorraline konverents. Nimetatud otseühendusest ei võtnud senini osa Eesti, sest et Eesti raudteed olid transiidina ettenähtud Saksa — Leedu — S. S. S. R. otseühenduses. Käesoleval suvel sai aga viimases otseühenduses kaotatud reisijate ja bagaashi

vedu, ning selle järeldusel otsustud Eesti raudteed üleviia S. S. S. R. — Kesk-Euroopa otseühendusesse. Viimase otseühenduse kokkuleppe, tariifi ja teenistumääruste väljatöötamiseks oli juba septembris kokkutsutud Breslaus komisjon, millisele aga Eesti raudteed oma esitajat ei saatnud, vaid läkitasid sinna ainult tarvilikud andmed.

Selle komisjoni poolt väljatöötatud materjalid anti kätte Riias, ning tuli siis vormiliselt Eesti raudteed sellesse otseühendusesse juure võtta. Selleks siis erikonverents, kaotades asjaolu, et samade raudteede esitajad Riias koos olid.

Konverents lõppes 13 novembril.

Leedu riigiraudteed 1927. a.

(Oma Kaunase kaastööliselt).

Ekspluaterivate raudteede pikkus 1927 aastal on: laiaroopalisi (1435 mm) 1280 km ja kitsaroopalisi 379 km.

Käesoleval aastal on transiitkaupade vedu kahekordselt suurenenud; esimese 10 kuu jooksul on edasisaadetud 16337 laaditud vagunit, kuna möödunud aastal see arv 8319 oli. Transiitveod kuuluvad peamiselt Vene ja Saksamaa vahelisesse ühendusesse. Venemaalt on transiidina Leedu kaudu Saksamaale saadetud, kaupade liigi järele, peaausjalikult läätse, teravilja, jahu, vikki, humalaid jne. Saksamaalt Venemaale, on peamiselt kivisütt, põllutööriistu -masinaid, tööstuslisi masinaid, keemiaaineid, suguloomi jne saadetud. Vene ja Saksamaa vaheline transiit sihitakse nüüd Leedu maal uut teed mööda ja nimelt Pagegiai (Pogegen) — Taurage (Taugogen) — Radviliskis — Griva jaamade kaudu, kuna endiseks sihituseks oli Virbalis — Kaunas — Joniskise liin. Üldiselt on transiitveod tõusmas.

Riigiraudteed andsid 1927. a. esimesel poolel 17.070.889 litti 5 centi tulusid, kuna eelmisel aastal sama aja eest 15.631.860 litti 82 centi tulusid saadi. Sellega on tulud, võrreldes eelmise aastaga, 1927. a. suurenenud ümarguselt 1½ miljoni litti, ehk 10% võrra. Tulude suurenemine on ainuüksi tingitud transiitvedude suure juurekasvust.

Kaubavedu kohalises liikumises kaldub vähenemise poole, näit., käesoleva aasta novembrikuul on laaditud vagunite arv kohalises ühenduses, võrreldes 1926. aasta sama kuuga, ümarguselt 7% võrra vähenenud.

Samane on lugu ka reisijate liikumisega. 1927. aasta esimesel poolaastal veeti 1.590.444 reisijat, möödunud aastal samal ajal aga 1.640.029 inimest. Täheandab, reisijate arv on vähenenud 3% võrra.

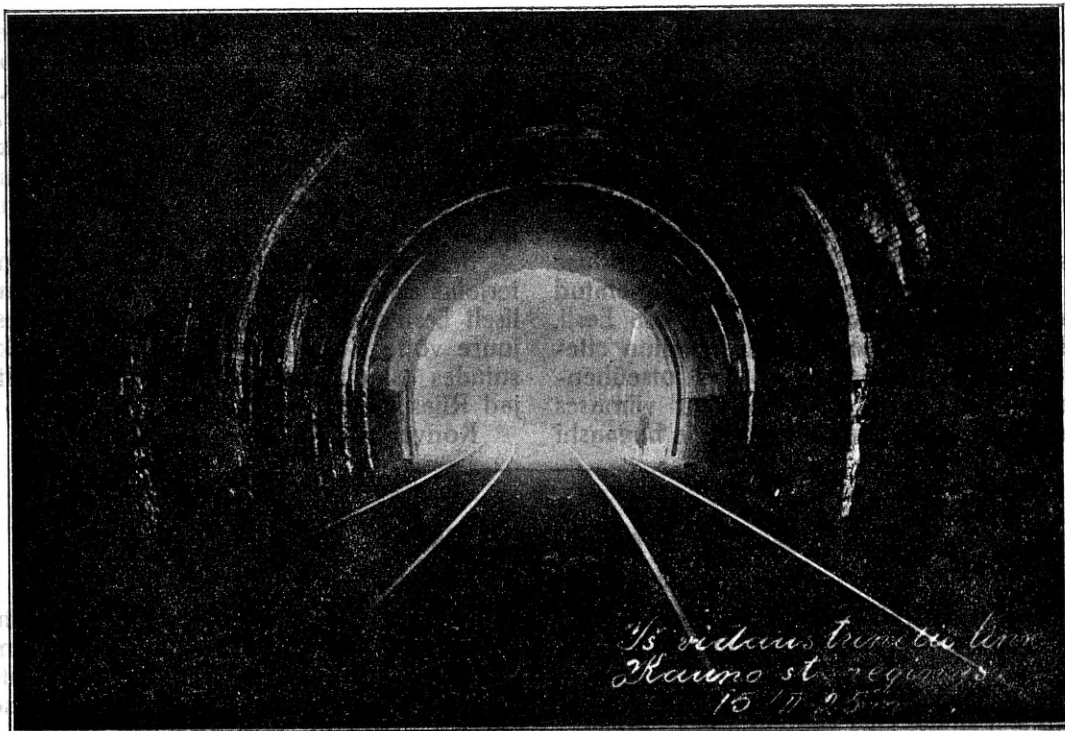
Reisijate arvu kahanemine on tingitud peaausjalikult võistlusest autobusside liikumisega, sest mitmetel liinidel on sõit autobussidega, eriti linna läheduse ühenduses, märksa odavam mis seletatav sellega, et



Dipl.-ins. Jankevičius
Lietuva raudteede peadirektor.

mitmel pool on kaugus teatavate kohtade vahel maanteed mööda ligemal, kui raudteed kaudu sõites. Viimane asjaolu omatorkorda lubab kiiremat ühendust teatavate punktide vahel, kohati 2–3 korda rutemini, kui raudteesõit seda võimaldab.

Selle järelduseks on, et reisijad, arvestates ülaltoodud soodustusega, tarvitavad sõiduvahendina meelsamini autobusse, kui raudteed, olgugi et sõit autobussidega Leedu maal veel väga elukardetav on. Onnetused autobussidega on peaaegu igapäevased: käesoleval aastal on surma ja vigastada saanud üle 100 reisija. Sarnane suur



Tunnel Kaunase jaama juures Leedumaal.

õnnetute juhtumiste arv on seletatav sellega, et autobusside juhtideks on vilumata inimesed, pealegi puudub Leedus igasugune autobusside masinate ja liikumise täpsem järeelvalve.

Kitsarööplised raudteed (suuremalt osalt 600 mm laiusel) andsid 1927. aasta esimesel poolel 1.170.569 litti 71 senti tulusid, 60%, vähem, kui eelmisel aastal sama aja

est (1.234.457 litti 19 senti). Tulude vähenemine on siin jälle tingitud võistlusest reisiautobusside ja veoautode liikumisega.

Järjest kasvava võistluse tõttu reisi- ja veoautode liikumisega, kavatakse Leedu raudteevalitsus alandada reisijate ja osalt kauba-veotariifide norme.

Tariifide alandamine on küll päevakorral, kuid seni veel otsustamata.

Inglismaa ühendamisest mandriga raudtee abil.

Inglismaa ja mandri vahelise otsekohese raudtee ühenduse loomise idee, merealuse tunneli abil, on juba mõnda aastakümnet kõne all olnud asjast huvitatud riikides. Eriti on seda mitmel puhul korratud Prantsusmaal, kuna aga, riigikaitse mõtte peale tugenedes, asi pole siiski Inglismaal leidnud tarvilist poolehoidu, vaatamata selle peale, et ehituse teostamist pooldab avalik arvamine ja et selle läbi kõveneks Prantsus-Ingli vaheline sõprus; peetakse ju pärast ilma sõda igasugust poliitilist kartust üleliigseks.

Juba kaheksa aastat tagasi arutas Inglise parlamendi alamkomisjon tunneli kava, pidas nõu ühes Prantsuse ja Itaalia esitajatega ja otsustas järgmist:

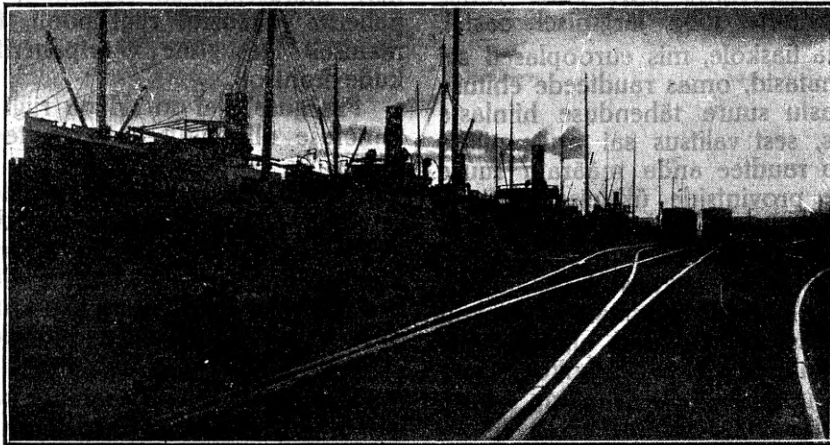
Võrreldes ennesõjaaegsega on kaubavahtetus Inglis ja Prantsusmaa vahel tõusnud

vaevalt 30%, kuna see aga Inglis- ja Saksamaa vahel 60% on. Sarnase vähese tõusu põhjuseks Inglis- ja Prantsusmaa vahel osutub üksnes läheduse puudus ja aeglik igasuguses ühenduses. Otsekohese raudtee ühenduse loomisel tunneli abil sõidaks raudtee rong Londonist Pariisi 6 tunniga ja kui tarvis, võiksid rongid liikuda kas või 5 minutiliste vaheaegadega. Seega oleks võimalik eriliste raskusteta läbi lasta kuni 30.000 reisijani ja 30.000 tonnini kaupa päevas.

Sõjaajal seati Inglise sadama Richbourgh'i ja Belgia ning Prantsuse sadamate vahel auruparveühendus sisse, millede abil veeti üle kaanali ka raudtee liikuvat koosseadet. Praegusel ajal tarvitatakse neid parvesid üksnes kaupade veoks.

Möödunud suvel, kui inglased oma sõjavägesid Rheinimaalt koju vedasid, viidi parvedel esimest korda sõjaväesalk, 44 inimest ja 100 hobust, mandrilt Inglismaale. Hari-

karda auruparvede võistlust, vaid, vastuoksa, tervitavad seda heameelega kui iga-sugust liikumise kiirustamist ja suurendamise viisi, sest just liikumise tugevnemine on



Rifa sadam õõsel.

likult veetakse parvedega ruttu rikkiminevaid kaupu, nagu söögiaineid, puu- ja aiavilja. Merealuse tunneli ehituse pooldajad ei

parimaks ja mõjuvamaks eelduseks ja tagatiseks tunneli ehitamisel.

(La ferojisto)

Raudteid Hiinas.

Ins. Ouang, Peking.

Neli aastatuhat püsisid hiinlased truudena vanale omapärasele kultuurile ja traditsioonidele ning ei võtnud mingisugust uut ideed ja mõistet kõrvalt — võõrastelt vastu.

Hiina omab maapinna, mille suurus 11.000.000 km² ja elanikkude arv loetakse rohkem kui 400.000.000. Hiinamaa on rikas mineraalidest, näit. söest, j.n.e., aga eriti on edenenu seal põllumajandus. Hiina rahvas on, nagu teada, Konfuciusi usulised, üldiselt tuntud kui väga vaiksed ja tähelepanelikud ning ei takista kellelegi võõrale oma maa loodusrikkusi ekspluateerimast. Kodus tunnevad hiinlased end väga õnnelikkudena.

Viimased ajad andsid siiski hiinlastele tunda, et nende olemasolu nüüdses uues ilmas on ligidases ühenduses üldise kultuuri tõusuga ja igapäev edeneva teadusega teistes maades, ning et materjaalne ja vaimline koostöötamine välismaadega on tingimata tarvilik. Sellepärast on hiinlased ka sagedasti nõus olnud vastuvõtma tingimusi, mis võõraste poolt esitatud ja tihtipeale vastu võõtjatele kahjulikkudeks osutusid, et aga tõmmata Euroopa kapitali ja teadust Hiina ettevõtetesse.

Kui raskena aga tundus raudteede ehi-

tuse algus Hiinas, võivad lugejad otsustada järgmistest ridadest.

Hiina raudtee ajalugu võib jagada kolme ajajärku. Esimeseks ajajärguks tuleks lugeda aastaid 1863–1880, mil „taevapoja riigis“ esimest korda arutati raudteede ehitamise küsimust.

Aastal 1863 anti Hiina valitsusele 27 ettevõtja-eurooplase poolt allakirjutatud palve raudtee ehitamiseks Shanghaist Souchoro'i, mis asub ligikaudu 60 km lääne pool esimeselt nimetatud tähtsast meresadama linnast. Palvekirja peale saadi aga eitav vastus, sest et kohalikud võimumehed, kelle arvamist küsis keskvalitsus, ei pooldanud raudtee ehitamist. Kohalikud võimud põhjendasid oma keeldu selle arvamisega, et raudtee saaks Hiinale ainult sel juhul kasulik olema, kui see ehitataks hiinlaste eneste poolt; vastasel korral suurendaks see, nagu arvasid mandariinid, veel rohkem võõraste mõju „taevapoja riigis“. Sellele väitele pidi riigivalitsus alluma.

Kaks aastat hiljem läkitasid samad eurooplased uue palvekirja 17 km pikkuse raudtee ehitamiseks Shanghai ja Woosungi vahel. Selkorral anti küll kontsessioon, ja raudtee ehitus algas kohe, kuna aga seda

mitmesuguste juhtumiste tõttu, võidi avada rongide liikumiseks alles 1876 aastal, s. o. 11 aastat peale ehituse algust, ja sedagi ainult lühikeseks ajaks, sest Hiina valitsus, kes raudtee valitsemise oma kätte võttis, katkestas liikumise juba järgmisel aastal.

Vaafamata fiaskole, mis eurooplased sel ehitusel kannatasid, omas raudteede ehituse algus sellevastu suure tähenduse hiinlaste eneste suhtes, sest valitsus sai aru, millise tähtsuse võib raudtee anda määratu suure riigi üksikute provintside üksteisele lähendamiseks, poliitilise ühtluse kõvendamiseks ja majanduse edendamiseks.

Peale 1880 aastat hakkas Hiina valitsus raudtee ehituse lubasid väljamaalastele vabalt andma. Selleaegsed ehitused algasid liinidel Peking–Mukden, Peking–Hankov, Ceng–Pai–Pienlo ja Shanghai–Nanking, üldise pikkusega ligikaudu 3000 km.

Nende liinide ehitamine anti Inglise ja Prantsuse-Belgia ettevõtjatele, kes pidid muretsema tarvilise kapitali ja tehnilise personali. Nende ülesanne seisis peaauglikult selles, et andsid omalt poolt välja Hiina rahapileteid ja kontroleerisid selle raha tarvitamist, võimaldades seega väljamaalaste õiguste kaitsemist ja tarvitades sealjuures üldist krediiti Hiina valitsuse poolt kindlustatud pileтите abil.

Peale selle eesõiguse, mis omasid ettevõtjad raudtee materjalide muretsemises ja seega tegutsedes kaudselt omanikkudena, oli neil ka õigus osa saada raudtee puhaskasust. Liinid ise olid parimaks pandiks rahalaenajatele.

Kuni 1905. aastani tegutsesid Hiina raudteed kirjeldatud korra järele. Aastate kogemustest tuli riigivalitsus siiski viimaks veendumusele, et sarnased kontsessioonide vormid ei vasta otstarbele ja raudteed sel kombel vähe kasu annavad üldisele rahvamajandusele. Nüüd muudeti põhjalikult raudteede ehituste väljaandmise korda ja liikumise teostamisviise ning raudteed võeti teedeministeriumi näol riigi tegeliku kontrolli alla ja kõrvaldati ehitajad kasudest osasaajate hulgast. Aastal 1909. alustas riik suuremate raudteede, nagu põhja-lõuna, Peking–Hankov'i ja Peking–Mukdeni liinide (2.400 km), väljaostu.

Uus kord teeb selge vahe raudteede ehituse ajajärgu ja eksploatatsiooni vahel. Ehituse ajal sünnib töö Hiina teedeministeriumi kontrolli all, teedeministeriumi juhatusel, kellel abiks määratakse valitsuse ja kontsessioonäride kokkuleppel peainsener, viimase võimuses on isikliku koosseisu palkamine, töökvade kinnitamine, ostukontrahptide sõlmimine j.n.e. Laenude tagatiseks on kõik riigi sissetulekud, kuna peafagati-

seks on eestkätt vastav raudteeliin. Ehituse lõpul läheb liikumise juhtimine täielikult Hiina riigivalitsuse kätte raudtee peadirektori näol, kellele abiks on tehniline peainsener. Ehitusekapitali tasumisel, s. o. võlapaberite väljaostul riigi poolt, kaob automaatselt igasugune väärtpaberite omanikkude kontroll.

Praegusel ajal on „Hiina riigi raudteede“ nimetuse all tegutsevad raudteeliinid, seal hulgas ka 600 km pikkune liin Peking–Sui Yan, mis ehitatud Hiina inseneride poolt ja Hiina rahaga, konstrueeritud mitmesuguste maade tehniliste tingimiste järele, sest kontsessioonärid olid pärit paljudest riikidest ja sellepärast on ka neil rongide liikumise teostamiseviis väga mitmekesine.

Sellepärast sünnitavad nüüd materjalide mitmesugused tüübid, samuti ka üksteisest lahkuminevad liikumise teostamisviisid sagedasti tünfavaid segadusi ja osutuvad seega tähelepanuvääriliseks puuduseks raudteede majanduses. Siinjuures tuleb tähendada, et mitmesugused eksploatatsiooni tingimused, nagu näit. roobaste laius, sidurite kõrgus ja süsteem, on üldiselt ühtlustatud (väljaarvatud Põhja-Mandshuuria teed), mispärast vee-vea koosseade vahetus üksikute võrkude vahel juba võimalik on.

Kirjeldatud takistuste kõrvaldamiseks moodustati juba 1920. aastal teedeministeriumi poolt komitee, mida juhatab teedeministeriumi peainsener, kuna abideks on tal kogenenud oma- ja välismaade insenerid, et luua Hiina raudteedele tehnilist ühtlust. Nüüd võib ka tõendada, et selle komitee tööde tagajärjel on läbi viidud peaaegu terves raudteevõrgus tehniline ühtlus, niihästi liikumise teostamisel, kui ka uute liinide ehitamisel, ja pärast 1922. aastat on kõik raudteed juhitud ühiste määruste ja eeskirjade järele.

Hiinas on praegusel ajal eksploateeritavaid raudteed 12.800 km, ehitusel 1600 km ja kavandatavaid liine 2000 km ümber, millest osa lähemal ajal kiiret täitmist leiab.

12.000 km eksploateeritava liinide kohta võib tuua järgmisi statistilisi andmeid:

- 1) Sissetulekuid iga kuu kohta 14.200 Hiina dollarit.)*
- 2) Väljaminekuid iga kuu kohta 6.300 Hiina dollarit.
- 3) Puhas sissetulek iga kuu kohta 7.900 Hiina dollarit.
- 4) Eksploatatsiooni koefitsient 43,3%.

Kui ma ei eksi, kõikus Prantsuse raudteedel enne sõda eksploatatsiooni koefitsient 60 ja 65% vahel. Sellest on näha, et koefitsient on Prantsusmaal suurem kui

*) Hiina raha võrdub 2,5 kuldfrangile.

meil. Võidaks uskuda, et võrdlemisi vähesed väljaminekud on tingitud otstarbekohasest raudteede valitsemisest. Vastuoksa, ma pean pihtima, et praegusel ajal on raudteede valitsemine meil ebakohane, — alaliste sisesõdade ja teiste tülide tõttu. Ilma nende takistusteta peaks edusammud suuremad olema, kui praegu.

Peateguriks, mis lubab Hiina raudteedele odavamalt eksploatatsiooni kui Euroopas, on see, et Hiinas puudub igasugune ja täieline vastutusnõue rahva vastu, — aga millise vastutusega on Prantsuse raudteed kooramatud.

Võimalikult mõni võib uskuma hakata, et see vastutamatus süsteem on kahjutoov äri tegevusele. Vastuoksa. Viimane asjaolu on ellukutsunud meil terve transportagentuuride võrgu, millede abil kaupade edasitoimetamine alati on täpne ja korralik. Vagunite täitmise eest täie mahutuseni antakse agentuuridele raudtee poolt aasta jooksul teatud hinnaalandus. Sellepärast püüavad agentuurid koguda väikesaadetusi nende saatjatelt ja koondada neid täiteks vaguniteks 20—40 tonnini, ning raudtee võib selle tagajärjel otstarbekohaselt ja täieliselt ära kasutada liikuvat inventaari. Lõpuks omavad väikekaubasaatjad, kes pole harjunud oma kaupu raudteel edasi toimetama, rohkem usaldust täieliselt kaubandusliselt organiseeritud agentuuride, kui raudtee vastu, sest et viimased mingisugust vastutust kaupade suhtes oma peale ei võta. Agentuurid võivad seda teha täieliselt, tänu nende vastastikkusele organisatsioonile.

Need agentuurid tõmmavad siis juba oma kasude pärast teistelt teedelt rohkem kaupa

raudteele. Nad täidavad täiel mõõdul raudtee agentuuride ülesandeid ja võib olla, veel palju paremini, kui seda suudaksid päris raudtee agentuurid ise.

Ilmasõda ja nüüdsed poliitilised segadused on peapõhjuseks meie raudtee korraliku arenemise takistamises. Käesolev ebasoodne seisukord peaks siiski osutama ajutisena. Uus Hiina vabariik, mille algus vaevalt 1921 a. revolutsioonist, asub alles n. n. ülemineku ajajärgus, millise on pidanud pea-aegu kõik maailma rahvad läbi elama; kui sellel ajal ei ole teostatavad just kõik tarvitud edusammud, siis laieneb ometi üldine rahvaarusaamine ja teadmine selles suunas.

Kui Hiina jälle rahuneb ja normaaloludesse astub, siis hakkab ka paranema kiiremas tempos tema käekäik.

Nüüdsel ajal on ellu kutsutud uus komitee, kes peab uurima raudtee poliitikat, milles arvesse võetakse maa vajadusi ja seisukorda, uue pärasõjaaegse olukorra tingimustel, et seega anda Hiinale, vaatamata praegustele rahalistele ja teistele takistustele, abinõusid ja kindlaks määrata viisrutuliseks ja ta majandusele vastava tarviliku raudteevõrgu loomiseks. Hiina omab praegusel ajal väikese osa raudteedest, mis tema tarvitaks tõeliselt oma majanduse arendamiseks, aga tema annab ka vaba tegutsemise võimaluse kapitalistidele ja inseneridele ning lähem tulevik arvatavasti näitab, et alaliselt edeneva raudteetehnika ja kogemuste kasuks on Hiinas ees olemas veel laialdased tööväljad ja seega antud igasugused võimalused uutele leidustele ja süsteemidele.

(La Fervojisto.)

Kuidas viisakus vingerpussi mängis.

E. O.

Kõva käsk oli tehaste ülema poolt antud, et vargusi ettetulla ei tohi. Meistritele ja brigadiiridele oli kohuseks tehtud järelevalvata, et töölisel keelatud asju kaasa ei võtaks, ning vahid pidivad neid värava juures läbi otsima.

Kuid siiski . . .

Tisler Murrul oli kibedasti tarvis kahe ja pooletollilisi naelu koju viia. Mees jäi mõtlema. Pintsaku taskutesse pole mõtet panna, sealt see kuradi tulimane leiab kohe üles. Pükste taskutesse niisama. Asi ei ole ka niisugune, et ümber keha saaks keerata. Kuhu siis panna!

Äkki vilksatas päästev mõte läbi tolumuse karvadega kaetud pea.

Müts, jah mütsi sisse võib neid panna.

Sealt ei ole veel keegi otsinud ja ei taipagi otsida. Murru suu muheldus ja karvane lõug läks nagu lühemaks.

Lõuna. Vile.

Töölisel tungivad tihedalt üksteise vastu litsudes kitsa värava poole. Kuid Kullisilm oskab kõiki korrapäraselt katsuda ja kobada. Ka Murru riivas pehme silitus kaenla alt kuni kintsude veereni, muidugi taskute suunas. „Et sa mul siit midagi leiaks,“ mõttes ta endamisi, kui väravast juba väljas oli.

Juba oli tisler Kitseküla poole hargneval teeharul hea tükk maad edasi läinud, kui lühike ja kehakas prillidega mees, keppi vibutades, vastu tuli. See oli tehasteülem.

Mehed tõmbusivad koomale ja üksteise

järele lendasid mütsid peast. Ka Murru tõstis automaatselt käe üles, hakkas pakksete sõrmedega nokast kinni ja tiris tolmunud mütsiloti peast.

Kuid, o halastuse vägi! Kahe ja poole-tollilisi naelu langes kõliseses, kui vihma tolmustele kividele. Kohkunult jäid seisma mehed. Ka tehasteülem peatus ja vaatas arusaamatult kord kohkunud meeste, kord läikivate naelte peale. Ehmunud Murru aga seisis, mütsilott kõvasti pihku surutud ja arvas, et tema jaoks üldse enam selle halli taeva all õhku ei jätku.

Mebed, kes ühes viibisivad, hakkasid tasakesi eemale nihutama ja kadusid siis kiirendatud sammul tänavate urgastesse. Kas ei olnud nende südametunnistus puhas, või arvasivad, et üldse ei ole se-

gaste asjade juures sünnis viibida. Kes seda teab.

Kuid mis tegi tehasteülem?

Tükk aega vaatas ta nässus mehe ja naelte peale. Süüdlase jalad olivad vist juuri ajanud, oimugi ta ei liigutanud ega sõna ei lausunud.

Kes nüüd teab, kas sai ülema naine esimese pojaga maha, või lubati talle teede-ülema koht, või oli mehe seisang nii haletsemiseväärne, aga sõnalausumata hakkas ta naelu kokku korjama ja pani nad uuesti mehe tolmusesse mütsi ning lahkus muheledes ja keppi vibutades. Kohmakalt, müts naeltaga veel pihus, hakkas õnnelik õnnetu koju poole sammuma.

Kas tegi tehasteülem õieti ja kuidas mõjus see õnnetu Murru peale?

Hoolekanne Eesti raudteelaste peres.

Dr. H. Kukk.

(Lõpp.)

Erilist rõhku pandi laste toitmise peale, pakkudes neile võimalikult head, maitse- ja vaheldusrikast toitu tarvilisel rohkusel. Iga lapse ülalpidamine koloniis tuli päeva kohta maksma Mrk. 86.19, millest ainult toiduai-

nete kulu välja tegi I poolajal Mrk. 56.98 ja II poolajal Mrk. 60.55. Selle eest kosusid ka lapsed rahuloldavalt nii, kuis järgnev tabel seda tõendab:

Laste kehakaalu juurekasv:

I poolaeg 5/VI - 17/VII 102 tütarlast ja 2 poissi.					II poolaeg 18/VII - 28/VIII 99 poissi ja 1 tütarlaps.			
Laste vanadus.	Laste arv.	Juurekasv kilogrammides			Laste arv.	Juurekasv kilogrammides		
		miinimum	maksimum	keskmine		miinimum	maksimum	keskmine
5 a.	2	0,800	2,500	1,650	1	—	—	2,100
6 "	1	—	—	1,000	3	1,000	1,900	1,330
7 "	6	0,200	0,400	0,816	7	1,600	2,500	1,860
8 "	8	0,700	1,600	1,750	5	0,850	2,000	1,030
9 "	10	0,800	3,000	1,570	10	0,250	6,800	2,100
10 "	6	0,800	2,200	1,366	13	1,100	2,850	1,800
11 "	16	0,800	2,400	1,500	14	0,500	5,000	1,700
12 "	19	0,800	2,300	1,426	17	1,000	3,500	1,800
13 "	15	1,200	3,100	1,780	12	1,000	3,500	2,350
14 "	14	0,800	4,000	1,900	11	1,200	5,000	2,500
15 "	7	1,200	2,400	1,428	7	0,600	2,250	1,720
16 "	1	—	—	2,400	—	—	—	—
17 "	1	—	—	3,200	—	—	—	—

Märkus: Terve kolonii kestvusel viibisid seal 4 vae last, millega 2 poisi I poolajal ja 1 tütarlaps II poolajal sealolemine seletatav on.

Esimese poolaja andmed ei ole kahjuks mitte päris täpsed, sest alles teiseks poolajaks oli eriti selleks määratud täpne kaal kasutada. Teise poolaja andmetega arvestades, näeme et kehakaalu keskmine juurekasv oli kuue nädalaga 2 kilogrammi, s. o.

umbes 5 naela ümber, kõikudes, lapse vanadusest ja tervisest ära rippudes, 0,25 ja 6,8 (umbes 20 nla) vahel.

Koloniisse tulles põdes suurem osa lapsi näärmete tiisikust, olid verevaesed ja ki-durad.

Juhuslikke haigeksjäämisi tuli ette:

Haigused:	I. poolajal	II. poolajal
Influenta	20	20
Kurgunäärmete paistetus	7	4
Ussjupi põletik	1	—
Seedimise rikked	1	2
Keskõrva põletik	1	—
Sarlakid	—	3
K o k k u	30	29

Märkus: Sarlak ilmus alles kolonii tegevuse lõpul ja toodi arvatavasti lapsi külastanud omakste kaudu sisse. Kõik sarl. haiged said kohe haigemajja paigutatud ja paranesid seal.

Ka sellel aastal kodunesid lapsed kolonii imekiiresti ja vahekorid nende eneste ja personaliga oli üldiselt hea, välja arvatud mõni üksik sekeldus paari pahakalduvusega

oonide esitajaid oli rohkel arvul ja raudteelasi ning külalisi ligikaudu 1000 inimese ümber peole tulnud. Peale laste ettekannete pakkusid pidulistele meelelahutust Valga raudteelaste puhkpillide koor ja „Raudami“ tuntud tubli laulukoor. Ka seekord ei rikkunud ilm pidutuju, mis lõpuni hea oli.

Sarnased peod võimaldavad raudteelastel, kes mööda maad laiali asuvad, vähemalt kord aastas kokku tulla ja aitavad sellega kahtlemata kaasa ühise pere tunde süvendamisele ning selle pere aatelite ettevõtete edule, mille pärast soovida jääb, et raudteelased edaspidi veel elavamalt neist peodest osa võtaks.



Vabaharjutused lastekodus.

lapsega, mis nende üldarvu suurusega arvestades mitte ootamata olla ei võinud.

Laste kosumisele oli soe ja kuiv suvi ülisoodne, ja sealviibimise head järelmõju võivad raudteearstid veel senini jälgida.

Peakoosolekul avaldatud soovi täites, korraldas juhatus traditsiooniks muutuva suvepeo Kaareperes „Raudteelaste Kodus“ 11.VII.26 a. Pidu korraldus oli pea sama, mis läinud aastal. Ka seekord oli kutsutud auvõraste eesotsas ilmunud S.-i tegevust huviga jälgija ja igati toetaja töö- ja hoolekande-minister hra Kaarna, tuues riigivanema hra Teeman'i poolt, kes isiklikult osavõtu soovi avaldanud oli, kuid olude läbi takistatud sai, terviseid ja ilusa rahalise kingi ja omalt poolt maiustusi lastele. R. Val.-se ja raudteelaste organisatsi-

Ka kolonii lõpuks korraldati läinud aasta eeskujul aktus 22. VIII. 26 a., millest auvõravana teedeminister hra Kerem, R. Val.-se ja organisatsioonide esitajad osa võtsid ühes vähema arvu raudteelastega, enamasti laste omaksed. Ka aktus õnnestus kõigiti heasti ja seega oli selle aasta laste suvekolonii kõigiti rahuldavana lõpuni jõudnud.

Juhatuse jooksvast tööst, eriti rohkearvuliste abitarvitajate palvete rahuldamine, oleks veel nimetada vahekorra selgitamist R. Val.-se ja S.-i vahel hoolekande alal, milleks vastav leping sõlmiti. Lepingu järele kannab R. Valitsus senini olemasolevates ja edaspidi Rdtee Val.-se poolt asutatavates hoolekande asutustes kõik hoonete ehituse ja kapitaalsete remontide kulud, andes neid hooned tasuta kasutada, ühes tarvilise

maaalaga Raudteelaste Hoolekande Seltsile hoolekande teostamiseks raudteelaste peres, mille juures selts kohustatud on hoonete ja ruumide, kui ka nendega seotud maaala ja varanduste korrashoiu eest vastutama. Teiseks said välja töötatud ja kinnitatud:

1) Hoolekande asutuse toimikonna kodukord, ning sellele alluvate vanade asula ja lastesuvekolonii kodukord:

2) Naiskomitee kodukord.

Vanade asula kohta lühidalt järgmist: Raudteelaste Hoolekande Ühingu „Vanadeasula“ ülesandeks on võimaldada korterit vastava aiamaaga, vanaduse ehk invaliidisuse puhul pensioni peale määratud raudteelastele. Kodus elamise õigus on pensionääril kuni surmani, tema lesel – surmani, tema lastel – kooliaja lõpuni ehk täisealiseks saamiseni. Ainult sel juhtumisel, kui pensionäär ehk tema pere korteri ja aia, ning muu tema kasutada antud varandusealadega liig hoolimatalt ümber käib, ehk oma naabritele oma iseloomu ja eluga väljakannatamatuks ehk koguni, näituseks tulega hoolimatult ümberkäimise ehk muul teel, kardetavaks muutub, on juhatusel pensionääri eemaldamise õigus vanade asulast, kui teist lahendamise võimalust vastaval korral leida ei ole. Korter ühes kõrvaliste ruumidega (nagu puukuur, sea- ja kanapidamine ühises, igale majale eraldi, puhtas sealaudas, ühine puurkaev) ja aiamaa on pensionääril tasuta kasutada. Peale selle annab „Raudteelaste Kodu“ veel omalt poolt tarvilise aiaväetise, veoloomad ja veovahendid aiamaa harimise jaoks ja kütteainete kohaleveoks.

Vilja- ja ilupuud ja põõsad annab ühingu, ja nende istutamine, kui ka aiatööde tegemine sünnib Raudteelaste Kodu aedniku juhatusel.

On ette nähtud ja osalt juba olemas töökojad, kus pensionäärid oma ülejäänud tööjõudu oma oskuse alusel kasutada võiks. Samuti võimaldatakse neile vastava tasu eest Raudteelaste Kodu majapidamises nende võimetele kohast tööd.

Kui pensionääride edaspidine koosseis selleks kohane saab olema, siis oleks võimalik ka raudteele tarvilisi asju vanade asulas valmistada, näituseks lumeväratid, roopanaelte pulke j. m.

Veejõul töötavad saekaater ja kreissaag eeldavad selleks tarvilise puumaterjali väljatöötamist. Ka vitsadest punumise ja muud kergemad tööd on vajaduse ja võimaluse korraks kavatsusel.

Mainitud kahest kuuekorterilisest ehitusel olevast elumajast on üks juba katuse all, teisele vundament valmis, nii et käesoleva

aasta sügiseks nende valmissaamist ühes kuuride, sealauda ja kahele majale ühise puurkaevuga loota on, vähemalt sedavõrd, et kummagisse neist alumisele korrale neli peret, kokku kaheksa peret juba käesoleval aastal paigutada võimalik oleks.

Senini on asulasse paigutatud kuus peret, kandidaate on rohkesti ja ootavad pikkisilmi, millal oma asulasse pääsevad. Nende lootuse täideminek oleneb sellest, kui võrd õnnestub vanadeasulat uute ehituste kaudu laiendada.

Naiskomitee kodukorra kinnitas S.-i juhatus 16.IV.26 a. Alguses oli komiteel 15 liiget, ajajooksul on see arv 34 peale tõusnud ja täieneb loodetavasti veel.

Kodukorra järele on Naiskomitee ülesandeks Ühingu juhatusele abiks olla: 1) koduse hoolekande teostamise juures, püüdes leida üksikutel korradel, isiklikult saadud andmete põhjal, kõige kiirema ja kohasema abipakkumise võimalusi ja 2) S.-i sissetulekute suurendamiseks, korraldades pidusid, korjandusi, näitemüüke, loteriisi ja teisi Ühingu põhikirjas ettenähtud võimalusi selleks ära kasutades.

Komitee on algusest peale suure hoole ja eduga, nii kuis eelpool juba mainitud, tööle asunud ja 1926 aastal seda jatkanud, nii hoolekande, kui ka tulutoovate korralduste alal.

Toimepandud perekonna õhtu 1.V.26 a. tõi sisse mrk. 26.303.— Sügisel – lillepidu mrk. 37.778.—, nii et endisega kokku Naiskomitee S.-i tulude summat umbes Mrk. 124.000.— võrra suurendada on aidanud ja raudteelastele ajakohast ja väärtuslikku meelelahutust võimaldanud.

Ka 1926 a. jõuludeks tehti jõulupuu korraldamiseks eeltöid, kuid taudide hooaja pärast tuli jõulupuust loobuda ja piirduda kingituste jagamisega kehvematele lasterikas-tele perekondadele.

Senini on seltsi juhatuse koosolekuid peetud:

Ajutise juhatuse ajal, (14.II. – 11.X.25 a.) 19 koosolekut ja praeguse juhatuse poolt kuni 1.I.27 a. – 26 koosolekut.

1926 aastal oli seltsil 1827 liiget ja kuni 1.I.27 a.

Tulusid:

Liikme- ja sisseaste-maksust	Mrk. 198.075.—
Jooksvate arvetel ^{7/10}	31.081.—
Lastesuvekolonii ruumide üür	125.000.—
Lastesuvekolonia abiraha arvel suvekol.	127.326.—
Pidude korraldamisest	89.144.—
Suvekolonii toiduainete ülejäägist	3.387.—
Toetus riigivanema poolt	50.000.—
Toetas töö- ja hoolek. ministeer.	1.050.000.—
Korjandused	313.281.—
Kokku	Emrk. 1.877.284.—

Kulused

Laste suvekolonii:

sisseseade täiendamine	Mrk. 32.278.—
laste toidustamine	„ 486.425.03
personali toidustamine	„ 67.521.30
personali palgad	„ 84.150.—
majapidamine, küte j. t.	„ 60.480.—
	Mrk. 730.854.93
Suvekolonii maja ehituseks	„ 500.000.—
Toetused ja lahtine hoolekanne	„ 135.452.—
Mitmesugused kulud	„ 61.420.07
Kantsleikulud	„ 8.750.—

kokku Emrk. 1.436.477.—

Ülejääk 1.1.27. „ 440.807.—

Kokku Emrk. 1.877.284.—

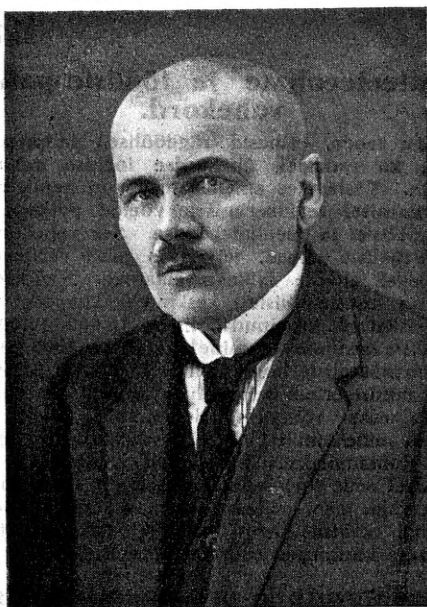
Seltsi varandus rahas ja vallasvaras on mrk. 961.255.— Peale selle on selts 500.000 margaga suvekolonii maja ehitusest osa võtnud—seega üldvarandus: Mrk. 1.461.255.—

Oma vähem kui kaheaastase tegevuse peale võib selts rahuldustundega tagasi vaadata ja julgelt oma edaspidist tegevust jatkata seda enam, et 1927 aasta algas paljutöotavalt, tuues seltsile ootamata miljon-margalise annetuse A/S. M. Lutheri poolt. Hra Luther on juba ennem paaril korral seltsil aidanud laste suvekolonii sisseseadet täiendada ja praegune suur annetus avab seltsile võimaluse, peale laste ja invaliidide eest hoolitsemise, ka kosumist vajavate raudteelaste eneste eest hoolikannet korraldada, kosumiskodus, mille asukoha ja vastava kinnisvara leidmiseks juhatus samme astunud.

Tänutundega konstateerib raudteelaste pere heasoovilikku vastutulekut ja toetust oma noore hoolekande organisatsioonile nii riigikogu, riigivanema ja valitsuse, kui ka ootamata rohket toetust seltskonna ja asutuste poolt.

See on tõenduseks meile, raudteelastele, et meie tööd vääriliselt hinnatakse ka hoolekande alal meie peres ja kohustab ning ergutab meid veel südikamale ja hoolsamale ühinemisele ja tööle. Raudteelaste pere omas täies ulatuses peab koonduma oma Hoolekande Ühingu lipu alla selleks, et valvel olla oma kasvava noorsoo kehalise ja vaimlise tervise ja edenemise üle, kindlustada oma invaliididele kodukollet nende eluõhtul ja aidata neid, kes meie perest õnnetu, pikaldase haiguse ehk muul põhjusel abi vajavad.

Raudteelaste Hoolekande Ühingu põhikirja järele ulatab ühingu tegevuspiirkond üle kogu Eesti vabariigi. Ühingu juhatus asub Tallinnas, kuid tema praegune kogumiskoht on R. Val. tervishoiu osakond. Kuid Ühingul on õigus avada kohalikke



August Särm,

Valga jaamäilem, pühitses 15. detsembril 1927. a. oma 50 a. sünnipäeva ja 25 a. raudteel teenimise juubelit.

August Särm on sündinud Rakveres 3. detsembril 1877. aastal. Hariduse omandas ta Rakvere linnakoolis, mille lõpetas ja 1902. aastal Rakvere teeaühingu ehitusosakonda kontoriametnikuna teenistusse astus. Valga tuli A. Särm 1. okt. 1921. a., kus ta jaamäilemaks käesoleva ajani on.

Kaasteenijad tuletasid jubilaari ta kahekordsel pidupäeval väikese kingitusega meele.

osakondi, millede asukoht ja kodukord esitajate-kogu poolt kinnitatakse.

Seda võimalust peaks kohalised tegelased, perekamates kohtades, raudteel viibimata kasutama ja kõiki oma piirkonna raudteelasi, ametnikke, teenijaid, töölisi ja nende perekonnaliikmeid Ühingu kohalikeks osakondadeks koondama, sellega ühingu tegevust süvendades ja kõigile raudteelastele lähemale viies.

Mida kiiremini ja paremini meie, raudteelased oma peres seda, mis sotsiaalhoolekande alal meie võimuses teha on, kõik, oma terve perega teostada püüame, seda rohkem võime meie loota, et riik ja seltskond meid toetamata ei jäta, siis, kui meil jõudu ei peaks jätkuma üldtähtsusega ülesannete lahendamiseks.

Raudteelased, oleme esimesed seltskondlise sotsiaalhoolekande organisatsiooni loojad Eestis, jäägem ka edaspidi eesrinda võitluses sotsiaalsete pahede vastu. Selleks edu ja jõudu.

Raudteeteenijate ja tööliste palkade vaherkord.

Nagu teada, esinesid riigitöölised mitmesugustel aladel, ka raudteel, ühekordse toetuse määramise palvega. Vastavates ametiasutustes on nende palvete läbivaatamisel revideerimisele võetud palkade vaherkord töölistel ja teenijatel üldse. See vaherkord näitab, et tööliste palgad, võrreldes teiste riigiteenijate palkadega, ei ole mitte madalamad. Raudteel näiteks on mustatööliste keskmine kuupalk umbes 6000—7000 mk., õppinud tööliste — 10.000—11.000 mk.; määraliste teenijate keskmine kuupalk aga 8000—9000 mk. ning ülemääraliste koguni alla 6000 mk. Sellepärast on ka ministeerium seisukohale asunud, et kui riigikassal peaks võimalus olema, siis tuleks toetust määrata mitte ainult töölistele, vaid kõigile riigiteenijatele. Rahaministeeriumis tehtud kaalutlustel ei ole riigikassal selle toetuse maksmiseks, mis üle 100 milj. marga välja teeb, vabaid summasid mitte ettenäha. Vabariigi valitsus asus ka neil põhjustel toetuse maksmise küsimuses eitavale seisukohale.

Erateeharude ja eravagunite maksustamisest Latviya raudteedel.

Erateeharud, mis riigiraudteega ühenduses, maksustakse Latviya riigiraudteedel järgmiselt, nimelt seisavad aasta maksud koos:

a) laiaroopalisel	
Tee korrashoidmine 1 km pealt	Ls. 962, ⁷²
Põõrangu	Ls. 66, ⁸⁷
„ valgustamine	Ls. 24, ⁰⁰
b) kitsaroopalisel	
Tee korrashoidmine 1 km pealt	Ls. 688, ¹¹
Põõrangu „	Ls. 40, ⁹⁰
„ valgustamine	Ls. —

Kitsaroopalisel haruteepõõranguid ei valgustada. Tee korrashoidmise kulude alla on arvatud tehniline järevalve, teekorrashoidmine, jooksev remont, roobaste

ja liiprite vahetamine, lumest puhastamine jne. nii raudtee maaalal, kui ka väljaspoolt raudtee maaala olevat teeharul. Kui aga harutee omanik ise oma haruteed väljaspool raudtee maaala korrast peab, siis võetakse erilist tehnilist järevalvet maksu ja nimelt: laiaroopalisel Ls. 178,⁸⁸ 1 km pealt aastas kitsaroopalisel Ls. 165,²⁴ „ „ „

Teeharu sees oleva raudtee materjalide eest rendiraha ei võeta.

Teeharu ametnikkude ja pöõranguseadajate ülalpidamise kulud on ainult siis teeharu omaniku kanda, kui teeharul ka faktiliselt sarnaseid teenijaid on. Sarnaseid juhtumisi on Läti raudteedel ainult mõni üksik ja nimelt seal, kus teeharu jaamad vahel pealinnilt ära keerab ja kus teeharu võrdlemisi pikk ja suure liikumisega on. Jaamast ärakäänavatel teeharudel sarnaseid ametnikkude ülalpidamise kulud ei nõuta.

Vagunite etteandmisel teeharule oma veduriga jääb etteandmise maks ära. Samuti ei tunta Läti raudteedel erilisi teeharu asjaajamise kulusid.

Peale ülaltähendatud maksude ei ole teeharud enam mingi teiste maksudega koormatud.

Eravagunite maksustamine, mis raudtee vagunite pargi alla arvatud, on võrdlemisi lihtne ja nad ei ole mingisuguste erimaksudega koormatud. Nii ei võeta vaguni seisumaksu alalise seisujaamas, pükside järevalvatus ja vaguni õlitamine sünnib raudtee kulul, jooksev remont tehakse tasuta jne. Kapitalremont tehakse raudtee töökodade poolt oma hinnaga, lisades töökuludele 90% kaudseid kulusid juure. Vaguni tühja jooksu eest parandusele raudtee töökodadesse veomaksu ei võeta.

Peale selle on veod eravagunites tariifi järele mitmeli veehinna suhtes soodustatud Läti raudtee püüdeks on eravagunite arvu juurekasvu suurendada.

Sarnaseid lepinguid kuni 2 aasta kestvuseni sõlmib finantsdirektsioon, üle 2 aasta — raudtee nõukogu.

Erikirjanduse ülevaade.

Heinrich Eggensglüss.

Tagebuch eines Eisenbahners.

Verlag von Georg Westermann, Braunschweig, Berlin, Hamburg. 1927.
214 lhk., hind kõltes 4,20 Rmrk.

See päevaraamat sisaldab eneses raudteelase vaevarikka eluloo.

Autor jutustab siin nendest tuhandetest juhtumistest ja hädaohutest, mida nõuab raudtee teenistus. Meie näeme ronge mõõda kihutamas, kuuleme rataste müra, lugemata arvu signaale; äravõites takistusi, läbi elu ja surma, tormab raudruun mõõda igapäevaselt elurada ikka edasi ja edasi.

Meie tunneme raamatut lugedes mõnu päiksepais-

telistest maastikkudest ehk jälle vaigest tähtede taevast. Äripäevase tõsisusega mõõduvad meist vastutusrikkad raudteeteenistuse mured ja rõõmud. Seda enam, et autoriks on raudteelane, kes teenistust alustas pidurdajana ja edasi jõudis oma teenistuse alal just oma vankumata kohuseitruudusega ja edasipüüdva tahtejõuga.

Tema ülestähendustes leiame niipalju värviküllast soojust ja peenetundelisi leidusi, et see igale lugejale sügava mulje järele jätab. Ka väärilise humori rikkalikkus pakub mitte ükski lendava ratta tähe all teenijale, vaid ka eemalseisjale, vastavõet lugemise naudingu.

Nendele, keda raudteelase vastutusrikas teenistus ja lugemata vaheldusrikkad läbielamused huvitavad, võib raamatut soojalt soovitada.

Kõigile oma lugupeetud kaastöölisele, toetajatele, mõtteosalistele, lugejatele ja kuulutajatele soovime

õnnerikast uut aastat!

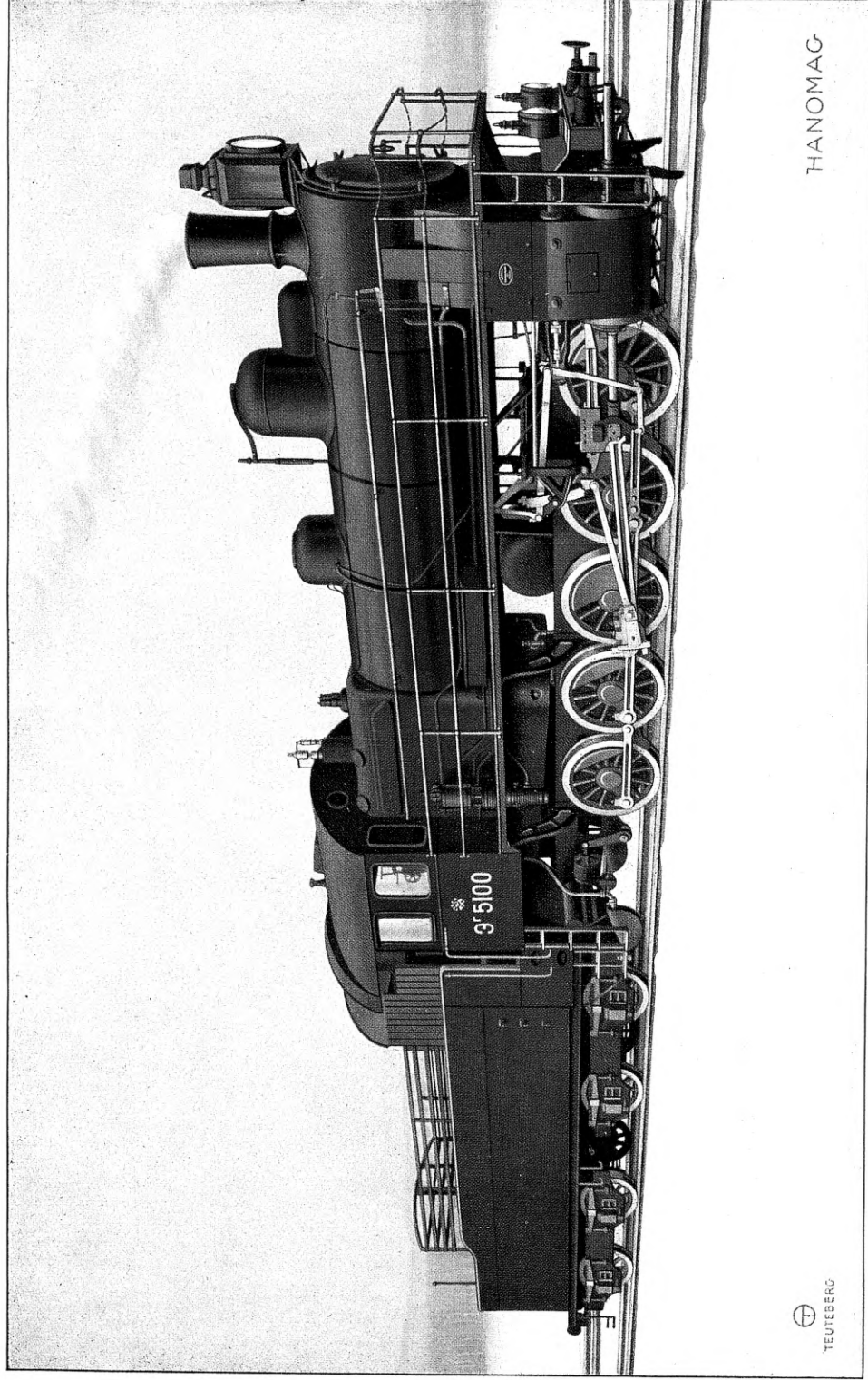
Käesoleva numbriga on aastatellijatel värviline kunsttrüki pilt

hinnata kaasas.

Tegev toimetaja: E. Timma. Väljaandja: K.-ü. „Eesti Raudtee“ Vastutav toimetaja: E. Grünberg.
A. Dewis'e ja J. Magnus'e trükikoda, Tallinnas, Lai t. 38.



E liht ülekuumendatud auru kaubarongivedur
Vene raudteede jaoks.



 TEUTBERG

HANOMAG

E-Zwilling Heißdampf - Güterzuglokomotive
für die Russischen Eisenbahnen,
gebaut 1922 von HANOMAG, Hannover-Linden.