

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI



Ilmub kuus korda aastas

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

K.-Ü. „Eesti Raudtee“ väljaanne Tallinnas

Nr. 3 (142)

30. VIII. 1938.

17. aastakäik

SISU: Dipl.-ins. L. Lätt: Eesti raudtee motoriseerub. — E. Timma: Ülevaade Latvija raudteedel 1937. a. teostatud tähtsamatest töödest ja uuendustest. — Kroonika.

INHALT: Dipl.-Ing. L. Lätt: Von der Motorisierung der estnischen Staatsbahnen. — E. Timma: Überblick über die auf den lettischen Staatsbahnen im Jahre 1937 verwirklichten wichtigeren Arbeiten und Neuerungen. — Kleine Mitteilungen.

A.-S. Norddeutsche Kabelwerke, Berlin-Neukölln,
igasugused kaablid ja isoleeritud traadid

Telephonbau und Normalzeit, G. m. b. H.,
Frankfurt (Main),
telefoni aparaadid ja kodukeskjaamade ehitused

Alfred Teves, Maschinen- und Armaturenfabrik G. m. b. H.,
Frankfurt (Main)
ATE külmutus-sisseseaded

Vagunitevabrik A.-S. Wismar, Seestadt Wismar
igasuguste mootor- ja muude vagunite ehitus

Ainuesindaja Eestis:

Thomas Clayhills & Son

Tallinn, Olevimägi 14.

Telefon (kodukeskjaam) 415-00.

1:1335
777

„POLARIS“

EESTI KINNITUS - AKTSIASELTS

võtab vastu järgmisi kinnitusi: tule-, murdvarguse-, veo-, väärtsaadete-, kasko-
(laevakerede) ja klaasikinnitusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavaad Kr. 1.000.000.—. Seltsi asutamisest
peale on kahjude eest välja maksetud üle Kr. 5.310.000.—. Soliidne edasikinni-
tus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

Juhatus asub Tallinnas, Vana Viru 12. Kõnetraat 426-66.

Telegrammi-aadress: „Polaris“.

Osakond asub Tartus, Suur Turg 11. Kõnetraat 6-75.

Eestimaa Õlikonsortsium

Sillamäe

BALTOLIN

Kütteõli

Imbutusõli

1-ne BENSIINITEHAS EESTIS

Kodumaa bensiin

Bituumen

Mootorpetrool

Estländska Oljeskifferkonsortiet

Kontor: Tallinn, V. Karja 1. Telefon 465-07

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

TELLIMISE HIND (kaasannetega):

1 aastaks — Kr. 5.00.
 $\frac{1}{2}$ " — " 2.60.
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.00 aastas
Üksik number 40 senti.

KUULUTUSE HINNAD:

1 lehekülj Kr. 60 —
 $\frac{1}{2}$ " " 32. —
 $\frac{1}{4}$ " " 16. —

Nr. 3 (142)

30. augustil 1938

17. aastakäik

Eesti raudtee motoriseerub

Dipl.-ins. L. Lätt

Käesoleva sajandi alguseni tarvitati raudteedel — nii reisijate kui ka kauba veoks — üldiselt vaid ronge, koosnevalt vedavast auruvedurist ning väiksemast või suuremast arvust klassivaguneist.

Elutempo oli siis praegusest hulga aeglasem, reisijate arv ja liiklus vähem ning raudteedel puudus võistleja nüüdisaegse jõuvankri näol.

Polnud olemas ka veel ühtegi teist mootorit, mis aurumasinat eduga asendada oleks suutnud.

Ent sellele kõigele vaatamata tunti siiski juba ka 19. sajandil tarvidust üksikult sõitvate, reisijaid transportivate, veokite järele ning katsuti nende käivitamiseks teisi — odavamaid ja otstarbekamaid — seadeldisi tööle rakendada kui aurumasin. Valmis ju esimene aurujõul sõitev „mootorvagin“ juba 1847. aastal Inglismaal ning esimese plahvatusmootoriga töötava raudteesõiduki ehitas sakslane Daimler aastal 1887. Mitmesugustel põhjustel tekkis sarnaseid sõidukeid raudteedele 19. sajandil siiski vaid üksikuid.

Ka elektritugevust katsuti varakult raudteeliikluses tarvitusele võtta, kuigi suuremate tulemusteta.

Maailma esimeseks elektroveduriks tuleb lugeda aastal 1879. Siemens ja Halske poolt Berliini tööstusnäitusel demonstreeritud 3-hobusejõulist sõidukit. Seda toideti alalise vooluga, pingega 150 volti, ja ta suutis kolme väikest vagunit reisijatega 7 kilomeetri tunnikiiirusega vedada.

Sellele esimesele elektrovedurile kuni läinud sajandi lõpuni järglasi ei ilmunud, küll aga hakati laiaulatuslikult elektrifitseerima suuremate linnade tänavraudteid, vagunite elektromootoritega varustamise teel.

Suurem pööre raudteede motoriseerimisse tekkis käesoleva sajandi algul.

Kõrgepinge elektrotehnika kiire arengu tõttu

hakati seni vähesel määral kasutatud „valge söe“ — veejõu ja alaväärtuslike kütteainete otstarbekaks kasutamiseks, suurel hulgal ehitama elektrovedureid ja -vaguneid. Juba 1903. aastal saavutati Saksamaal ühe elektromootorvaguni proovisõidul 210,2 kilomeetrilist tunnikiiirust. Vagunil oli 4 mootorit, igaüks võimsusega 500 kW ning liikus 10 000 volti omava keerleva voolu abil. Seda kiirust pole senini suutnud ükski rööbastõiduk ületada, välja arvatud Krukenberg'i rööbastsepiilin.

Rekordvagin leidis endale alalise väärika koha Berliini liiklemise muuseumis, kus kohe külastajate tähelepanu köidab oma eriskummalise, kuid seejuures võimsa kujuga.

Alguses ehitati elektrovedureid ja -mootorvaguneid vaid reisijate veoks, kuid praegusel ajal veetakse välismaal mitu tuhat hobusejõudu arendavate elektrovedurite poolt ka raskemadki kaubarongid seninägemata kiirusega.

Eriti mägilistes maades, kus suurt langust omavald jõgesid — koskede ning kärestikkudega — palju, nagu Rootsis, Norras, Šveitsis jne., on raudteed suures ulatuses elektrifitseeritud. Ka Lõuna-Saksas on juba üle 2200 kilomeetri (umbes 4% Saksa raudteevõrgust) elektrijuhtmetega varustatud. Elektriraudtee üheks suuremaks hüveks on igasuguse, sõitjaid tülitada võiva, suitsu ja tahma puudumine, mis asjaolust on vaimustatud kõik nendes maades viibinud reisijad. Teiseks elektriveokite hüvedeks on: suur kiirendus liikuma hakkamisel, suurendatud sõidukiirus teetõusudel, madalad korrashoiukulud ning meeskonna kokkuvõtte teenimisel. Teatavasti on auruveduritel alaliselt 2 ning sageli isegi 3 meest peal, kuna aga elektrisõidukeid juhib vaid üks isik.

1924. aastal elektrifitseeriti ka Eestis Tallinn-Pääsküla vaheline teeosa 11,2 kilomeetri pikku-

ses ning ehitati selleks Peatehastes 4 elektromootorvagunit, millised praegugi ümberehitatult liikvel. See Eesti raudteejuhtide kaugenägelik ja ajakohane samm oli ülimal määral õige, mida tõendab alaliselt kasvav sõitjate arv ning rongide koorimatus.

Plahvatusmootoritega varustatud veoabinõusid, mis kütteainena tarvitavad bensiini, bensooli, petrooleumi- või puusöegaasi, on senini raudteede ehitatud võrdlemisi tagasihoidlikult, sest mitmete hüvede, nagu kõrge kasukraad, alaline töövalmisolek j. t., kõrval — annavad plahvatusmootorid ka kaaluvaid pahesid (kütteaine kerge plahvatus, mootori nõrk veojõud ja keeruline ehitus jne.) Juba aastatel 1903 kuni 1909 katsetati välismaal plahvatusmootorite asetamisega mootorvagunitesse, kuid need katsed luhtusid tollal mootorite ebapiisavuse tõttu.

Suuremal määral hakkas raudtee plahvatusmootoreid kasutama alles pärast maailmasõda ning vaid vähemate üksisõitvate veokite jaoks.

Ka Eesti raudteel on paarkümmend plahvatusmootoriga varustatud sõidukit tarvitada. Ühed neist sõidavad mootorvagunitena reisijate veol Valga ning Tapa veojaoskondade piires, kuna teisi kasutatakse mootordresinidena ametsõitudel või lokomootoritena manöövriröödudel.

Viimaste aastate vältel on aga Eesti raudteel liiklemisele lastud hoopis erinev, senini kodumaal täiesti tundmatu, liik sõidukeid — diiselmootorvagunid. Need vagunid on väljastpoolt peaaegu tavalist klassivagunite välimusega ning vaid tähelepanelik ja teadlik vaatleja suudab neid vaguneid väliselt sellena, mis nad on, ära tunda.

Jõuülekannet diiselmootorilt veotelgedele ja sellega ratastele on nendel vagunitel (I/r nr. 31 ja nr. 32 ning k/r nr. nr. 1, 2, 3 ja 4) elektriline, kuid tarvitatakse ka mehaanilist ning hüdraulilist ülekannet. Ent mehaaniline ülekannet on kasutatav vaid kuni 300 hobusejõu tugevuste mootorite juures.

Diiselmootorid on oma nime pärinud Saksa leiutajalt insener Rudolf Diesel'ilt. Aastal 1892 võttis R. Diesel Saksa patendi mootorile, mis töötas raske õliga põhimõttel, et tsilindritesse imetud ja kolvi üleskäigul kokkusurutud õhu kõrge soojuse ja rõhumise tõttu sinna sissepritsitud kütteaine iseennest süttis. Diiselmootori arengu algaastail tarvitati kütteaine sissepritsimiseks erilises kompressoris kokkusurutud õhku. Hiljem aga loobuti kompressorist ning kütteainet surub nüüd kõrge rõhumise all, läbi õige peenikeste pihustite, põlemisruumi kütteainepump.

Diiselmootor on nn. „alalise surve“ mootorite peaesindajaks. Kütteaine põlemine tsilindrites kestab neil mootoreil suhteliselt kaua, sest kütteaine pritsitakse alles pärast õhu kokkusurumist pikema aja vältel põlemisruumi. Nii jääb siin surve pikema aja jooksul peaaegu ühtlaseks, millest ka üldtõttu nimetus tuletatud. Karburaatormootorite juures seevastu sünnib kokkusurutud gaasiõhusegu süttimine ning põlemine peaaegu silma-

pilkselt. Sellejuures tekib suurim surve, mis siis kolvi edasinihkumisega tsilindris alatasa väheneb. Sarnast nähet nimetatakse plahvatusseks, millest ka nimi „plahvatusmootorid“, karburaatoritega töötavatele mootoritele. Diiselmootorid võivad töötada kas kahe- või neljataktiliselt ning omavad auru- ja plahvatusmootorite ees paljusid kaaluvaid hüvesid.

Peamisteks hüvedeks diiselmootoreil on kõrge kasukraad, odav ja mitte-plahvatav kütteaine, väike kütteainekulu ning mootorite konstruktsiooni lihtsus. Diiselmootorite kasukraad on 35 kuni 40%, kuna see plahvatusmootoreil on 18—23 ning aurumasinail isegi vaid 8—15. Kütteainena tarvitatav raske õli (erikaal 0,87) on hinnalt mitu korda odavam, kui bensiin, ning teised kerged õlid (erikaaluga 0,68 kuni 0,79). Diiselmootoreil puuduvad sarnased keerulised ja kergelt rikinevad osad, nagu plahvatusmootoreil, nimelt karburaator (gaasitaja) ja süüteseadeldis. Diiselmootorite tähtsam osa — niiteldatav nende süda — on kütteainepump.

Loetletud omaduste tõttu ongi diiselmootorid juba õige laialt üle terve maailma levinud ning väga hääde tagajärgedega tarvitusel nii kohtkindlate jõuallikatenä kui ka veo- ja sõiduautes, laevades, lennukites ja õhulaevades. Sellejuures seisab diiselmootor alles enda arengu algastmel ning temale võib veel hiilgavamat tulevikku ennustada.

Ka raudteesõidukite jõuallikana on diiselmootor suurel määral kasutamisel.

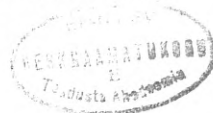
Kuigi maailma esimene diiselmootorivagun juba 1904. aastal Rootsis käiku lasti — hakati välismaal alles 10 kuni 8 aastat tagasi neid intensiivsemalt ehitama. Sakslaste kuulus voolujooneline 820-hobusejõuline, 40 meetrit pikk „lendav hamburglane“ tegi teatavasti alles viie aasta eest (15. mail 1933.) oma esimese sõiduplaanikohase reisu, mil saavutas 175 kilomeetrilise maksimaalse tunni kiiruse. Vagunis on baar ning 100 II klassi istet.

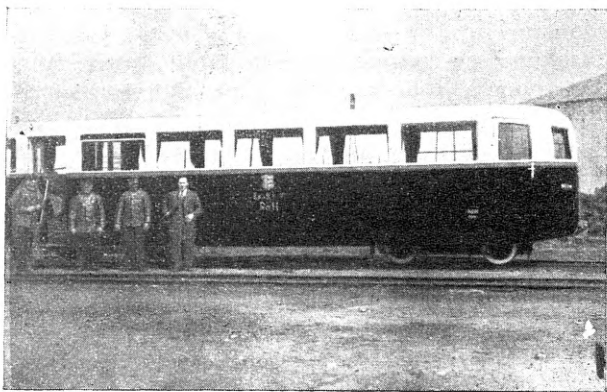
See saavutus ergutas ka teisi Euroopa riike järeletegemisele ning lühikese aja vältel ilmusid igalpool liiklusele paljud kõrgeväärtuslikud diiselmootorvagunid. Ka Eesti raudtee sammub siin edukalt ajaga kaasa.

Esimene Eesti diiselmootorivagun (laiarööpmeline nr. 31) ehitati 1935. aastal, Veoametis valmistatud jooniste järele, raudtee peatehastes Tallinnas.

Järgmistel aastatel kasvas diiselmootorvagunite arv jõudsalt ning praegu omame juba 6 seda tüüpi sõidukit (2 laiarööpmelist ja 4 kitsarööpmelist). Laiarööpmelised vagunid ehitati peatehastes, kuid kitsarööpmelised Riigi Sadamatehastes.

Suvised sõiduplaani kohaselt pääsesid 15. mail liiklusele veel kaks kitsarööpmelist diiselmootorvagunit, 750 m/m teelaiusele, märgitsusega Ro 11 ja 12, millised ehitatud samuti Peatehastes Tallinnas. Kuna need vagunid senistest k/r diiselmootorvagunitest mõõttudelt vähemad, veojõult nõrgemad ning välimuselt sarnlevad harilikudele maantee omnibustele — nimetataksegi neid rahvusvahelise tava kohaselt „rööbasomnibusteks“.





Rööbasomnibus Ro 11

Rööbasomnibuste nr. 11 ja nr. 12 ehitamist alustati peatehastes mineva aasta suvel. Joonised valmistati Veoametis, arvesse võttes välismaiseid sellealalisi kogemusi ja ehitamisviise, kuid silmas pidades ka kodumaa erilisi nõudeid.

Selleks, et mootorvagunid täiel määral oma otsarvet täidaksid, peavad nad kaalult võimalikult kerged, kuid seejuures tugevad olema; neis sõitmine peab reisijaile mugav ja meeldiv olema, nii, et isegi pikemad sõidud reisijaid ei väsitaks ning lõpuks peab ka mootor kerge olema ja tohib vaid vähe ruumi nõuda.

Esimese nõude võimalikult ideaalseks täitmiseks minnakse välismaal (Ameerikas, Prantsusmaal) võimaluste äärmise piirini, ehitades mootorvagunid ja rööbasomnibused, kas erilisest kõrgväärtuslikust terasest või isegi täielikult vaid kergemetallist (alumiiniumi ja mõnede teiste metallide segust).

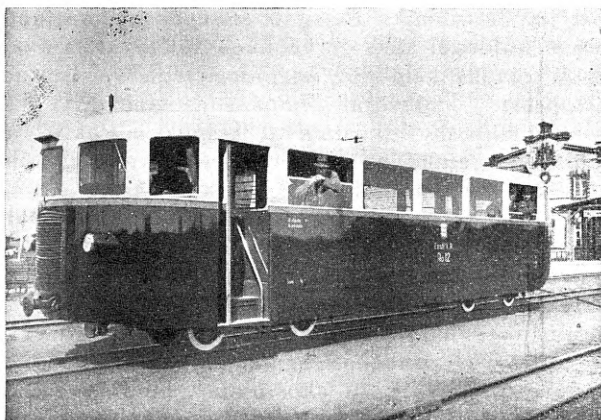
Sarnane ehitusviis on muidugi jõudumööda vaid terast ja alumiiniumi tootvatele suurriikidele, kuid kahtlemata väga hea, sest kergemetallist ehitatud vagun on vähemalt kaks korda kergem rauast valmistatud vagunist. Kuna tavaliselt rööbassõiduki enese raskus (taara) mitmekordselt ületab temaga veetava maksulise koorma (reisijad ja kaup) raskust — on see vahetult kergemetallist veoki juures raudteele palju soodsam, ja sõiduk ise saab suuremat kiirust arendada.

Rööbasomnibuste nr. 11 ja 12 juures on kõiki eelpool loetletud nõudeid püütud võimaluste piirides täita ning see on ka täielikult õnnestunud. Vastupidavuse saavutamiseks ehitati nende kered, esmakordselt Eesti raudtee ajaloos, täielikult rauast ja taara vähendamiseks keevitati kõik kerede ja pöörvankrite raamide raudosad ning, nägusa välimuse saavutamiseks, isegi õhukesed, vaid 1,5 mm paksud, väliskatteplekid elektriliselt kokku. Selle tõttu pole omnibuste välispindadel näha ühtegi liitekohta. Elektrokeevitus on välismaal igasuguste ehitustööde juures, ka suurimategi sildade valmistamisel, laialt tarvitav, sest tema hüvedeks on kiirus, tugevus ja ilu. Kaalukokkuhoidu saavutati ka veel muidu raskete puhvrite lihtsustamisega ja

eriti kergete istepinkide tarvituselevõtuga. Omnibused kaaluvad 11,6 meetrilise pikkuse juures kumbki 11,6 tonni, millest 3,6 tonni pöörvankritele ja 8 tonni kerele langeb. Seega kaalub iga millimeeter pikkust 1 kg, mis võrdlemisi väike arv. Arvestades reisijate ja pagasi maksimaalse raskusena kokku 5,4 tonni, saaksime omnibuste üldraskuseks 17 tonni ja teljekoormatuseks vaid 4,25 tonni. K/r teel on aga kuni 7 tonni koormat teljele lubatud.

Omnibuste ehitusel tarvitati nii palju kui võimalik kodumaa materjale. Nii kaeti põrand 4 mm paksu, punakas-pruuni „Põhjala“ kummiga, sise-seinte ja lae katteks tarvitati Lutheri 4 mm ja 8 mm paksuseid kasepuust vineerplaate ja istepinkide katteks kodumaa tammevineeri; nii sisemised puust osad kui ka väliskatte plekid on 3 või 2 korda üle tõmmatud kodumaiste õlilakkidega. Välismaalt muretseti aga mitmesugused eriseadeldised, nagu kiirkäigulised diiselmootorid käigukastide ja siduritega, radiaatorid, kütteseadeldised, jõuülekanne hammasrattad, rull-laagrid ning surveõhu pidurdamississeadised.

Kõik kerede raudosad ja katteplekid on seepoolt roostetumise ja seega, aeglase kuid kindla, hävinemise ärahoidmiseks, kaetud asfalt-lakiga. Puust põranda kandjad ja lauad, kui ka seinte ja lae vähesed puust osad on seevastu — mädanemise ja pehkimise vältimiseks — sisse võietud estokarbolineumiga. Seega tehti kõik, et omnibustele tagada võimalikult pikka iga ning väheseid parandamiskulusid. Kõla sumbutamiseks kui ka soojustuskadude vähendamiseks on omnibuste põrandad ning seinte ja lae vahed isoleeritud osalt vildiga, osalt korgipuruga. Meeldivama välimuse saamiseks ja õhutakistuste vähendamiseks kiirel sõidul on omnibuste kere otsad ümardatud. Hädahohtumaks ning rahulikumaks liiklemiseks toetuvad omnibuste kered kahele kaheteljelisele 600 mm rattaläbimõõduga, rull-laagritega varustatud pöörvankrile, telgedevahega 1750 mm kummažil. Iga telje läbimõõt on 89 mm. Esimese pöörvankri raami küljes ja veotelgedel asuvad jõuülekanne tsilindrilised ja koonilised hammasrattad, mis ühendatud kardaan-



Rööbasomnibus Ro 12



Rööbasomnibuse sisevaade

liigenditega. Tagumisel pöörvankril ja jooksutelgedel erilisi seadeldisi ei ole. Pöörvankrite konstruktsiooni eeskujuks on võetud Saksa parimad saavutused sel alal. Esimene pöörvanker on kahekordse ja tagumine pöörvanker isegi kolmekordse vedrutavusega. Viimasel pöörvankril vaguni raskus kandub nn. „kiigetala“ lehtvedrude kaudu pöörvankri raamile ning sealt pukside leht- ja spiraalvedrude kaudu alles teljekaeltel. Rööbastelt saadud tõugete täielikuks kaotamiseks on spiraalvedrude, horisontaal-libististe ja pöörtapipesade vahele asetatud veel erilised kummivahetükid. Omnibuste laius väljast on 2450 mm ja seest 2340 mm, kuna sisemiseks kõrguseks on 2 meetrit. Üldine kõrgus rööpmelt on umbes 2850 mm. Istekohti on igas omnibuses 40 ja seisukohti 14.

Omnibused — juhitud ühest otsast — on kahe klaasitud vaheseinaga, milles samuti klaasitud uksed, jagatud kolme ossa, nimelt juhi-, reisijate ja pakiruumiks. Reisijate sissepääsuks on juhiruumi külgedel kaks surveõhuga suletavat ja avatavat ning nikeldatud käepidemetega varustatud klapp-ust. Tagavara väljapääsuna võib tarvitada pakiruumi kaht lukustatavat külgust. Paki- ja juhiruumi seinad on kaetud raudplekiga ja üle värvitud. Pakiruumis on kolm klapp-istet.

Juhiruumis, mille kaks külgakent on avatavad, asub keskel plekist äravõetava kattega kaetud diiselmootor, väikese kallakuga tahapoole. Mootorist paremal seisab surveõhku tekitav kompressor ja tööriistade kast, mis ühtlasi rongijuhile istmeks. Akna ja uke vahelisel seinal on kinnitatud sõhappesega töötav kuivtulekustutaja „Total“. Vasakul pool on mootori armatuur-laud mõõtriistadega, juhtimisseadeldised, õhk- ja käsipiduri käepidemed, juhiruumi uste sulgemise ja avamise võti,

valgustuslülitid ja -kaitsed ning pööratav juhi-iste. Vasakpoolsele seinale on kinnitatud kütteõlifilter ning -pump. Juhi ees oleva akna küljes on surveõhuga töötav aknapuhastaja, mis vajalik sajuse ilmaga klaasi puhtana hoidmiseks. Juhiruumi akendel on ette tõmmatavad kardinaad poolvillasest riidest.

Reisijateruum, pikkusega 7650 mm, on väga valge ning nägus. 10 suurt metallraamides, $6 \times 700 \times 1300$ mm, akent kahel pool ning 6 akent otsaseintes võimaldavad reisijale segamatut välja-vaadet igale poole. 25 mm läbimõõduga nikeldatud terastorudest vetruvad istepingid, pruuniks peitsitud ja lakeeritud 8 mm tammevineerist istmetega, seisavad peale kahe kõik sõidusuunas. Iga istepink on 960 mm pikk ja võimaldab istet kahele inimesele. Istmete vaheline ruum on 410 mm lai. Äärmised neli akent reisiruumis on täielikult avatavad erilise vända abil töötava mehhanismi läbi. Laudpõrandat kattev ja sellele külge-liimitud kummi on väga vastupidav kulumisele, kõlasumbutav, nägus, äärmiselt hügieeniline ja seega kõikidest teistest põrandakatetest, nagu linoleum j. t., parem. Reisijateruumi kasevineerist akna-alune paneel kui ka akende ümbrusliistud, on punakaks peitsitud ja moodustavad meeldiva kontrasti loomulikku kasepuuvärvi jäetud vineerist seinte ja laega. Poolvillasest riidest kardinatega varustatud akende peal on alumiiniumist kanderkroonsteinidega pakivõrgud. Alumiiniumist on samuti kõik uksekäepidemed, riidevarnad, sildid jne. Lisaks avatavatele akendele võib reisijateruumi tuulutada ka omnibuste eesotsast, mööda juhiruumi lage asetatud kanali kaudu, mis suletav klappiga. Pimedaksminemisel valgustatakse reisijateruumi lae küljes oleva kümne nikeldatud, matt-klaasist kupliga, elektriarmatuuri kaudu. Kokku on igal rööbasomnibusel 19 elektrivalgustuspunkti, 220 vatti voolutarvitusega, sellest: juhiruumis 4, pakiruumis 1, helgiheitjates 2 ja vagunites signaallampides 2. Elektrivalgustusvõrgu rikke puhul valgustatakse omnibust küünalalaternatega. Elektrivalgustusvool saadakse kahelt kadmium-nikkel akkumulaatorpatareilt, mahtuvusega 140 amperitundi, 24 voldise ping juures. Patareid on monteeritud reisijateruumi alla kinnitatud raudplekist kastidesse. Kastid on varustatud tuulutamiseseadeldisega ning nende juurde pääseb läbi reisijateruumis põrandas oleva kahe luugi. Akumulaatorpatareisid laadib diiselmootori küljes olev dünamo, ent ainult siis, kui diiselmootor kõrgemate tuuridega käib.

Külmal ajal hoolitseb reisijate heaolu eest soojaõhu kütteseadeldis. Diiselmootori katte küljes olev elektrimootoriga käiv ventilaator imeb juhiruumist jahedat õhku ning surub selle jämeda metallvooliku kaudu diiselmootori töötanud gaaside sumbutajast mööda, istmete all olevate ja võrkudega kaitsitud, 4 ava kaudu soojenenult reisijateruumi.

Kuna diiselmootori töötanud gaaside temperatuur vabajooksu juures umbes $+200^{\circ}\text{C}$ (tõustes

mootori täiekoormatusega töötades kuni $+500^{\circ}\text{C}$) — on küllaldase soojuse saamine reisijateruumis kindlustatud. Soojal ajal lülitakse ventilaator välja ning suletakse reisijateruumi soojaõhu avaste all metallvoolikuis olevad klapid. Sarnane kütteviis on nüüd autode juures laialt tarvitata ja on palju parem kui senini kasutatud otsekohene töötanud gaaside torude kaudu sõitjate ruumist läbijuhtimine.

Omnibuste jõuallikas, 90 hobusejõuline Saksa MAN tehaste, kompressorita, kiirjooksja (1800 t/min) diiselmootor töötab neljataktiliselt ja on on kuuetsilindriline. Iga tsilindri läbimõõt on 105 ja kolvikäik 140 mm. Mootor toetub neljast kohast kummist vahepuhvrite abil omnibuse raamile ja on otsekohe ühendatud siduri ning käigukastiga. Käigukastist juhib kardaanülekanne jõu edasi esimesele pöörvankrile. Käigukast võimaldab, tavalise käigukangi abil, sisse- ja välja lüüda 4 edasikäiku ja ühe tagasikäigu. Käikude ülekanded on vastavalt 1:5,8; 1:3,41; 1:1,95; 1:1 ja 1:5,8. Esimese pöörvankri veoteljed teevad sellejuures vastavalt 105; 178; 311; 608 või 105 tiiru minutis ning omnibused arendavad siis ka 11,85; 20,16; 35,26; 68,76 või 11,85 kilomeetrist tunni kiirust.

Kõik mootori osad on valmistatud kõrgevärtuslikest erimetallidest, nagu: tsilindrite plokkspetsiaalalmist, kolvid kergemetallist ning sisse- ja väljalaske klappid siliitsium kroom-terasest.

Mootoriga on hammasratas- või rihmaülekandegaga ühendatud mootori korralikuks töötamiseks hädavajalikud abimehhanismid, nagu: dünamo, elektriga töötav 6-e hobusejõuline starter mootori käivitamiseks, regulaator ning kütteõli-, määrdeõli- ja jahutusvee pumbad. Regulaatori ülesandeks on esiteks maksimaalsete tiirude ületamise ärahoidmine, küttejuurdevoolu vähendamise teel, ning teiseks vabajooksu tiirude reguleerimine 300 kuni 400-le, lastes töötada vaid kolmel tsilindril. Selleks suletakse esimeste kolme tsilindri juurde viivas värskeõhutorustikus olev klapp ja ka kütteaine juurdevool nendesse. Kütteõlipump on diiselmootori tähtsaim elund. Ta imeb omnibuse raami alt, umbes 130 liitrit mahutavast kütteõlipaagist läbi filtri kütteõli eneses ning pumpab selle tugeva surve all (umbes 130 at) läbi kütteõlisissepritsimise ventiili, võrdselt ja õigel ajal iga tsilindri peas olevasse põlemiskambris. Tsilindritesse sisestatakse ja kuni 32 at. tihendatav õhk puhastatakse õliga niisutatud filtri läbi. Hammasratas-määrdeõlipump asub mootori eesotsas karteris ning tema ülesandeks on esiteks kõikide mootori pöörlevate ja libisevate osade nii rikkalikult määrdeõliga toimine, et kuiva õõrmitist ette ei tuleks ning teiseks laagrites tekkinud soojuse ärajuhtimine. Nende ülesannete edukaks täitmiseks peab määrdeõli heade omadustega olema, mispärast siin ka ainult kalleid, täpselt normidele vastavaid, õlisid kasutatakse. Määrdeõlipump imeb karterist õli ning surub selle ühe torustiku kaudu, umbes 3 at. survega, vāntvõlli- ja kepsulaagrisse ning teist torustikku kaudu (0,5 at. survega) nokkvõllilaagritesse,

regulaatorile, ventiilidele ja hammasratastele. Määrdeõli puhastatakse alaliselt erilises, torustikku lülitatud, filtris. Õlisurvet näitab manomeeter. Töötamisel läheb mootor kuumaks ning sissesööbimiste ärahoidmiseks jahutatakse teda tsentrofugaalpumba abil, mootori otsaseina sees olevast radiaatorist tuleva veega, ning jahutusveepumbaga ühel võllil tiirleva tiibratta abil külma õhuga.

Mootori käivitamine on äärmiselt lihtis ja kerge. Soojal aastaajal, pärast seda kui jahutusvesi, määrdeõli ja kütteõli sisse valatud, käivitatakse mootorit starteri abil, seades enne kütteainepump hilisele sissepritsimisele. Pärast käivitamist lastakse mootorit umbes 600 tiiruga minutis end soojaks jooksta, alles siis asetatakse ta vabajooksule.

Külmal aastaajal valatakse enne käivitamist sisse kuuma jahutusvett ja pritsitakse õhufiltrile vähe kütteõli, mootori ergutamiseks. Õige kareda külma korral, eriti veel siis kui sõiduk väljas seisnud on, peab peale kuuma jahutusvee ka määrdeõli soojalt sisse valama.

Mootori seismajätmine on samuti lihtis. On vaja vaid, üht nuppu käsitades, sulgeda kütteõli juurdevool tsilindritele. Kütteaine kulu on mootoril umbes 200 grammi hobusejõu-tunnilt.

Mootori osi ja nende korralikku töötamist peab juht perioodiliselt kontrollima. Kütteõli filtrit peab iga 2000 km ja õhufiltrit iga 5000 läbisõidetud km järele puhastama; määrdeõli peab suvel iga 2500 kuni 3000 ja talvel iga 1500 kuni 2000 km järele uuendama. Iga 10.000 km järele valatakse uus jahutusvesi sisse ning iga 30.000 km järele tuleb mootorile teha juba põhjalikum järelvaatus, nimelt: kolvid ja põlemiskambrid puhastada, ventiilid lihvida, karter seest puhastada, laagrid ja kütteõli pump kontrollida jne.

Omnibuse juhtimiseks on juhil käsitada käigukang käikude vahetamiseks, hoovad sissepritsitava kütteõlihulga ja sissepritsimise momendi reguleerimiseks ning õhu- ja käsipiduri käepidemed. Mootori korralikku töötamist valvab juht amper- ja voltmeetri, määrdeõlisurve näitaja, jahutusvee soojuse näitaja ning surveõhu manomeetri abil. Omnibuse sõidukiirust ja läbisõidetud kilomeetrite arvu näitab kombineeritud kiirus-kilomeetri-näitaja. Signaali saab anda surveõhu abil töötava vilega.

Omnibust saab juht hõlpsalt ja väga lühikese maa pealt pidurdada laitmatult töötava „Knorr“ süsteemi surveõhupiduriga. Pidurdamisseadeldis koosneb õhukompressorist, kahest õhuanumast, ühest juhiventiilist, 8" Ø piduritsilindrist ühes sinna juurde kuuluvate torustikkude, ülekande hoovade ja tõmmetega. Kompressorit ajab ringi omnibuse diiselmootor, millega ta kummirihma abil ühendatud. Kompressor surub läbi filtri sisestatava õhu 6,5 atmosfäärile kokku ning rõhub ta siis õhuanumatesse ja torustikku. Pidurdamiseks alandatakse surve enne juhiventiili sattumist 4—5 atmosfäärile. Seadeldis töötab, juhiventiili pööratamisel, otsepidurdamisega ja surub 8 piduripakku korraga kõikide rataste rehvidele.

Õhusurve soovikohaseks reguleerimiseks torustikus on olemas vabajooksu ventiil, survevahendamisventiil ja kaitseventiil. Kompressorilt saadava surveõhuga töötavad ka aknapuhastaja, signaalivile ning juhiruumi uste sulgemise tsilindrid.

Omnibused on väliselt õlivärviga värvitud, altpoolt kirsipunaseks ning ülevalt ja katusel valkjaskollaseks, ja 2 korda kaetud õlilakiga.

Proovisõitudel rööbasomnibused rahuldasid täielikult ning saavutasid kergelt 70-e kilomeetrist tunnikiirust.

Ro 12 oli ka välja pandud Koplis, 28. aprillist kuni 2. maini käesoleval aastal peetud autode ja

liiklusnäitusel, kus osutus näituse rohke ja asjatundliku külastajaskonna üldiseks huvi- ja imetlusobjektiks.

Kokkuvõtlikult võib konstateerida, et diiselmootorvagunid ja -vedurid võiksid olemasolevate suurte eelduste tõttu Eesti raudtee tuleviku-sõidukiteks kujuneda. Nende abil saaks luua kiiret, aurrongidest 2 kuni 3 korda odavamalt ja sagedast ühendust kõikidel liinidel.

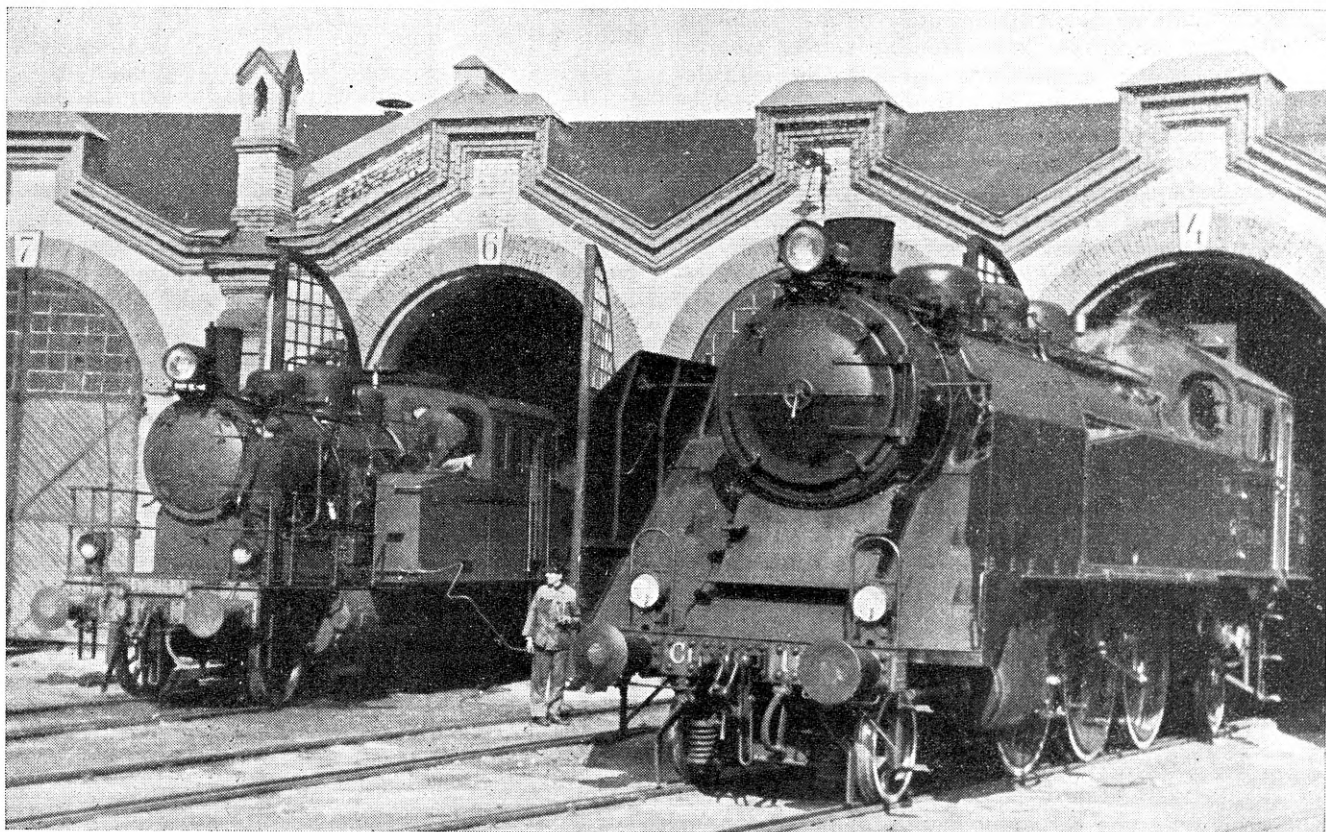
Samuti peab tõendama, et raudtee Peatehased Tallinnas oma suurte kogemuste ja kõrgelt kvalifitseeritud tööjõududega suutelised on kõiki Eesti raudteele vajalisi mootorsõidukeid kõikidele nõuetele vastavalt ehitama.

Ülevaade Latvija raudteedel 1937. a. teostatud tähtsamatest töödest ja uuendustest

E. TIMMA

1937. aasta möödus ka Latvija riigiraudteedel ülesehituse tähe all, aasta kestel on terve rida uuendusi läbi viidud, samuti on täienenud vagunite ja vedurite park. Üksikasjalikud andmed toome kokku võetult allpool.

Vanade raudteeliinide kerge pealisehitus ei võimalda kõrgendada liikluse kiirust. Selletõttu ka möödunud aastal jätkati plaanikindlalt pealisehituse kõvendamist kolmel magistraal-liinil: Riga—Meitene, Riga—Daugavpils ja Riga—Val-



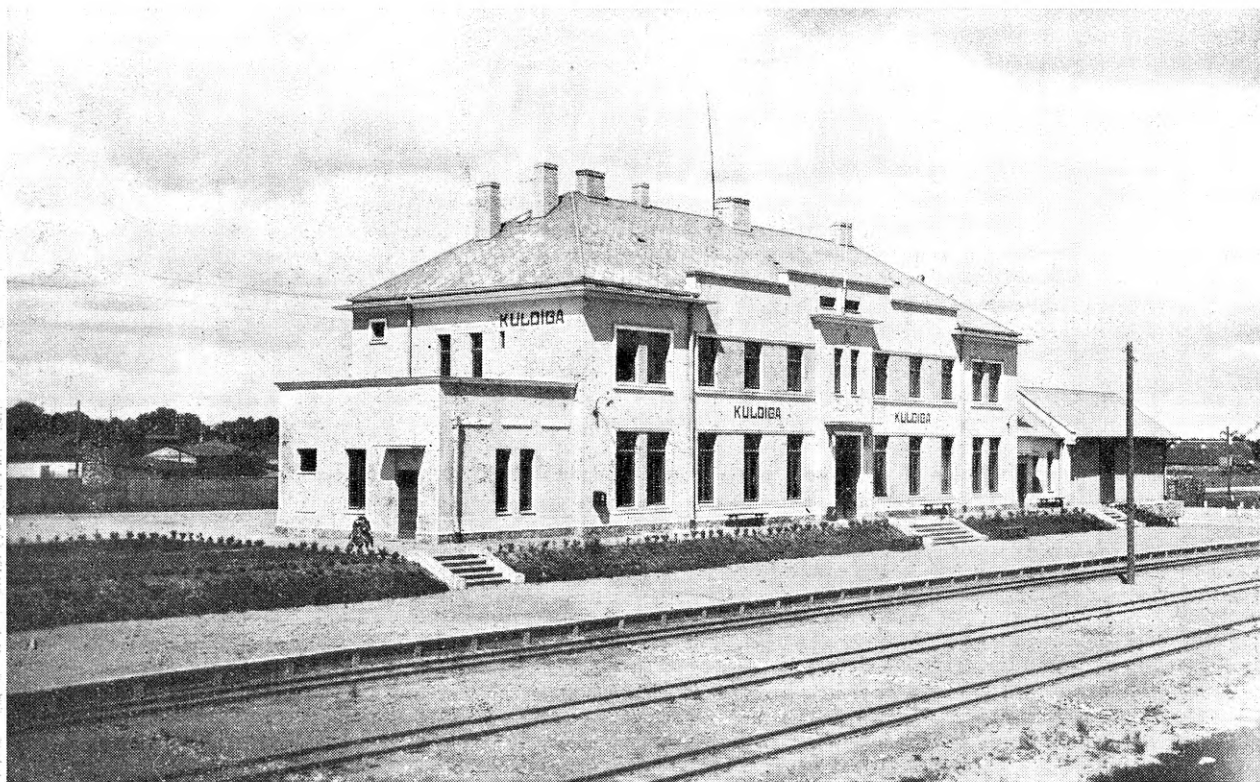
Sõiduvalmis vedurid väljumas Jelgava depoost

ka. Soetatud ja maha pandud on rasket (43 kg/m) ja keskmist tüüpi rööpaid, ligi 160 km ulatuses. Uusi rööpaid on maha pandud osalt ka Jelgava—Liepaja ja Gulbene—Jaunlatgale liinil. Seoses uute rööbaste mahapanekuga Riga—Jelgava liinil on suurendatud liiprite arvu ja 18.000 m³ ballasti maha pandud. Pöörmete alla on hariliku ballasti asemel pandud graniidi kiviprügi ja peale selle veel tolmu tekkimise vältimiseks kaetud kiviprügi mullet Riga—Jurmala (mereranniku) liinil 10 km ja Riga—Daugavpils liinil 9 km ulatuses. Plavinas—Gulbene liinil on mõned väikse raadiusega kõverikud ümber ehitatud ja Rezeknes lõpetatud Krustpils—Zilupe ja Zemgale—Ritupe liinide otseühen-

osade väärtusest. Selliselt on keevitatud üldse 452 riströöbast ja 477 pöörmesulge. Et aga üldse vähendada pöörmete osade äraakulumist, selleks on hakatud pöörmeteks kasustatavate rööbaste karastamist, milline talitusviis pikendab nende iga ligi 180% võrra. Säärane karastamine läheb maksma ainult 10—12% uue riströöpa väärtusest.

Selleks, et vähendada kulusid metallkonstruktsioonide ühenduse alal raudteesildade töökodades, on hakatud kasustama elektrilist keevitamist.

Liikluse kindlustuseks on valmistatud ja sisse ehitatud 250 pöörme kontrollvõtit pöörmete lukustamiseks tarvilises suunas. Balodis, Olaine ja Cena jaamas on seatud sisse pöörmete ja signaalide



Kuldiga raudteejaam Liepaja—Kuldiga 750 mm rööpmelaiusega raudteel

duse tee väljaehitus. Ehitati ümber ja õgvendati Valdgale—Mersragši kitsarööpmeline teeosa Valdgalest Vandzeneni 14 km ulatuses. Pöörmete paranduseks on soetatud juurde eriliiki rööpaid, pöörmesulgesid ja teisi osasid, kusjuures osade valmistamist ja monteerimist teostasid raudteetökojad.

Rööbastee alalhoiduks on tarvitusele võetud mõnesuguseid uuendusi. Et vältida rööbaste edasinihkimist rongide liikumise sihis, on soetatud rööbaste kinnitamiseks erilisi inglise tüüpi rööpaankruid.

Et pöörmete sulgede ja riströöbaste äraakulumise tõttu neid ei tarvitseks veel heita vanaraua hulka, selleks on hakatud nimetatud osasid keevitama, mis läks maksma ainult 15—25% uute

tsentralisatsioon, võimaldades jaamakorraldajale oma kontoris ümber seada ja tarvilises suunas luskustada kõik pöörmed ja signaalid, seejuures kõrvaldades võimalust ühel ajal vastu võtta ronge nõnda, et nad võiksid üksteisega kokku põrgata.

Ikškile, Ogre ja Lielvarde jaamas on pea-pöörmed korraldatud siduvusse uute semaforidega, mis läbi saab uusi semafore avada ainult siis, kui pöörmed on seatud õigesti; ka võivad vedurijuhid semaforide tiibade seisu järgi otsustada, missugusele teele rong vastu võetakse ja millal tuleb vähendada sõidukiirust.

Pealisehituse kõvenduse läbiviimise tõttu on osutunud võimalikuks rongide sõidukiirust suurendada järgmistel liinidel: Tornakalns—Meitene lii-

nil kuni 100 km/t., Skrunda—Liepaja liinil kuni 75 km/t. ja isegi kitsarööpmelistel teedel kuni 40 ja 45 km/t. Sõidukiiruste tõstmise tagajärjel on lühenenud sõiduajad ühendustes Lääne-Euroopaga, näit. Riga—Berlin vahel 19 tun. 23 min. pealt 15 tunni 44 min. peale. Ka ühendus Tallinnaga on kiirendatud 20 min. võrra.

Nende uuenduste elluviimine võimaldab rongel sõita 1938. a. suvise sõiduplaani ajal märksa kiiremini. Nii on kiireimaks rongiks Riga—Meitene liinil rongid nr. nr. 1 ja 2, millede keskmiseks tehniliseks kiiruseks on 78,6 km ja kaubanduslikuks kiiruseks 77,0 km tunnis. Ka Riga—Daugavpils—

on ehitatud kokku 7 km ulatuses, uusi kaubalaadimisplatvorme ehitatud 18 jaamas, reisijate platvorme pikendatud 32 jaamas. Jelgavas viidi lõpule jaama ümberehitus ja seal ehitatud uus veetorustiku võrk. Liikluse kindlustamiseks on 25 ülesõidukohta varustatud mehaaniliste tõkkepuudega. Liikluse hõlbustamiseks on juurdesõiduteid ehitatud 40 jaamas. Vananenud sildu on asendatud 38 uue raudbetoonsillaga ja 2 suurt raudbetoonist viadukti on ehitatud Ligatne jaama juures (32 m) ja Rezekne jaama juures (22 m); 17 m pikkune raudferma on pandud Ličupe sillale Riga—Ergli liinil ja lõpule viidud Latvija suurima raudbetoonist



Turistide rong enne väljumist Riias

Zemgale liinil on sõidukiirusi tõstetud ja nimelt sõidab sel liinil kiireim rong nr. 16/7 — 70,0 km tehnilise kiirusega. Riga—Valka liinil on kiireimaks rongiks otseühenduse rong nr. 2, mille tehniliseks kiiruseks on 60 km/t. ja kaubanduslikuks kiiruseks 55,2 km/t. Vastupidises suunas on rong nr. 1 keskmine kiirus veel suurem, nimelt katab Eestist tulev otseühenduse rong Valka—Riga 167,2 km vahemaa $3\frac{3}{4}$ tunniga, saavutades sellega tehniliseks kiiruseks 64,7 km ja kaubanduslikuks kiiruseks 60,8 km tunnis.

Raudteeliikluse juurdekasvu tõttu on tulnud teostada mitmesuguseid uusi töid. Uusi jaamateid

kaarekujulise raudteesilla ehitus üle Salaca jõe (82 m) Riga—Rujiena liinil.

Uued jaamahooned on ehitatud Brakški ja Broceni jaamas (383 m²); ümber ehitatud on hooned Tornakalnsi, Bulduri ja Dzintari jaamas ja ehitust alustatud Priedaine, Kegumi, Vangaži, Durbe, Gardene ja Mežciema jaamas ning kitsarööpmelisel teel veel Kapsede, Ploce ja Janukroga jaamas. Eriti edukalt arenesid uute raudteeliinide ehitustööd, mis võimaldasid 4. ja 10. detsembril avada liikumiseks Riga—Rujiena ja Riga—Ergli liinid kuni nende lõpp-punktideni. Neil uutel raudteeliinidel on ehitatud reisijate-hooned Acone, Kangari,

Āugšciema, Suntaži, Meirani, Lubana jaamas ja hoonete ehitust alustatud Sidgunda, Lilaste, Stiene ja Puikule jaamas. Üldse on ehitisi valmis saanud 2337 m² ja alustatud neid kokku 3728 m² pindalaga. Peale selle on uued veemajad ehitatud Dzerbene ja Saulkrasti jaamas.

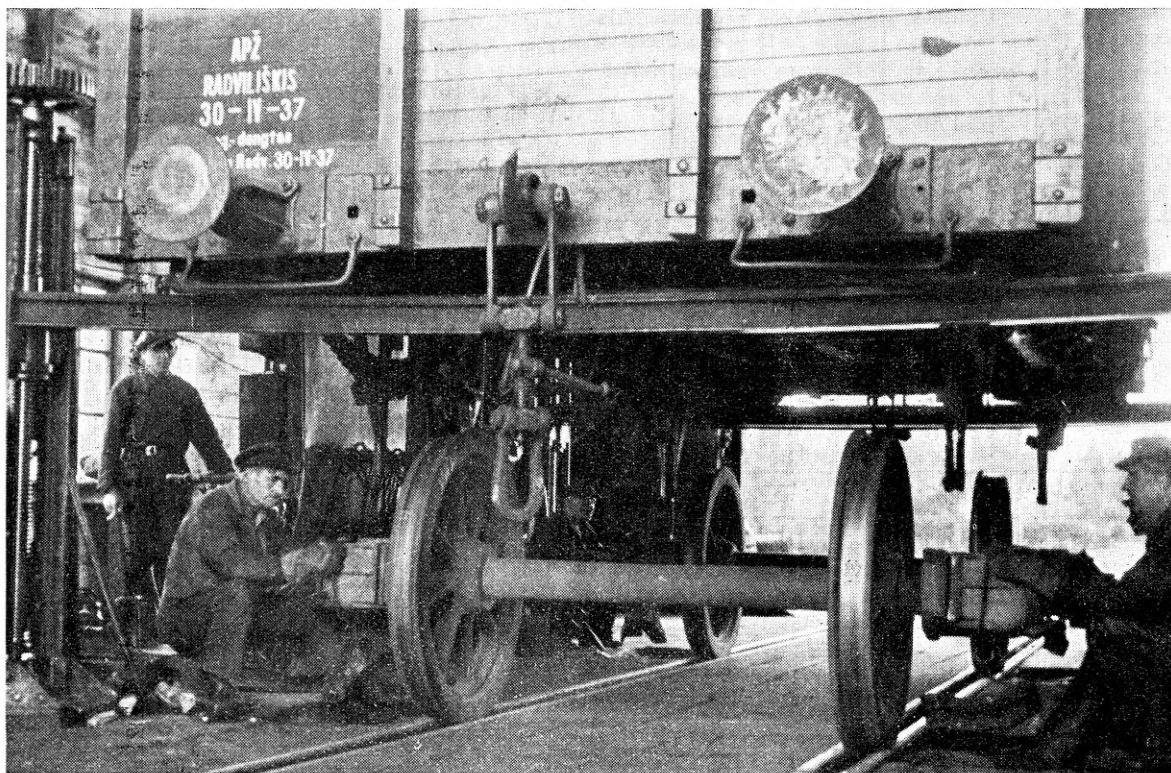
Uute raudteeliinide ehituse teostamiseks on tehtud uurimustöid ja aetud sihte, mitu varianti uue Tukums—Kuldīga liini (ligi 40 km) ehituseks ja Rīga—Ergli—Madona liini pikenduseks 44 km pikkuses Ergli jaamast Madona jaamani.

Mitme liini vajaduseks on võõrandatud maad kokku 192 ha suuruses 176 maaomanikult. Tasu

sate abinõudega sõidukite kiiremaks teele tõstmiseks, ka on abinõu veduri tugevuse järelekatsumiseks.

24 reisivagunil on sisemus ümber ehitatud, mis andis võimaluse suurendada istekohtade arvu. 22 reisivagunile on juurde ehitatud n.-n. lõõtsad, mis võimaldavad hõlpsamat ja hädaohutut üleminekut ühest vagunist teise. Raudtee tehastes on ehitatud üks neljateljeline moodne teraskonstruksiooniga salongvagun ja tellitud on 3 mootorvagunit, millest ühe ehitab A/S. „Vairogs“.

Raudtee tehased Daugavpilsis ja Liepajas on ehitatud 13 rootsi tüüpi 20-tonnilist poolvagunit



Kaubavaguni rattapaaride vahetus ühelt rööpmelt teisele rööpmele üleminekul
Rattapaaride vahetuse seadeldised on Daugavpilsis ja Jelgava jaamades

maa eest on makstud 111.000 latti, mille hulka kuulub ka Riias uue reisijatejaama jaoks võõrandatud maaala eest tasutud summa 35.000 lati suurus.

Arvesse võttes seda asjaolu, et Läti raudteedel on rohkesti vananenud vedureid ja üldse, liikluse suurenemise tõttu, annab tunda ennast suur vedurite ja vagunite puudus, on möödunud aastal plaanikindlalt teostatud põhiremonte kui ka keskmisi remonte suuremale vedurite ja vagunite arvule, tellitud 20 uut tankvedurit ja soetatud üks lokotraktor kitsarööpmelise tee jaoks, kasutamiseks Pavilosta haruteel. Abirongid on varustatud mood-

kauba veoks ja Sõjasadama tehased Liepajas — 10 jäävagunit. Peale selle on A/S. „Vairogs“ ehitatud 12 kahekordset väikelooma-vagunit. Omal ajal oli hulk kaubavaguneid sisse seatud reisijateveoks, kuna eriti suvel oli suur puudus reisivaguneist. Nüüd on siiski tulnud 50 säärast vagunit jälle ümber muuta kaubavaguniteks, sest viimaste puudus annab kaubaveo tõusu tõttu ennast eriti teravalt tunda.

Ülevaate veereva koosseisu pargi täiendamise ja praegusest seisust annab allpooltoodud tabel.

Latvija riigiraudteede

Veereva koosseisu pargi täiendus Latvija iseseisvuse ajal
kuni 1. jaanuarini 1938.

A. Vedurid.

Veduri tüüp	Arv	Ehituse aasta	Kus ehitatud
1. Laiarööpmelise tee vedurid.			
Dk 1—4—0	6	1920-1922	Tammerfors Linne och Jerne Manufaktur A/B
Tk 1—1—1	3	1928	Hohenzollern A.-G. Düsseldorf
TK 1—1—1	6	1931	Krupp, Essen (3 tükki) Henschel u. Sohn (3 tükki) Kõik monteeritud „Feniks'i“ tehases
Tk 1—1—1	6	1933	Raudteede peatehased Liepajas ja Daugavpilsis
Ct 1—3—1	3	1934	Pierwsza Fabryka Locomotywu w Polsce
Tk 1—1—1	5	1934	Raudteede peatehased Liepajas ja Daugavpilsis
Ct 1—3—1	4	1936	Henschel u. Sohn, Kassel
Bt 1—2—1	3	1936	Henschel u. Sohn, Kassel

Kokku 36 vedurit 3.046.593 lati väärtuses.

2. 750 mm rööpmelaiusega tee vedurid

Rp 1—4—0	3	1923	Linke-Hofmann, Lauchhammer Werke
Rp 1—4—0	6	1931	Pierwsza Fabryka Locomotywu w Polsce
Rp 1—4—0	4	1935	Raudteede peatehased Liepajas ja Daugavpilsis

Kokku 13 vedurit 836.980 lati väärtuses.

Üldkokku ehitatud 49 vedurit 3.88.573 lati väärtuses.

Peale ülalloendatud vedurite on veel tellitud Henschel u. Sohn, Kassel, tehastes ja on käesoleval ajal proovimisel 20 vedurit, nimelt:

- 4 laiarööpmelist rei irongivedurit, seeria Bt (1—2—1),
- 2 normaalarööpmelist reisirongivedurit, s. Bt (1—2—1),
- 4 laiarööpmelist kaubarongivedurit, seeria Pt (1—2—1),
- 10 laiarööpmelist kaubarongivedurit, seeria Rt (1—3—1).

Nende vedurite koguväärtus on 2.407.500 latti.
Seega on kogu vedurite tellimise peale kulutatud summa 6.291.073 latti.

B. Reisirongide pargi vagunid.

Vaguni liik	Arv	Ehituse aasta	Kus ehitatud	Mis materjal. konstrukts.
1. Laiarööpmelise tee vagunid.				
Ametvagunid	2	1923	Raudteede peatehased Liepajas	Puust
Postivagunid	1	1924	„Fenikss“ Riias	„
„	1	1925	„	„
3. kl. kaugeliikl.	8	„	„	Kere rauast
2. kl. „	2	„	„	„
3. kl. kohal. liikl.	9	„	„	„
Pagasivagunid	3	1926	Sõjasadama tehased Liepajas	„
Postivagunid	1	„	Sõjasadama tehased Liepajas	„

Vaguni liik	Arv	Ehituse aasta	Kus ehitatud	Mis materjal. konstrukts.
3. kl. kohal. liikl.	8	1926	„Fenikss“ Riias	Kere rauast
2. kl. „	6	1927	„	„
3. kl. „	19	1926-1927	„	„
Postivagunid	1	1927	Raudteede peatehased Liepajas	„
3. kl. kohal. liikl.	6	„	Sõjasadama tehased Liepajas	„
2. kl. „	1	„	„	„
3. kl. „	3	„	„Fenikss“ Riias	„
Postivagunid	1	1928	Raudteede peatehased Liepajas	„
3. kl. kohal. liikl.	33	1928-1929	Sõjasadama tehased Liepajas	„
2. kl. „	5	1928	„	„
3. kl. „	26	1928-1929	„Fenikss“, Riias	„
3. kl. kaugeliikl.	4	1928	„	„
Pagasivagunid	2	1929	Sõjasadama tehased Liepajas	„
3. kl. kohal. liikl.	21	1929-1930	Sõjasadama tehased Liepajas	„
2. kl. kaugeliikl.	2	1929	„Fenikss“, Riias	„
Postivagunid	2	1930	Raudteede peatehased Liepajas	„
2./3. kl. kaugeliikluse	5	„	„Fenikss“, Riias	„
2./3. kl. kohal. liikluse	2	1931	„	„
2. kl. kohal. liikl.	2	„	„	„
3. kl. „	4	„	„	„
3. kl. suvised (kütteta)	2	„	„	„
3. kl. kohal. liikl.	3	„	Sõjasadama tehased Liepajas	„
Pagasivagunid	4	„	Sõjasadama tehased Liepajas	„
3. kl. kohal. liikl.	6	1934	Sõjasadama tehased Liepajas	„
Pagasivagunid	3	1936	Sõjasadama tehased Liepajas	Täiel. rauast
3. kl. kohal. liikl.	5	„	Sõjasadama tehased Liepajas	„
2./3. kl. kohal. liikl.	12	„	„Fenikss“, Riias	„
3. kl. kohal. liikl.	2	„	Sõjasadama tehased Liepajas	„
Salong-vagun	1	1937	Raudteede peatehased Daugavpilsis ja Ehitusameti 6 jsk. töökoda	„

Kokku 218 vagunit laiarööpmelisel teel koguväärtuses 13.862.442 latti.

2. Normaalarööpmelise tee vagunid.

3. kl. kaugeliikl.	3	1928	„Fenikss“, Riias	Kere rauast
2./3. kl. „	5	1933	Sõjasadama tehased Liepajas	Täiel. rauast

Kokku 8 vagunit normaalarööpmelisel teel 701.000 latti väärtuses.

3. 750 mm rööpmelaiusega tee vagunid.

2./3. kl. kohal. liikl.	2	1930	Sõjasad. teh. Liepajas	Puust
3. kl. kohal. liikl.	3	„	„	„
Pagasivagunid	5	1931	„	„
2./3. kl. kohal. liikl.	6	„	„	„
3. kl. kohal. liikl.	18	„	„	„
2./3. kl. „	2	1935	„	„
Pagasivagunid	3	„	„	„

Kokku 39 vagunit 750 mm rööpmelaiusega teel 1.167.600 latti väärtuses.

Vaguni liik	Arv	Ehituse aasta	Telgede arv	Kus ehitatud	Mis materjal. konstruks.
-------------	-----	---------------	-------------	--------------	--------------------------

4. 600 mm rööpmelaiusega tee vagunid.

Postivagunid	5	1923	4	Raudteede peatehased Liepajas	Puust
"	3	1924-1925	4	Raudteede peatehased Liepajas	"

Kokku 8 vagunit 600 mm rööpmelaiusega teel 29.158 lati väärtuses.

Üldkokku 273 reisiringi vagunit 15.760.200 lati väärtuses.

C. Kaubavagunid.

Vaguni liik	Arv	Ehituse aasta	Telgede arv	Kus ehitatud
-------------	-----	---------------	-------------	--------------

1. Laiarööpmelise tee vagunid.

Kinnised	17	1924-1925	2	Raudt. peatehased Liepajas
"	10	"	2	Veoameti 6. jsk. töökojad
"	8	"	2	" 1. jsk. "
"	5	1925	2	" 2. jsk. "
"	15	"	2	" 6. jsk. "
"	3	"	2	" 1. jsk. "
Platvormid	1	"	2	Raudt. peatehased Liepajas
Kinnised	50	"	2	" " "
"	30	1928-1929	2	" " "
Tsisternid	5	1926	2	" " "
"	5	"	2	" " Daugavpilsis
Spetsiaalplatvormid	1	1929	4	" " "
Jäävagunid	7	1931	2	"Fenikss", Riias
Poolvagunid	15	1936-1937	2	Raudt. peatehased Liepajas
"	15	"	2	" " Daugavpilsis
Jäävagunid	10	1937 x)	2	Sõjasadama tehas Liepajas
Väike-loomade vagunid	12	" x)	2	"Vairogs", Riias

x) Ehitatud 1937./1938. eelarve aastal.

Kokku 209 vagunit laiarööpmelisel teel 1.438.200 lati väärtuses

2. Normaalarööpmelise tee vagunid.

Lumepuhastajad	1	1928	2	Raudteede peatehased Daugavpilsis
----------------	---	------	---	-----------------------------------

Kokku 1 vagun normaalarööpmelisel teel 11.050 lati väärtuses

3. 750 mm rööpmelaiusega tee vagunid.

Kinnised	30	1923	4	Raudt. peatehased Liepajas
Platvormid	10	"	4	" " "
Kinnised	15	1930-1931	4	" " "
Platvormid	16	1930	4	" " "
"	1	"	4	" " Daugavpilsis
Kinnised	10	"	4	" " "
Lumepuhastajad	1	"	4	" " Liepajas
Platvormid	10	1934	4	" " "
Kinnised	5	"	4	" " "
"	5	"	4	" " Daugavpilsis
Platvormid	10	"	4	" " "
Kinnised	10	1935	4	" " "
Platvormid	5	"	4	" " "
"	5	"	4	" " Liepajas
Jäävagunid	1	"	4	" " "
Kinnised	9	"	4	" " "
Jäävagunid	3	1931	4	"Fenikss", Riias

Kokku 155 vagunit 750 mm rööpmelaiusega teel 837.800 lati väärtuses

Vaguni liik	Arv	Ehituse aasta	Telgede arv	Kus ehitatud
-------------	-----	---------------	-------------	--------------

4. 600 mm rööpmelaiusega tee vagunid.

Palgiveopaarikud	20	1923	2	Raudt. peatehased Liepajas
Kinnised	6	"	4	" " "
"	3	1924	4	" " "
"	10	1925	4	" " "
Jäävagunid	2	1930	4	" " "

Kokku 41 vagunit 600 mm rööpmelaiusega teel 64.610 lati väärtuses.

Üldkokku 406 kaubavagunit 2.351.600 lati väärtuses.

Üldse on reisi- ja kaubavagunite juurdesoetamiseks kulutatud Latvija iseseisvuse ajal 18.111.860 latti.

On avatud kaks uut raudtee autobuseliini: Riga—Sigulda ja Riga—Ragana. 16 autobuse jaoks on soetatud pealisehtis.

Elektrotehnisel alal on elektrivalgustuse võrku ümberkorraldatud ja laiendatud jaamades, depoodes ja elukorterites. Elektrivalgustus on sisse seatud järgmistes jaamades: Katvari, Malnava, Acone, Šaurieši, Kangari, Suntaži. Lubana, Smarde, Brakški, Broceni ja Gavieze. 62 reisivagunis on parandatud elektrivalgustust, et võimaldada reisijale lugemist vagunis.

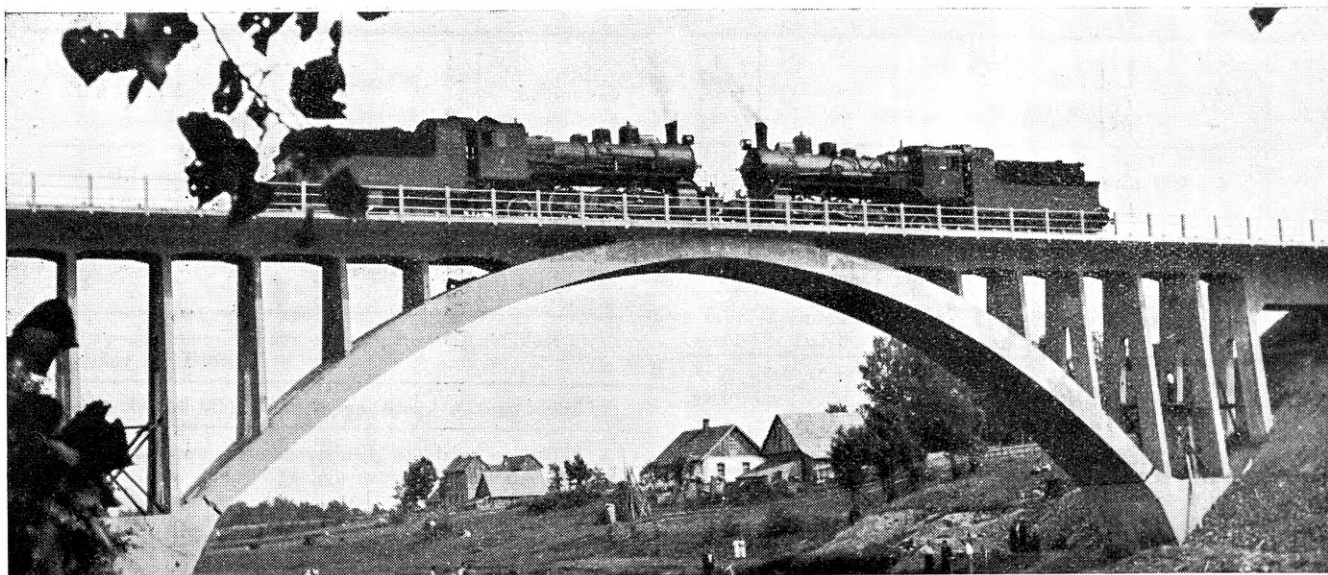
Telefoniühendust on parandatud moodsate aparaatide ja uute juhtmete kasutusele võtmisega. Uutel raudteedel on sisse seatud telefoniliine.

Vesivarustuse eest hoolitsevad uued elektrifitseeritud pumbamajad ja ülesseatud hüdrofoorid.

Uutel avatud raudteeliinidel kuni Rujienani ja Erglini on pandud käiku kiirendatud kaubarongid piima, või ja teiste rutturiknevate kaupade veoks. Uusi transportkontoreid on avatud Aizputes, Jelgavas, Preilis, Dagdas ja Bauskā. Kaupade kodunt-koju vedu teostatakse raudtee veoautodega Riias, Ogres, Kuldigas, Valmieras, Salduses ja Ventspilsis. Möödunud aastal on juurde soetatud 20 kaubaveoautot.

Et kergendada kaupade saatmist ja et ära hoida nende rikkumist, raudtee jätkab standardiseeritud pakendite-mahutite valmistamist ja klientuurile väljaandmist. Käesoleval ajal on neid mahuteid olemas väikeloomad, kodulindude, puuvilja, marjade ja munade, kui ka tollimata reisijatekraami veoks. Mahutid antakse välja maksuta ja need tulevad ette tellida samas raudteejaamas või transportkontoris, kus kavatakse saadeti veoks ära anda. Kokkuleppel Põllutööstusministeeriumiga ja Põllumajanduskajaga on pandud kehtima eriveotariif kaubaomanike päralt olevate, puuvilja, marjade, munade, kalade, juustu ja kohupiima standardiseeritud pakendite veoks, mis veelgi soodustab säärase pakkimisvahendite kasutamist.

Erilist tähelepanu on pööratud veotariifide normeerimisele. Ümberkorraldatud tariifid on siiski madalamad lähemate Ida-Euroopa riikide tariifidest. Turismi soodustamiseks on sisse seatud eri-



Salace raudteesild Riga—Rujiena laiarööpmelisel raudteeliinil
Sild asub Mazsalaca jaama ja linna lähedal ja on raudbetoonist. Latvija raudteedel on see sild üks kõrgematest, silla pikkus on 82,0 m ja avause laius 45,0 m

lised turistide piletid 1000 ja 1500 km jaoks, kasutamiseks igal aastal ajavahemikus 1. aprillist kuni 1. novembrini.

Arvestades hindade tõusu, on tõstetud mõnesuguste, ekspordeeritavate kaupade tariifi, nagu puumaterjal, lina, aga ka mõnelt impordeeritavalt kaubalt, nagu kivisüsi. Sellevastu ei ole tariifi tõstetud kaupadelt, mis on tarvilikud põllumajandusele, tulekindlate hoonete ehituseks jne. On isegi alandatud väetisainete tariifi 40% võrra. Põllumajanduse saaduste mahutite tühjalt-tagasivedu toimub praegu maksuta. Põllumajanduse saaduste ümbertöötamise soodustamiseks on alandatud kartulisii- rupi, glükoosi ja tärklise veotariifi.

Hoogsa ehitustegevuse tõttu raudteedel on ära kulutatud rohkesti ka ehitusmaterjale: ligi 2 milj. telliskivi, 22.500 glasuurit ja 39.000 glasuurimata ahjupotti, 1030 tonni lupja, 18.000 tünni tsementi, 130 tonni kipsi, 5000 m³ paekivi prügi, 10.000 m³ raudkivi ja selle prügi. Raudteed tarvitasid veel 95.000 st. põletispuid, puumaterjali 25.000 kantm., turvast 9000 tonni, 6600 telegraafiposti ja 312.000 liiprit, siis veel 112.500 tükki katusekivi kunstlikust kiltkivist, mida valmistab riigi tehas Bolderajas, ja 700 tonni kitsarööpmelise tee rööpaid ning 4000 tonni rauda Liepaja traadivabrikust. Nende materjalide kogu hind tõuseb ligi 4 milj. latini, mis näitab, millisel määral raudteed tellimustega tööd annavad kohalikule põllumajandusele, tööstusele ja kaubandusele.

Üldiselt võib kahtlematult ütelda, et Latvija raudteed viimase 4 aasta jooksul on läbi teinud edusamme, mis on viinud raudtee käituse Lääne-Euroopa tasapinnale. Eriti silmatorkav on reisi- liikluse korraldamine. Mitte üksi ei ole muretsetud juurde Lääne-Euroopa teede normidele vastavaid moodsaid üleni metallist klassivaguneid, vaid on tõstetud ka reisirongide kiirust. Kaugeühenduste

rongid, eriti Riga—Meitene, Riga—Daugavpils—Zemgale ja Riga—Valka liinidel sõidavad ajakohase kiirusega (kuni 79 km/t), kusjuures peatuste arvu ja aega on märksa vähendatud, eriti kokku surutud on peatused piirijaamades. Reisimugavuste tõstmiseks on ehitatud raudtee oma poolt rida restoranvaguneid, mis on liiklemas Riga—Liepaja ja Riga—Daugavpils liinidel. Erilist tähelepanu on juhitud julgeoleku seadeldistele, missugune töö on alles väljaarendamisel. Kuna aga järjest tõusev rongide kiirus nõuab ka hädahoitu liiklemist, siis on teostamisel kõige ligematel aastatel kogu pealiinidel ja kõigis vähemates jaamades, pöörangute ja signaalide tsentraliseerimine, samuti on ettenähtud pealiinide julgeoleku-seadete plokeerimine. Arvesse on võetud võimaluste piires kõik Lääne-Euroopa teedel teostatud uuendused, nii on kavatsusel juba kõige ligemal ajal kaubavaguneid varustada öhkpiduritega, milleks kulutatakse ligikaudu 2 miljoni latti.

Suurema tööna on veel ettenähtud vananenud Riia jaamade ümberehitamine moodsaks peajaamaks. Vastavalt projektile saab see jaam olema moodsaimid mitte üksi Balti riiges, vaid ka Lääne-Euroopas ei ole samaseid jaamu mitte just väga palju.

Kui arvesse võtta praeguseid edusamme ja tulevikukavatsusi, siis võib kindlasti ütelda, et Latvija raudteed on välja jõudnud endisest veneaegsest mõjupiirkonnast ja mõne aasta pärast on nad Saksamaa raudteede vähemate (põllumajanduslistes piirkondades) direksioonide tasemel, nii raudteede võrgu tiheduse, rongide sageduse, liiklemise, kiiruste ning reisimugavuste kui ka julgeoleku seadeldiste poolest. Selleks on palju kaasaaidanud raudteede peavalitsuse inseneride noorem generatsioon eesotsas raudteede peadirektoriga ning eriti kõigiti lugupeetud ja uuendusi nõudva teedeministri dipl.-ins. B. E i n b e r g s'iga.

Kroonika

EESTI

HARUTEEMAKSUDE KÕRGENDAMINE

1. septembrist s. a. muudetakse paljudel laia- ja kitsarööpmelistel haruteedel vagunite etteandmise maksumisid. Sel puhul on kaubaveotariifi nr. 146 §§ 23 kuni 28 uuesti redigeeritud. Tariifi on täiendatud mõne uue harutee nimetusega, kui ka mõni senine harutee on ümber nimetatud (Lignumi harutee Tallinnas — Kave harutee, Erika umbtee — Karjamaa umbtee j. t.). Tallinna, Tallinna-Sadama kui ka § 28 ettenähtud jaamades kohaliku (piirkonna) veo puhul ülekaalu eest võetakse nüüd 5 senti igalt 100 kg, milline kord, võrreldes senise veomaksu arvutamisviisiga (üldtariifi 15-ton. saadetiste tariifiklassi järgi), osutub lihtsamaks ja otstarbekohaseks.

Veel võib märkida uuendusena, et väike- ja 5-ton. saadetistelt, mis Tallinna või Tallinna-Sadama jaama ETK haruteel peale või maha laetakse, võetakse senise haruteemaksu asemel veomaksu kaubanimetusele vastava tariifiklassi järgi 10 km kauguse eest, selle kauguse võrra kõrgendades jaamadevahelist tariifikaugust, nagu see Tollihoovi kohta juba varemalt kehtiv olnud.

§ 25 on täiendatud veel mõne haruteega, mille etteandmine toimub omaniku veduriga. Sääraste haruteede suhtes on nüüd ette nähtud, et ka neil võib raudtee lubada võimaluse korral kohaldada tariifi § 55 p. 8 lit. a, s. o. kell 8 etteantud vaguneid haruteel kinni pidada kuni kella 20-ni.

Veel on tariifi § 21 täiendatud p. 9-ga, mis määrab, et vagunid antakse haruteele samas järjekorras, nagu need jaama teedele on kogunenud. Soovib kaubakäsitaja teist järjekorda, siis võetakse manöövertööde eest maksu igalt vagunilt 50 senti.

EKSPLUATATSIOONIAMETI ISIKLIKU KOOSSEISU MUUDATUSI.

Ametisse nimetusi:

Arvates 1. jaanuarist 1938: **Erik Taniloo**, **Otto Avandi** ja **Leopold Saar** — Tallinna konduktorite reservi konduktoriks, **Edgar Rimmel** — Tallinna Väike jaama õpilaseks, **Armin Kiss** — Tartu jaama õpilaseks, **Mihail Veitmann** — Tallinna Väike jaama ajutiseks vagunipuhastajaks, **Leili Trees** — Keeni jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Karl Elerhard** — Lohu peatuskoha ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Vello Virola** — Kärevere jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks ja **Valentin Lemsalu** — Mõniste jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Arvates 15. veebruarist 1938: **Linda Ernits** — Keeni jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Arvates 1. märtsist 1938: **Liidia Kislar** — Tallinna jaama õpilaseks.

Arvates 1. aprillist 1938: **Paul Mikk** — Tallinna jaama autojuhiks, **Herbert Päss** — Kehra jaama kauba vastuvõtja-väljaandjaks, **Dimitri Terav** — Tallinna konduktorite reservi konduktoriks, **Margeritha Leppimann**

— Haapsalu jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, **Selma Villart** — Kaarepere jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Elmar Paavo** — Küttejõu jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Friida Kristjuhan** ja **Erna Lindus** — Tallinna jaama ajutiseks kaubandusametnikuks.

Arvates 16. maist 1938: **Arnold Möttus** — Mõniste jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Ümberpaigutusi:

Arvates 1. jaanuarist 1938: Tallinna konduktorite reservi rongijuht II kl. **Harald Tammeraid** — sama konduktorite reservi rongijuhiks I kl., Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Otto Rebane** — sama konduktorite reservi rongijuhiks II kl., Tallinna jaama lähetusametnik **Enn Raja** — sama jaama vanemaks lähetusametnikuks, Tallinna jaama haakija **Vilhelm Pärna** — sama jaama rongiseadjaks, Tallinna jaama autojuht **Bernhard Sarap** — Tartu jaama autojuhiks, Tallinna konduktorite reservi konduktor **Aleksei Nõu** — sama konduktorite reservi vanemaks konduktoriks, Rapla jaama ajutine noorem telegraafiametnik **Harald Luisk** — sama jaama nooremaks telegraafiametnikuks, Tallinna jaama õpilane **Veera Emmerich** — sama jaama kaubandusametnikuks, Tallinna jaama rööpaseadja **Arnold Hiire** — sama jaama haakijaks, Tallinna Väike jaama ajutine vaguni puhastaja **Roman Veitmann** — Püssi jaama rööpaseadjaks ja Mõniste jaama ajutine valvur-piletimüüja **Romet Soidla** — Kadrina jaama jaama rööpaseadjaks.

Arvates 1. veebruarist 1938: Tori jaamakorraldaja **Arnold Kaasik** — Paide jaamakorraldajaks, Türi jaama konduktor **Jaan Edula** — Pärnu jaama konduktoriks, Tallinna jaama rööpaseadja **Kaupo Kolle** — sama jaama haakijaks ja Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik **Aleksander Rosenberg** — sama jaama kaubandusametnikuks.

Arvates 14. veebruarist 1938: Keeni jaama ajutine valvur-piletimüüja **Leili Trees** — Vorbuse peatuskoha ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Arvates 1. märtsist 1938: Saku jaamaülem **Elmar Iius** — Sangaste jaamaülemaks, Tallinna jaama haakija **Vassili Lepmets** — sama jaama rongiseadjaks, Tallinna jaama rööpaseadja **Artur Ojando** — sama jaama autojuhiks, Tallinna jaama rööpaseadja **Rein Kallikivi** ja **Helmut Urmet** — sama jaama haakijaks, Tallinna jaama rööpaseadja **Ants Murusalu** — ja sama jaama ajutine kaubandusametnik **Paul Ressar** — sama jaama kaubandusametnikuks ja Tallinna jaama haakija **Osvald Põdra** — sama jaama rööpaseadjaks.

Arvates 1. aprillist 1938: Tallinna konduktorite reservi konduktor **Ervin Mägi** — sama konduktorite reservi vanemaks konduktoriks, Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Aleksander Rang** — sama konduktorite reservi valvuriks, Vääna jaama ajutine valvur-piletimüüja **Harry Vernik** — Sonda jaama rööpaseadjaks, Küttejõu jaama ajutine valvur-piletimüüja **Voldemar Vaikma** — Kadrina jaama rööpaseadjaks.

Arvates 1. maist 1938: Liiva jaamaülem **Edmund Must** — Saku jaamaülemaks, Ekspluatatsiooniameti vanem kantseleiametnik **Miralda Tooma** — sama Ameti Liiklemise Toimkonna asjaajaja kohustetäitjaks, Tamsalu jaamakorraldaja **Otto Nolk** — Tapa jaamakorraldajaks, Tallinna konduktorite reservi rongijuht II kl. **Elmar Suur** — sama konduktorite reservi rongijuhiks I kl., Valga jaama rongijuht II kl. **Teodor Pikk** — sama jaama rongijuhiks I kl., Tallinna jaama kaubandusametnik **Juhan Rennit** — sama jaama laekuriks, Tapa jaamakorraldaja **Karl Kleemeier** — sama jaama laekuriks, Pärnu jaama vanem konduktor **Paul Kangur** — sama jaama rongijuhiks II kl., Rakvere jaama laekur **Julius Kuiv** — Tamsalu jaamakorraldajaks, Pärnu jaama konduktor **Voldemar Isand** — sama jaama vanemaks konduktoriks, Tapa jaama laekur **Heino Kesküül** — Rakvere jaama laekuriks, Tartu jaama rööpaseadja **Verner Polli** — sama jaama haakijaks, Tallinna jaama rööpaseadja **Hillar Ardla** — sama jaama vanemaks rööpaseadjaks, Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik **Erna Lindus** — Ekspluatatsiooniameti vanemaks kantseleiametnikuks, Tallinna jaama laekur **Kaarel Kalvet** — sama jaama kaubandusametnikuks, Tallinna Väike jaama õpilane **Edgar Remmel** — Tallinna jaama kaubandusametnikuks, Sinialliku jaama ajutine valvur-piletimüüja **Feliks Sikk** — Mõisaküla jaama nooremaks telegraafiametnikuks. Koikse jaama ajutine valvur-piletimüüja **Heino Nedo** — Sinialliku jaama valvur-piletimüüjaks, Sonda jaama haakija **Mihkel Eskel** — sama jaama rööpaseadjaks, Tartu jaama haakija **Arnold Salus** — sama jaama rööpaseadjaks, Tallinna jaama autojuht **Herbert Kõrge-mägi** — Veoameti ajutiseks autojuht-mehaanikuks.

Arvates 16. maist 1938: Paide jaama rööpaseadja **Aksel Salev** — Narva jaama liiklemisametnikuks.

Ümberpaigutusi teenistuse huvides:

Arvates 1. jaanuarist 1938: Rapla jaamakorraldaja **Johan Saarts** — Paide jaamakorraldajaks, Paide jaamakorraldaja **August Jarvet** — Rapla jaamakorraldajaks ja Kohila jaama ajutine valvur-piletimüüja **Andres Koost** — sama jaama ajutiseks rööpaseadjaks.

Arvates 1. veebruarist 1938: Kabala jaamaülema kohustetäitja **Jakob Kärtmann** — sama jaama ülemaks, Paide jaamakorraldaja **Peeter Joab** — Märjamaa jaamakorraldajaks, Märjamaa jaamakorraldaja **Johannes Lume** — Tori jaamakorraldajaks, Aegviidu jaamakorraldaja kohustetäitja **Alfred Ilp** — sama jaama korraldajaks ja Tallinna konduktorite reservi rongijuht I kl. kohustetäitja **Villem Treufeld** — sama jaama konduktorite reservi rongijuhiks I kl.

Arvates 1. märtsist 1938: Tallinna konduktorite reservi ülema kohustetäitja **Ado Lobjakas** — sama konduktorite reservi ülemaks, Tartu jaama laekuri kohustetäitja **Mihkel Poola** — sama jaama laekuriks, Nõmme jaama laekuri kohustetäitja **August Riismann** — sama jaama laekuriks, Narva jaama laekuri kohustetäitja **August Aandemaa** — sama jaama laekuriks ja Tallinna jaama rongiseadja **Villem Korba** — sama jaama rööpaseadjaks.

Arvates 1. aprillist 1938: Vastse-Kuuste jaama röö-

paseadja **Frits Ehrenbusch** — Puka jaama rööpaseadjaks.

Arvates 1. maist 1938: Tallinna Sadama jaama rööpaseadja **Vambola Saks** — Tallinna Väike jaama rööpaseadjaks.

Teenistusest lahkunud omal palvel:

Tapa jaama rööpaseadja **August Veedla** — 16. jaanuarist 1938 Balti Eraseaduse § 4186 korras; Tallinna jaama kaubandusametnik **Benita Toomann** — 21. jaanuarist 1938; Tartu jaama autojuht **Johannes Ojasaun** — 1. veebruarist 1938; Sonda jaama rööpaseadja **Richard Triibmann**, Tallinna jaama valvur **Bernhard Sagen** ja Kõnnu jaama ajutine valvur-piletimüüja **Bruno Reiter** — 1. märtsist 1938.

Teenistusest lahkunud parandamatu haiguse tõttu:

Tallinna konduktorite reservi konduktor **Georg Kopti** — 1. jaanuarist 1938; Sangaste jaamaülem **Karl Mitri** ja Lehtse jaama rööpaseadja **Andres Vaserik** — 1. veebruarist 1938; Tallinna konduktorite reservi valvur **Miina Luutland** — 16. veebruarist 1938 Balti Eraseaduse § 4186 korras, pensioni väljateenimisel.

Surnud:

Tallinna telegraafijaama telegraafiametnik **Ella Nõmmik** — 3. jaanuaril 1938; Tallinna jaama rööpaseadja **Juhan Sinisalu** ja sama jaama töömees **Aleksander Maalt** — 13. veebruaril 1938.

Türi jaamatöömehes **Jaan Kaasik** — 21. aprillil 1938; Tallinna jaama autoveolaekur **Eugen Masso** — 17. juulil 1938; Tallinna konduktorite reservi konduktor **Jagup Jaksen** — 19. juulil 1938 ja Auvvere jaama rööpaseadja **Albin Kairo** — 26. juulil 1938.

LATVIJA

UUTE JAAMADEVAHELISTE KAUGUSTE TABELITE KEHTIMAPANEK

Latviya raudteedel seni olid tarvitusel jaamadevaheliste kauguste tabelid, millede kaugused olid fikseeritud mitte täites kilomeetrites, nagu mujal enamvähem üldiselt viisiks, vaid kümnendikmurdudega, nagu neid tunneme veel Saksa okupatsiooni aegsetest tariifidest. Säärane kauguste fikseerimine annab küll veidi täpsamaid kaugusi, kuid üldiselt osutub tülikaks, mis tõttu neid tarvitatakse küll tehniliste kauguste, mitte aga kaubanduslike tariifikauguste määramisel. Nüüd siis 1. maist s. a. on Latviya raudteed andnud välja uue kauguste tabeli, arvult VII väljaanne. milles jaamadevahelised kaugused on väljendatud kõik tervetes kilomeetrites. Selle ülemineku juures paratamatult mõned kaugused pikenesid 1 km võrra, nimelt sel juhul kui lähte- ja sihtjaam asuvad teine teisel liinil. Näiteks Latviya transiitkaugus Saksa—Leedu—Läti—Eesti ühenduses Valka piir — Meitene piir Riga kaudu seni oli $10,0 + 167,2 + 70,7 + 6,0 = 253,9 = 254$ km, nüüd aga $10 + 168 + 71 + 6 = 255$ km. Poola—Läti—Eesti otseühenduses senine transiitkaugus Valka piir — Zemgale piir 425 km määrati nüüd 426 km. Selle tagajärjel tehti vastavaid muudatusi nimetatud otseühenduste tariifides.

REISIJATEVEO TARIIFI KÕRGENDAMINE LATVIJAS

1. juulist 1938 viidi Latvija raudteedel läbi reisi-jateveo tariifi kõrgendus 5% võrra. Nimetatud määral kõrgendati kõikide piletiliikide hindu. Pagasi veohinnad jäid muutmata. 3. ja 2. klassi piletihindade suhe jäi seniseks 1,00:1,33. Reisijateveotariif anti sel puhul uues-ti välja (V väljaanne), kuid muid erilisi uuendusi ta ei sisalda.

UUS KAUBAVEOTARIIF LATVIJA RAUDTEEDEL

Teatavasti Latvija raudteedel 1. sept. 1928. a. keh-tiv kaubaveotariif kõigiti, niihästi süsteemilt, ülesehi-tuselt, klassifikatsioonilt, klasside arvult ja isegi mak-sumäärade kõrguselt enamvähem oli täiesti sarnane meil kehtiva kaubaveotariifiga.

Nüüd 1. juulist 1938 peale on Latvija raudteedel kehtimas uus kaubaveotariif, milles suur muudatus on viidud läbi tariifisüsteemi poolest. Uus tariif näeb ette 3 väikesaadetiste klassi ja 16 vagunsaadetiste klassi.

Kaugelt suurem hulk kaupu kuulub väikesaadeti-sena klassidesse A ja B, nimelt saadetisena kaaluga kuni 1000 kg klassi A ja saadetisena kaaluga üle 1000 kg klassi B. Ainult väike hulk kaupu, mille nimekiri vaevalt ühe tariifi lehekülje täidab, kuulub igasuguse kaalu juures väikesaadetisena C klassi. Säärased kau-bad on näit. värske aedvil, puuvili, marjad, jõutoit, kunstväetis, kalad, värsked ja soolatud, välja arvatud mõned kallimad liigid.

Uue väikesaadetiste klassi A veomaksumäärad vastavad oma kõrguselt: lühematel kaugustel senise 4. klassi, pikematel kaugustel senise 3. klassi maksumääradele. Klass B annab ligikaudu 10% hinnaalan-dust klassi A hindadest. Klassi C maksumäärad vas-tavad seniste 9. ja 10. klassi maksumääradele.

Väikesaadetiste maksumäärade tabel on lühike: kaugused on arvestatud kuni 160 km 10 km viisi ja edasi 20 km viisi. Maksumäärad on näidatud iga 10 kg eest, nagu pagasi maksumäärad.

Väikesaadetiste veomaksu arvutamine on muutunud Latvija raudteedel nüüd peagu sama lihtsaks, nagu pagasi takseerimine. Kaubanimetus tuleb jälgida ainult niivõrd, ka mitte tegemist ei ole mõne, klassi C kuuluva kaubaga, milliseid aga siiski palju ei ole, ja mil-liste nimetused ja klassikuuluvus kergesti meele jäävad.

Vagunsaadetiste klasse on, nagu juba nimetatud, kuusteist. Need õieti on senised klassid 6 kuni 21, kuid nende maksumäärade differentsiaali on veidi muudetud, nimelt „õgvendamise“ suunas, s. o. pikematelt kaugustelt protsendilisi alandusi vähendades. Vagun-saadetisteks loetakse 5-, 10- ja 15-tn. saadetised. See-ga on igal kaubal klassifikatsioonis kolm tariifiklassi. Kuidas uued vagunsaadetiste tariifiklassid vastavad senistele klassidele, seda näitab järgmine tabel:

Uued

klassid 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16
Vanad

klassid 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21

Seega vastab uus klass 4 senisele klassile 9 jne.

Kaugustel kuni 150 km uute klasside maksumäärad

enamvähem on sama kõrged, kui neile vastavate vanade klasside maksumäärad. Pikematel kaugustel aga võib märkida uute maksumäärade tõusu. Näit. 200 km kau-gusel on kõrgemates klassides tõus ca 6% ja kaugustel 300 km ning üle — 13%. Madalamates klassides on kõrgendus väiksem.

Uue klassifikatsiooni järgi on vagunsaadetiste jaoks kaupadel ette nähtud peagu üldiselt samad klas-sid, mis ülaltoodud tabeli järgi vastavad senistele klas-sidele. Näit. saetud laudad kuuluvad seni klassidesse (va-gunsaadetised) 9—11—12, nüüd neile vastavatesse klas-sidesse 4—6—7, paberipuud seni 14—16—17, nüüd 9—11—12. Muudugi on nüüd selle tagajärjel, et senised kõrgemad tariifiklassid 1 kuni 5 on „ära lõigatud“, neisse seni kuulunud vagunsaadetiste kaupadel, nagu bensiin, suhkur jt. vecmaks alanenud.

Latvija raudteedel tarvitusele võetud uus tariifisüs-teem, mis väikesaadetiste suhtes peagu puht-kaaluta-riif on, on mõneski teises riigis kasutusel. Kuivõrd aga säärane tariif, mis kauba väärtusega väikesaadetiste juures ei arvesta, meie oludes kohane on, ja kuidas ta mõju avaldab autovõistluse küsimuse lahendamisel, seda tuleb huviga ära oodata.

LEEDU

LEEDU—POOLA VAHELISE RAUDTEELIHLUSE KORRALDAMINE

31. märtsist 1938 peale on Leedul diplomaatilised suhted Poolaga. Warszawas ja Kaunas on asutatud mõlema riigi diplomaatilised esindused.

Selletõttu on nüüd võimalikuks osutunud ka Lee-du ja Poola vahelise liikluse korraldamise küsimuste ülesvõtt. On peetud mõlema riigi esindajate komisjone selles asjas Kaunas kui ka Warszawas. Kõige selle tulemusena kirjutati 25. mail Leedu—Poola transport-kokkulepe alla.

Loodi otsene raudteeliiklus eeskätt endisel Kau-nas—Wilno raudteeliinil, Vievis—Zawiasy üleandejaa-made kaudu. Kuni Zawiasy jaama vastavalt ümber-korraldamiseni toimuvad poola tollioperatsioonid Land-warowi jaamas.

Eeskätt pandi käiku igapäev 2 paari reisironge ja 1 paar kaubaronge. Üks reisirong lähtub Kaunasest kell 20,33; saabudes Warszawasse kell 6,38. Selle rongi koosseisu kuuluvad 1., 2., 3. kl. otsevagunid ja rah-vusvaheline 1. 2. kl. magamisvagon Kaunas—Landwa-row—Warszawa ja Kaunas—Landwarow—Wilno. Teine rong liigub Kaunase ja Wilno vahel, minekuga kell 8,28 Kaunasest ja saabudes Wilnosse kell 11,59.

Pärastpoole tulevad korraldamisele ka lõunapool-sed üleandepunktid Alytus—Orany ja Kalvarija—Tra-kiški—Suwalki.

Teatavasti ei ole Leedu ühinenud praegu kehtiva Berni Rahvusvahelise Konventsiooniga kaubaveo kohta raudteedel. Ta ei ole osa võtnud ka uue, 1. oktoobrist 1938 jõustuva konventsiooni väljatöötamisest. Nüüd ei peaks takistust enam olema, vaid loodetavasti ühineb pea ka Leedu uute RKR ja RKK-ga. Alates 1. juulist 1938 võeti Leedu—Poola vahelises raudteeliikluses kok-kuleppe-õigusena aluseks praegune RKK.

Leedu—Poola raudteede vahelise otseliikluse kor-

raldamisega seoses on lähemas tulevikus oodata mitmesuguseid muudatusi ja täiendusi teiste naaberriikide vaheliste otseühenduste tariifides. Näiteks võib Leedu tulla transiitmaana küsimuse alla ka Poola—Läti vahelises kaubaliikluses teatud sihitustes.

SAKSAMAA

RIIGIRAUDTEEDE KÖNIGSBERGI DIREKTSIOONI UUS PRESIDENT

Dr.-ins. Adalbert Baumann on nimetatud Saksa riigiraudteede Königsbergi (Pr.) direktsiooni presidendiks.

RAUDTEEJAAMADE ÜMBERNIMETAMINE PREISIMAAL

1. oktoobrist 1938 nimetatakse ümber Ida-Preisimaal tervelt 124 raudteejaama, mille senised mittesaksa päritoluga nimetused asendatakse uutega või antakse nelle saksapärasem vorm. Neist muudatustest tähtsamaid oleks: Eydtkuhneni piirijaam nimetatakse siis Eydtkau, Stallupönen — Ebenrode, Naujeningken — Neusiedel jne.

MÜNCHENI LOKAAL-RAUDTEEDE A.-S. RIIGISTAMINE

1. augustist s. a. riigistati Müncheni Lokaal-raudteede Aktsiaseltsi (LAG) raudteeliinid: Bad Aibling—Feilnbachi raudtee (12,14 km), Fürth—Cadolzburgi raudtee (12,53 km), Isartali raudtee (50,49 km), Marktobendorf—Füssen raudtee (30,58 km), Meckenbeuren—Tettngangi raudtee (4,30 km), Murnau—Oberammergau raudtee (23,71 km), Niederbiegen—Weingarteni raudtee (4,89 km), Sonthofen—Oberstdorfi raudtee (13,20 km), Türkheim—Wörshofeni raudtee (5,21 km) ja Walhalla-raudtee (22,10 km), kokku 10 raudteeliini kogupikkusega 179 km, peale selle veel tänavaraudteeliin Ravensburg—Weingarten—Baienfurt (5,56 km).

Nimetatud eraraudteede seltsi liinidest oli osa sääraseid, millel liiklus viimastel aastatel oli rohkesti suurenenud ja kus hädavajalik oli jaamade hooneid ja siseseadesid uuendada ja kooskõlastada aja tarvidustega. See aga polnud seltsil võimalik, sest teine osa liine töötas kahjuga ja juba 1930. a. peale polnud dividende makstud. Et Münchenis on ette nähtud ette võtta suuri ümberehitusi, ja tähtsal määral puudutavad need kavad ka raudteejaamu ja sõlmesid, millest osalt ka nimetatud seltsi liinid osa võtavad, siis otsustati need raudteed terves ulatuses üle võtta riigile.

BERLIINI ÜMBEREHITUSTÖÖDE ALUSTAMINE

14. juuni 1938 oli Berliinile tähtis päev. Sel päeval alustati korraga 16 kohas pealinna ümberehitust, nagu see suurejooneliselt ette nähtud riigikantsleri Hitleri kavatsuste järgi. Sellekohaselt siis tööde algust märgiti suure pidulikkusega, millest osa võttis riigikantsler ise, kes pani nurgakivi uuele Berliini Võraste-liikluse majale. Peab märkima, et teiste hulgas ka Saksa riigiraudteede Berliini direktsioon sel päeval alustas oma ehitustöid 7 kohas, mis kõik on seoses Berliini kaugeliikluse raudteevõrgu ümberehitusega. Teatavasti on

ette nähtud, et tulevikus peab Berliinis olema kaks peajaama kaugereisiliikluse jaoks, nimelt Põhja- ja Lõuna-reisijaam. Esimesse suubuksid raudteeliinid, mis tulevad Hannoveri, Hamburgi, Neustrelitzi, Stettini ja Küstrini poolt, kuna Lõuna-reisijaama tulevad liinid Magdeburgi, Güsteni, Halle, Dresdeni, Görlitzi ja Breslau suunadest. Nimetatud kaks uut pea-reisijaama, mis ette nähtud läbisõidujaamadena, asendavad terve rea praegu olemasolevaid umbjaamu ja teisi. Lõuna-reisijaama jaoks ette nähtud paigas praegu asetseb linna-raudtee üks käitisjaam, mille jaoks uue asukoha valmistamisega Tempelhofis tehti 14. juunil algust. Platsi vabanemisel hakatakse siis ka peale Lõuna-reisijaama ehitusega.

RAUDTEELIIKLUSE ÜHTLUSTAMINE SENISTEL AUSTRIA RAUDTEEDEL

Kuigi juba 17. märtsist 1938 peale on senised „Austria Liiduraudteed“ likvideeritud ja need sellest tähtajast peale loetakse Saksa Riigiraudteede osaks, siiski loomulikult ei saadud seal silmapilkselt kehtima panna neid korraldusi ja eeskirju, mis maksavad Saksa raudteedel. Seda võidi teostada ainult järkjärgult. Saksa kaubaveo tariifi kehtivus laiendati juba varemalt Austriale. 15. juunist s. a. muudeti ära ka senine Austria reisijate- ja pagasitariif ja seega on kogu riigis kehtiv ühtlane tariif. Kuna Austria reisijateveo maksumäärad olid enamasti kõrgemad Saksa hindadest ja peale selle paljudel teosadel olid kehtivad erilised „mägi-lisamaksud“ tariifikauguste kõrgenduste näol, siis on nüüd pileti hinnad endistel Austria teosadel üldiselt alanenud.

Ka tehnilistel aladel tuli teostada mõnesuguseid enam või vähem olulisi muudatusi ja uuendusi. Seni sõitsid Austria raudteedel kaheerõpmelistel liinidel rongid vasakut kätt, mis nüüd tuli ümberkorraldada vastavalt Saksa raudteedel kehtivale korrale, kus rongid sõidavad ikka paremat kätt.

Passau—Wiini raudteeliini üherõpmeline teosa Passau—Haiding (74 km) ehitatakse kaheerõpmeliseks. Mõni senine kitsarõpmeline raudteeliin ehitatakse ümber normaalarõpmeliseks. Kõne alla tuleb isegi mõne uue raudteeliini ehitus, näit. Klagenfurti ja Grazi vaheline otseliin. Ehitustööde teostamiseks on loodud Viinis eriline ehitusdirektsioon.

Raudteede ümberkorraldamisega seoses on leitud otstarbekohane olevat likvideerida senine Innsbrucki raudtee-direktsioon, mis teostati 15. juulil 1938. Temale seni allunud raudteeliinid jaotati Augsburgi, Müncheni, Linzi ja Villachi direktsioonide vahel.

Raudteeliikluse täielikku ühtlustamist senistel Austria raudteedel loodetakse teostada võivat 1. jaanuariks 1939.

Neil endistel Austria liiduraudteede liinidel, kus siseliikluses seni olid liikluses ka veel Rahvusvahelise Magamisvagunite Seltsi („Wagons-Lits“) magamis- ja restoranvagunid, asendatakse need 2. oktoobrist 1938 „Mitropa“ vastavate vagunitega. Rahvusvahelistes otseliiklustes jääb ka tulevikus mõnel liinil käiku R. M. S. vaguneid.



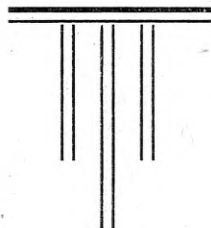
Igasuguseid

riigihooneid

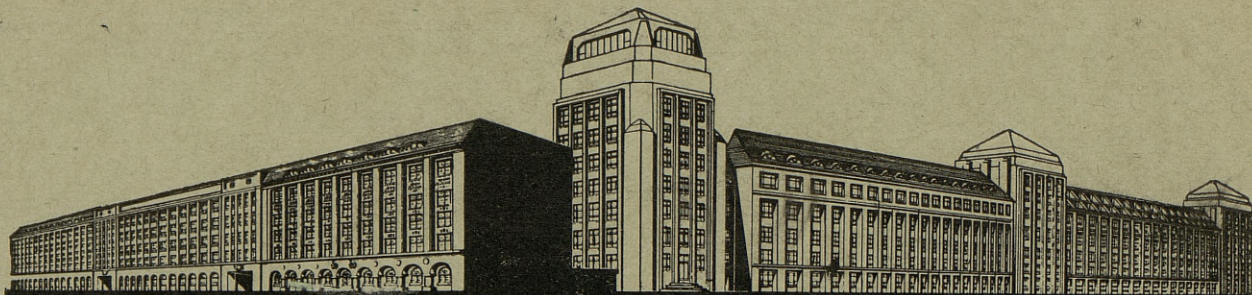
püstitab

Riigi ehitusettevõte

„EHITAJA“



Tallinn, Pärnu mnt. 32, tel. 412-62.



KNORR-BREMSE

Knorr-õhkpidurid raudteede jaoks

Uusim väljatöötus: Hildebrand-Knorr pidurid kaubarongide, reisirongide, kiirrongide ja mootorvagunite jaoks.

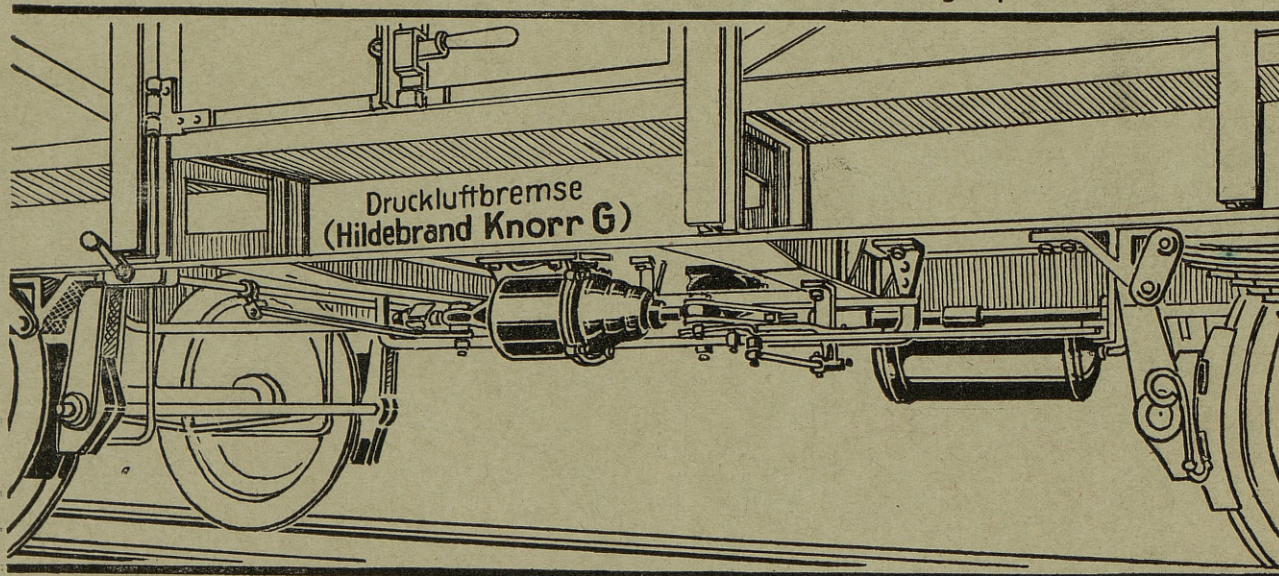
Kokkusurutult ehitatud juhtventiilid, terasest kerge-piduri tsilindrid, täisautomaatsed juhtpiduriventilid "Knorr-Selbstregler", auru-õhupumbad, mootor-õhupumbad suruõhu tekitajana, toitevee eelsoojendajad seadised vedurite jaoks, koosnedes kompaund-toitepumbast ja pealispinna-eelsoojendajast.

"Grand Prix"

Pariisi maailmanäitusel 1937



Hildebrand-Knorr kaubavaguni pidurivarustus



KNORR-BREMSE A-G BERLIN