

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS

Toimetuse ja talituse address: Tallinn, postkast 243

TELLIMISE HIND (kaasannetega):	KUULUTUSE HINNAD:
1 aastas — Kr. 5.00.	1 lehekülj Kr. 60.—
½ " — " 2.60.	½ " " 32.—
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.00 aastas	¼ " " 16.—
Üksik number 40 senti.	

Nr. 3 (130)

13. juulil 1936

Tallinna Linna
Keskraamatu- ja Kirjanduskoogu 15. aastakäik

Uusi sihtjooni meie raudteede seaduses

J. P.

1. juulist s. a. hakkas maksuma rida olulisi ja põhimõttelisi muudatusi ja täiendusi meie Raudteede seaduses, mis väärivad, et nende juures tuleks siinkohal lähemalt peatuda. Need muudatused on kasvanud välja tegeliku elu nõuetest ja nende teostamine tähistab meie raudteede käituse kohandamist moodsa liikluse vajadustele ja, kui tohib öelda, ka euroopastamist mõneski suhtes.

Raudteede seaduse muudatused on kuulutatud välja Riigi Teatajas nr. 46 — 1936. a. Muudetud või täiendatud on §§ 23, 24, 25, 26, 28, 34, 50, 51, 57, 62, 70, 76, 89 ja 94. Kõneallevate paragrahvide muudetud tekst ei sisalda mitte üksikasjalikke ja täpseid eeskirju, vaid peamiselt on toodud mõned sihtjooned ja põhilased, mille lähem teostamine ja elluviimine on jäetud tariifimääruste ülesandeks. Sellekohased määrused ongi ka juba Tariifinõukogu poolt vastuvõetud koosolekul 5. juunil s. a. ja hakkasid maksuma ühel ajal Raudteede seaduse muudatustega. Selletõttu iga üksiku küsimuse vaatlemisel allpool jälgime niihästi seaduse teksti kui ka selle juurde kuuluvat tariifimäärust selgema pildi saamiseks selle kohta, millised muudatused ja uuendused meie raudteedel 1. juulist s. a. tegelikult maksuma hakkasid.

Muudetud või täiendatud paragrahvid 23 kuni 26, 28 ja 34 käivad reisijate- ja pagasiveo kohta.

§ 23 muudatus seisab ainult selles, et reisija üleminekul alamast klassist kõrgemasse senise „piletite hinnavahe“ tasumise asemel on nüüd ette nähtud „lisamaksu“ tasumine tariifis kindlaksmääratud suuruses. Sellele vastavalt on ka reisija-

teveo tariifis nr. 147 § 9 p. 2 esimeses lõikes sõnad „sõiduhinna vahe“ asendatud sõnaga „lisamaksu“. Praegusel silmapilgul sellel nimetuste vahetusel mingisugust tegelikku tagajärge ei ole, sest muus osas jäävad tariifinormid igasuguste piletitega alamast klassist kõrgemasse ülemineku puhul muutmata. Teoreetiliselt võttes aga esiteks „lisamaks“ võib olla otstarbekohasem väljendus, sest näiteks raske oleks määrata täpset „sõiduhinna vahet“ sel puhul, kui 3. kl. ringsõidu täis- või koguni poolpiletiga varustatud reisija mõnel jaamavahel sõidab 2. klassis. Teine aga olulisem võimalus peitub seaduse uues väljenduses „lisamaks“. Mõnesugustel praktilistel kaalutlustel on nüüd võimalik tariifis ülemineku juhtumeid lahendada „lihtsamal“ teel, näit. igakord, piletiliigile vaatamata, näha ette sel korral 3. klassi poolpileti juurdeostmist. See on aga muidugi iseasi, kas see tarvilikuks ja otstarbekohaseks võib osutada edaspidi.

Hoopis olulisemad ja ka publikule eriti huvitavad on §§ 24—26 ettenähtud uuendused. Siin on tehtud üks põhjalik töö, et lõpetada seni maksev kord raudtee „jäneste“ trahvimise alal.

§ 24 on kustutatud määrus, et reisija, kes leitakse rongis piletiteta või maksvusetu piletiga, maksab piletihinnaks kuni järgmise tariifijaamani sõiduraha 15 km eest ja trahviraha üks kroon. Samuti on kustutatud alama klassi piletiga kõrgemas klassis omavolilise sõidu puhul 15 km eest võetav piletihinna vahe ja trahv üks kroon. Nende määruste asemel seadus näeb ette, et reisija maksab esimesel juhul sõiduraha ja teisel juhul lisamaksu, ja peale selle tariifis määratud suuruses korras. Seaduse teksti uuendus on

seega negatiivne, muutes ära seni seaduse paragrahvi järgi kindlaksmääratud trahvimise korra. Positiivne uuendus on jäetud tariifi ülesandeks. Et, nagu öeldud, Tariifinõukogu on juba reisi- ja teveo tariifi § 34 uue teksti vastu võtnud, siis võime ka otsustada selle uuenduse ulatuse ja iseloomu kohta. Millised puudused meil seni maksval piletita reisijate kohaldamise määrusel olid, ja et see osutus mõnikord ebaõiglaseks kui ka kunstlikuks eeskirjaks, selle kohta on kirjutatud „Eesti Raudtees“ varemalt (nr. 2 ja 4 — 1933. a.), mistõttu sellest võib loobuda siinkohal. Nende puuduste kõrvaldamine on olnud uue korraldusvõtte väljatöötamise eesmärgiks ja siin ei ole puudunud selle koostajatel usaldust meie reisi- ja publiku suhtes. On tahetud panna maksma uut korda, mille korraldamisel on silmas peetud neid mitmesuguseid asjaolusid, mis piletita sõidu puhul ette tulevad, hoopis suuremal ja nimelt õiglasemal määral, kui see võimalik oli seni maksva § 24 põhjal. Võib mööda minnes veel tähendada, et reisi- ja teveo tariifis juba seni mõnda aega olid maksvad mõnedki kõrvalekaldumised ja „pehmendused“ nimetatud seaduse paragrahvi hoolimatu ja paindumatu eeskirja suhtes, näit. tariifi § 32 kolmas lõige, § 34 p. 5, hilinemine pühapäevapiletiga sõidu puhul jm., mis olid tingitud tegeliku elu nõuetest.

Nagu juba nimetatud, on jäetud seadusest välja eeskirjad piletita reisijate trahvimise kohta. Sellega seoses on muudetud ka ära § 25 järgi ettenähtud „hiljaksjäämise-tunnistused“. Seadus määrab, et reisi- ja teveo, kes leitakse rongis ilma sõidupiletita, peab maksma sõiduraha ja peale selle veel trahvi. Viimase suuruse võib tariif määrata vastavalt raudtee käituse tegelikkudele kaalutlustele.

Reisi- ja teveo tariifi § 34 uus tekst, mis väga üksikasjaliselt ja täpselt määrab ära talituskorra, mida aga tema pikkuse tõttu siinkohal ei saa ära tuua, on koostatud järgmistel põhimõtetel:

Reisi- ja teveo, kes on asunud rongile sõidupiletita või maksvuseta sõidupiletiga, on kohustatud tasuma ära kohe rongis kviitungi vastu sõidumaksu oma lähtejaamast kuni sihtjaamani, nimelt hariliku ühekordse täispileti või — juhul, kui sõidab laps 5—10 aasta vanuses või reisi- ja teveo, kellel on ette näidata 50%-st hinnaalandust õigustav tunnistus — poolpileti hinna. Oluline on aga sellejuures, et sõidumaksu tasumine toimuks nimelt *e s i m e s e l* jaamavahel, s. o. reisi- ja teveo lähtejaama ja järgmise tariifijaama vahel sõidul. Sel puhul tuleb reisi- ja teveo piletihinna lisaks maksta veel ainult 20 senti lisamaksu, või nagu see on tahetud seaduse ja tariifi tekstis alles jätta, *t r a h v i*. Väikese lisamaksu võtmine on aga täiesti põhjendatud, sest sõidumaksu sissenõudmine rongis on seotud ikkagi teatud tüliga. Reisi- ja teveo, kes on tulnud vastu suurimal määral, neile võimaldades hiljaksjäämise puhul, kui sõidupiletit ei jõuta osta piletikassast, seda saada veel rongis, väikese lisamak-

suga, mis on väiksem ka seni „hiljaksjäämise-tunnistuse“ puhul võetavast maksust (25 senti). Pealegi võetakse nüüd senise pauaalkauguse 15 km asemel arvesse reisi- ja teveo tõieliik sõidukaugus, mis võib mõnikord olla isegi ainult 4—5 km.

Sellise väikese „trahvi“ (20 senti) võtmisega lepitakse aga ainult sel juhul, kui maksu tasumine reisi- ja teveo poolt toimub „*e s i m e s e l* ja *a m a v a h e l*“, s. o. ajavahemikus rongi väljumisest jaamast, kus reisi- ja teveo tuli rongile piletita, kuni rongi jõudmiseni sellele jaamale vahetult järgneva järgmise tariifijaamani (T-jaamani, mitte Tr või TrR). Kui aga reisi- ja teveo ültähendatud maksusid ei ole tasunud ära selles ajavahemikus, vaid sõidab ilma piletita edasi teist-kolmandat jaamavahet ja see asjaolu tehakse kindlaks raudtee poolt, siis reisi- ja teveo on kohustatud maksma peale sõidumaksu kauguse eest reisi- ja teveo lähtejaamast kuni sihtjaamani, veel trahvi *s õ i d u m a k s u k a h e k o r d s e s s u u r u s e s*, nende jaamade vahe eest, kus toimus piletita sõit. Seega reisi- ja teveo tegelikult tuleb maksta sel juhul kolmekordne sõiduhind. Sellest selgub, et reisi- ja teveo, kes kuidagi on sattunud rongile ilma sõidupiletita, on tema enda huvides tasuta sõidumaksu esimesel jaamavahel, et vältida kolmekordse sõiduhinna tasumise kohustust. Sihilikult piletita sõitja, kes esimesel jaamavahel on juhtunud jääma rongikontrolli poolt avastamata, sõites edasi ilma piletita järgmistel jaamavahedel, riskerib sellega, et talt nõutakse kolmekordne sõiduhind. Elukutseliste „raudteejäneste“ põlv uue korralduse juures peaks seega muutuma raskemaks. Peab aga tähendama, et piletita sõitja leidmisel rongi revideerival ametnikul alati ei lähe nii kergesti korda kindlaks teha reisi- ja teveo tõieliikku lähtejaama, kui ta seda ise avameelselt üles ei tunnista. Meie uue määruse „liberaalsus“ aga seisabki osalt selles, et piletita reisi- ja teveo avastamisel on asjaolu kindlakstegemine, et reisi- ja teveo tuli rongile mitte eelmisest jaamast, vaid kusagilt kaugemalt, jäetud raudtee enda asjaks. Selle vastu aga mitmes naaberrügis tuleb piletita sõidu avastamisel reisi- ja teveo endal tõestada oma tegelikku lähtejaama, vastasel juhul võetakse maksud kauguse eest *r o n g i* lähtejaamast või nn. *k o n t r o l l j a a m a s t* arvates.

Piletita sõidu puhul „trahvimise“¹⁾ viisi ärarippuvus sellest, kas veomaksu ja trahvi tasumine toimub esimesel või mõnel järgmisel jaamavahel, on üldse täiesti omapärane lahendusviisi katse sellel alal. Lääne-Euroopa raudteedel on küll ka harilikult ette nähtud kaheksa sõiduhind, nimelt peale ühekordse sõidumaksu võetakse *v ä i k e s t* lisamaksu neilt piletita reisi- ja teveo, kes

¹⁾ Seaduse § 24 on muudetud ka selles mõttes, et piletita sõitjailt sissenõutud trahvist ei arvata mitte automaatselt 50% selle ametniku kasuks, kes leidis piletita reisi- ja teveo, vaid „ergutusraha“ makstakse nüüd piiratud määral ja korras, mis Riigiraudtee jaamade arvepidamise määruse muudatuses ette nähtud.

sõidupileti puudumisest ise kohe teatavad rongiteenijale, kuid selle vastu võrdlemisi hoopis suuremat lisamaksu neilt reisijalt, kes ei ole teatanud kohe oma sõidupileti puudumisest ja rongi revideerimisel avastatakse piletitähtaajana. Meie uue tariifimääruse kohaselt aga esimesel jaamavahel selliste asjaolude vahel vahet ei tehta, vaid nimelt 20 sendilist trahvi maksavad kõik piletitähtaajad, kes sõidumaksu ja trahvi äratasuvad esimesel jaamavahel rongi revideerijale, olgu kas viimase nõudmisel või reisija oma algatusel. Siiski reisija enda algatus sõidumaksu ja trahvi tasumiseks tuleb arvesse ühel juhul, nimelt kui reisija temast mitteolenevaid põhjusid ei ole saanud rongis tasuda veomaksu ja trahvi esimesel jaamavahel ning ta teisel või mõnel järgmisel jaamavahel ise pöörab nende maksude tasumiseks rongi kontrolliva ametniku poole, siis võetakse peale ühekordse sõidumaksu veel trahvi ainult 20 senti.

Ülaltähendatud piletitähtaaja puhul ettenähtud maksude arvutamise ja sõidukauguse arvessevõtmise kord on maksev analoogiliselt ka juhtudel, kui reisija esitab alandatud hinnaga sõidupileti, kuid ei näita ette hinnaalandust õigustavat tunnistust või on asunud omavoliliselt alama klassi sõidupiletiga kõrgemasse klassi. Sõidumaksu tasumise asemel tuleb esimesel juhul tasuda ühekordse täis- ja poolpiletite hinnavahe ja teisel juhul „lisamaks“, s. o. kõrgema ja alama klassi piletite hinnavahe. „Trahv“ peale selle võetakse kõigil neil juhtudel: esimesel jaamavahel tasumisel 20 senti ja teisel või mõnel järgmisel jaamavahel — hinnavahe kahekordses suuruses.

Erand on maksev Tallinna—Pääsküla liinil, kus sõidupiletita või maksusetat sõidupiletiga reisijalt võetakse alati 35 senti (veomaks 15 senti ja trahv 20 senti), millise maksu eest ta võib sõita üks kord nimetatud liini ulatuses, rongis, mille number ja kuupäev on märgitud väljaantud piletile. Sama erand, kuigi piiratud tingimustel, oli sellel liinil varemaltki maksev, kusjuures aga piletihind oli 60 senti ja ta anti välja ainult mootorvagnis või auru rongis esimeses vagnis, kui reisija oma algatusel teatas konduktorile sõidupileti puudumisest.

Soovitava uuendusena võib märkida ka seda, et nüüd on võimalik reisijal, kes soovib oma sõidupiletit tähendatud sihtjaamast edasi sõita, kuid kui rongi vähese peatuse tõttu sihtjaamas tal ei ole võimalik edasisõiduks osta sõidupiletit, siis ta võib sõidumaksu tasuda ka rongis ilma mingisuguse lisamaksuta, kui ta seda teeb enne sõidupiletit tähendatud sihtjaama jõudmist.

Seni meie Raudteede seadus igasuguste tagasimaksude suhtes reisijate- ja pagasiveo alal asus väga tagasihoidlikul, isegi eitaval seisukohal. Et aga kasutamata sõidupiletite eest või, näit., pagasi väljaandmisel mõnes vahejaamas, tagasimaksust keeldumine raudtee poolt ei näi küllalt õiglane olevat, siis reisijateveo alal on Raud-

teede seaduse § 28 täiendatud uue (kolmanda) lõikega, mis n. ö. „sanktsioneerib“ juba seni varemalt tariifi põhjal maksvat korda; pagasiveo alal aga on nimetatud seaduse § 34 esimese lõike teine lause, mis seni kategooriliselt keelas veomaksu vahe tagasimaksmist pagasi väljaandmisel mõnes vahejaamas, asendatud uue lausega, mis jätab sellise küsimuse samuti tariifi lahendamata. Tariifi § 66 ongi täiendatud vastava uue p. 5-ga veomaksu tagasimaksu kohta vahejaamades.

Seaduse sama paragrahv 34 sisaldab aga veel kaks olulist muudatust. Seni pagasiomanikul oli õigus lugeda pagas kaotsiläinuks ja esineda kahjutasu nõudmisega, kui pagasit ei antud välja 48 tunni jooksul pärast selle rongi kohalejõudmist, millele pagas võetud vastu. Paragrahvi senises viiendas (uue teksti kuueandas) lõikes on see väljastamistähtaeg lühendatud 24 tunnini¹⁾. Siis on veel sama paragrahv, millesse mahub nõnda palju, pärast teist lõiget täiendatud uue lõikega, mis tähistab uue etapi algust meie raudteeseaduse arenemiskäigus, — nimelt: „Raudteel on õigus vedada pagasikaupa saajale koju, kui kauba saatja või saaja ei ole avaldanud, et see võetakse vastu jaamas. Kojuveo tingimused ja maksud määratakse tariifis“. Et analoogiline täiendus on tehtud ka kaubaveo alal seaduse § 70, siis tuleme allpool veel selle juurde tagasi.

Uuendusena kaubaveo alal tuleb eeskätt märkida täielikku pööret kauba kaalumise kohustuse suhtes. Seni Raudteede seaduse § 50 esimese lõike järgi oli ette nähtud, et „veoks vastuvõetud kaupade kaalu teeb kindlaks raudtee“. Nüüd sama lõike uus tekst määrab aga, et „saatja tähistab saatekirjas kauba kaalu“. Selle lõike kategoorilist väljendust õiendab aga järgmine uus täiendav lõige, et „raudtee on kohustatud veoks vastuvõetava kauba kaalu tegema kindlaks: 1) kui saatekirjas on nõutud kaalumist (§ 48 p. 13); 2) kui kauba kaal pole tähistatud saatekirjas.“

Kõnealoleva uuenduse maksmapanekuga seoses on tarvilikuks osutunud täiendusi või muudatusi tehtud ka teistes paragrahvides. § 51 on täiendatud eeskirjaga, et raudteel on õigus kontrollida saatja poolt ülesantud kaalu. Kui saatja poolt saatekirjas näidatud kaal kontrollimisel raudtee poolt osutub ebaõigeks, siis väga olulise momendina tuleb arvesse see asjaolu, kas saatja, näidates saatekirjas kauba kaalu, üht-

¹⁾ Siinkohal võib mööda minnes märkida seda asjaolu, et meie Raudteede seaduse teksti jaotus paragrahvides jätab üle soovida. Mõnesse paragrahvi on kuhjatud kokku mitmesugust, sisult lahkuminevat materjali (näit. sama § 34), kuna teinekord on mõni omaette küsimus asjatult „hakitud katki“ mitmesse paragrahvi (näit. §§ 71 kuni 75), mis mitte ei soodusta seaduse käsitamist. Sellevastu, millist selget ülevaadet ja käsitamist võimaldab, näiteks Berni konventsioon kaubaveo kohta raudteedel (RKK) oma jaotusega artiklitesse, mis on varustatud pealkirjadega, ja siis paragrahvidesse!

lasi seal (märkuste lahtris) oli nõudnud ülekaalumist. Kui seda polnud nõutud, siis loetakse, et saatja vastutab enda poolt ülesantud kaalu eest. Kui sel juhul saatja poolt näidatud ebaõige kaalu tõttu raudtee võis saada kahju (vähem veomaksu jne.), siis maksab saatja peale veoraha veel trahvi. Viimase suurus on jäetud jälle tariifi määrata, sest ka kaubanimetuse ebaõige ülesandmise puhul võetav trahvinorm on seaduse § 51 maha kustutatud. Kaubaveo tariifi § 76 p. 2 aga on täiendatud eeskirjaga, et saatja poolt ebaõige kaalu ülesandmisel (kui ülekaalumist polnud nõutud) võetakse trahvi veo- ja lisamaksude vahe kahekordses suuruses.

Seaduse § 76 on täiendatud ja ümber tehtud, kusjuures on täiendavalt ette nähtud, et kaubasaaja nõudel kauba ülekaalumisel võetakse selle toimingu eest maksu ka siis, kui saatja oli saatekirjas tähistanud saadetise kaalu ja ei olnud nõudnud ülekaalumist raudtee poolt. Selle paragrahvi p. 2 ja 3 keerukad väljendused on tõlgitsetud arusaadavamalt kaubaveo tariifi § 53 p. 2. Edasi on seaduse § 94 täiendatud uue lõikega selle kohta, et kauba kaotsiminekuks ei loeta kaaluvahet, mis tuli ilmsiks kauba väljaandmisel saatja poolt üles antud ja tõeliku kaalu vahel, kui kaotsimineku mõnel teisel teel pole tõestatud. See käib muidugi jälle selle juhu kohta, kui saatja kauba kaalu üleandmisel ei nõudnud ülekaalumist.

Nagu sellest nähtub, omab kaubasaatja poolt saatekirjas näidatud kauba kaal täie väärtuse ainult sel juhul, kui saatja ühtlasi polnud nõudnud ka ülekaalumist. Ülekaalumise nõude avaldus saatekirjas vabastab kaubasaatjat vastutusest tema poolt saatekirjas näidatud kaalu eest. Huvitav ehk on mainida seda, et see, praegu nii väga oluline, uus mõiste „nõudmine ülekaalumise kohta“, ei olegi uus, vaid Raudteede seaduse maksmapanekust peale peitus selle § 48 p. 13 d, kus ta aga seni, teiste vastavate, tema olemasolu õigustavate, eeskirjade puudumisel tundus otsarbetu võõrkehana.

Kaubasaadetiste (siin tulevad kõne alla muidugi peamiselt vagunsaadetised) veoks vastuvõtu võimaldamine ka saatja poolt ülesantud kaaluga on tingitud tegeliku elu nõuetest ja aitab kaasa raudtee käituse lihtsustamisele ja kiirendamisele kaupade vastuvõtu alal. Meil maksmapandud korraldused sel alal üldiselt vastavad rahvusvahelises liikluses kui ka paljudes välisriikides kehtivatele eeskirjadele. Erandina võiks märkida ehk seda asjaolu, et meil kaalu üleandmisel ilma ülekaalumise nõudeta, saatja võtab endale vastutuse ilma mingi vastutasuta, sest meil puudub kaalumaks, mida võetakse välisriikide raudteedel saadetistelt, mille kaalu pole saatja üles annud. Selle tagajärjel võiks ehk mõnikord puududa kaubasaatjatel tarvilik huvi kauba kaalu ülesandmiseks.

Samuti kauba vagunsaadetiste veoks vastuvõtu lihtsustamiseks ja kiirendamiseks on Raudteede seaduse § 62 täiendatud selles mõttes, et vagunit, millesse kaup laetud saatja poolt, viimane võib plommida oma plommidega. Sel juhul kaup võetakse raudteele vastu saatekirja alusel, kohtade arvu üle lugemata. Sellega seoses on ka § 94 täiendatud uue lõikega, mille järgi raudtee ei vastuta kauba kaotsimineku või rikete eest vagunis, mis veetakse saatja plommide all, kui plommid olid terved ja ei ole tõestatud, et puudused tekkisid raudtee süüst.

Vagunsaadetiste¹⁾ veoks vastuvõtt saatja poolt ülesantud kaaluga ja saatja plommide all osutub otstarbekohaseks korralduseks eriti kaupade pealelaadimisel eraharuteedel.

Lõpuks tuleb veel peatuda ühe olulise, ammu juba kavatsatud, korraldusvõtte juures, millele seaduslik alus nüüd on antud Raudteede seaduse § 34 ja 70 vastavate täiendustega. See on saadetiste kodunt-koju vedu. Mainitud paragrahvide täienduste tekst näebki üldreeglina ette, et „raudteel on õigus vedada kaupa saajale koju, kui kauba saatja või saaja ei ole avaldanud, et see võetakse vastu jaamas. Kojuveo tingimused ja maksud määratakse tariifis.“

Kuidas seda praegu tahetakse tegelikult teostama hakata, selgitavad reisijate- ja pagasiveo kui ka kaubaveo tariifi vastavad täiendused ja peale selle hakkas 1. juulist s. a. maksma eriveotariif nr. 174 pagasi ja kaupade kodunt-kojuveoks. Nimetatud tariifidest nähtub, et jaamades, kus kodunt-kojuvedu sisse seatud (Tallinn, Tartu, Viljandi praegu), reeglipäraselt viiakse nimelised pagasi- ja kauba-väikesaadetised saajale koju kätte alati, kui saatja või saaja ei ole seda mitte otseselt ära keelanud, nimelt, kui saatja ei ole pagasisaadetist adresseerinud „nõudmiseni“ või kaubasaadetise puhul teinud saatekirjas saatja märkuste lahtris samasisulist märkust, või kui saaja ei ole sihtjaamale andnud kirjalikku avaldust, et temale adresseeritud saadetised jäetaks jaama kuni nõudmiseni. Pagas või kaup võetakse ka saatja kodus veoks harilikus korras, kusjuures saatjale antakse sealsamas välja vastavalt pagasikviitung või saatekirja duplikaat.

Kauba kodunt-koju vedu on juba paljudes välisriikides sisse seatud ning osutunud otstarbekohaseks täienduseks raudteetranspordi alal. Küllalt oluline sellejuures on muidugi see asjaolu, et täiendav maks kojuveo eest oleks võrdlemisi madal, mida ka on püütud teostada eriveotariifi hinnatabeli koostamisel. Eeskätt kodunt-koju vedu toimub nimetatud kolmes linnas ja peamiselt raudtee enda veoautodega, kuid on kavatsus laiendada järkjärgult ka teiste asulate kohta, kus

¹⁾ Praktiline „vagunsaadetise“ mõiste seni puudus Raudteede seaduses ja tuleb nüüd esimest korda ette § 62 täienduses. Ka kaubaveotariif 1929. a. peale vormilikult ei tarvita seda mõistet.

võimalik seda organiseerida ka eraettevõtjate kaudu.

Kaubaveo alal ülalnimetatud uuenduste kavatsusel Raudteevalitsus pöördus mitmesuguste, kaubandus- ja tööstusringkondi esindavate, asutiste poole järeלקüsimistega nende seisukoha kohta kavatsetud muudatuste suhtes. Need asutised oma vastustes avaldasid oma nõusolekut uuenduste kohta. Tahame selletõttu loota, et need uued korraldused tegelikus elus osutuvad ka sel-listeks meie raudteetransporti soodustavateks tegu-riteks nagu nad mõeldud.

Peale eelnimetatud olulisemate muudatuste on Raudteede seaduses tehtud veel mõnesugu-seid vähemaid ja vormilikke parandusi. Veel peab lõpuks aga mainima, et seaduse § 57 on täienda-tud uue lõikega, mis annab raudteele õiguse, ju-hul, kui saadeti jääb välja ostmata ja kauba müügist saadud summa on väiksem kaubal lasu-vatest kuludest, vahet sisse nõuda kauba saatjalt. See on juba ka põhimõttelik uuendus ja puudutab saatja ja raudtee lepingu vahekorda, kuid sel-lejuures lähemalt peatumine siinkohal pole või-malik ruumi puudusel.

Saksa riigiraudteed 1935 a.

E. Timma

Saksa riigiraudteede tegevus möödunud aastal osutas võrdlemisi rahuldavaid tagajärgi, nimelt jätkus ka aruandeaastal pidevalt liiklusetõus, mida juba eelmisel aastal võidi märgata. Pärast puudujääkide aastaid 1932 ja 1933, kus eksplua-tatsiooni koefitsient oli 102,8 ja 104,66, olid 1934. aastal käituse tulud ja kulud n. ö. ots-otsa-ga kokku tulnud (ekspluatatsiooni koefitsient 99,8). 1935. aastal oli nende suhe langenud juba 96-ni; käitusearve näitas tulusid ümmargu-selt 3575 milj. riigimarka ja kulusid 3420 milj. mk., seega ülejääk 155 milj. marka. Peab aga silmas pidama, et see on käituse tulude üle-jääk. Kui aga arvesse võtta kõiki neid mitme-suguseid maksusid ja finantskoormatusi, mis Sak-sa Riigiraudteede Seltsil lasu-vad, siis pidi nende katteks osaliselt, nagu ka eelmistel aastatel, kasutama vastavaid ta-gavara fonde ja muid summa-sid.

Riigiraudteede käitusejõud-lused peagu kõigil aladel (rei-sija-km, kaupade tonn-km, telg- ja rong-km) näitasid 1935. a. märkimisväärset tõusu ja ulatusid näit. viimase eelsõja aasta (1913) tasemele. Kuid neid kahte aastat võrreldes, selgub, kui suuresti on vahe-peal raudteede tariifiolud ja käituse tulutoovus muutunud. Kogusummas võttes, võib väita, et raudteeveod on tub-listi odavnenud. Reisijate veos sissetulekud mitmesugustest hinnaalandustega sõitudest moodustasid kogutulust 1913. a. ainult 13%, kuid 1935. a. juba ümmarguselt 51%.

Kaubaveos on tulude languse põhjuseks peale muude asjaolude ka mitmesuguste rohkete eritarii-fide ja soodustuste maksmapanek kui ka jõuvank-ri liikluse võistlus, mille tagajärjel raudtee on pida-nud kaotama osa enam tulutoovatest vedudest.

Reisijateveos (Berliini ja Hamburgi linna-ja lähisliiklus kaasa arvatud) näitas möödunud aasta, võrreldes 1934. a., tõusu reisijate arvu suhtes ümmarguselt 9% võrra ja reisija-km suh-tes 14% võrra. Ka keskmine sõidukaugus tõu-sis 25,62 km pealt 26,7 km peale. Mitmesuguste hinnaalandustega sõitjate arv moodustas 1935. a. reisijate üldarvust 66,1%, eelmisel aastal aga 63,99% ja 1933. a. 60,88%. Sellega kooskõlas on langenud tulu ühelt reisija-kilomeetrilt: 1935. a. oli see 2,50 pf., kuna aga eelmisel aastal 2,63 pf. ja 1933. aastal 2,81 pf.

Reisirongi-km arv tõusis 1935. a. kuni 486 milj., kuna eelmisel aastal oli 448 milj., seega juurdekasv 8% võrra. Aruandeaastal võeti ette mõ-nesuguseid abinõusid reisijate-rongide sõiduplaanide täiendami-seks ja kiirendamiseks. Kiir-rongide sõiduaegasid lühen-dati isegi tundide võrra. Mää-rati käiku mootorronge reisi-liikluse tihendamiseks. Kaug-liikluses pandi käiku jälle uusi kiirmootorronge „lendava hamburlase“ tüüpi. 1. juulil 1935 avati kiirmootorrongi liiklus Köln — Berlin teosal Esseni ja Hannoveri kaudu. 15. augustil teosal Frankfurt (Maini ä.) — Berlin, Erfurdi ja Leipzigi kaudu ja 6. ok-toobril Kölni ja Hamburgi



Riigiraudteede ülemnõunik
Dr. H. SOMMER

Saksa riigiraudteede peavalitsuse
pressiosakonna ülem

vahel Wanne-Eickel ja Osnabrücki kaudu. Nende rongide kiiruse ülemmääraks oli 160 km/t ette nähtud. Keskmise sõidukiirusena saavutati näit. Berlin-Zoo — Hannover teosal 132,6 km/t (mootorrong FDt 16) ja Leipzig — Berlin Anh. Bf. teosal 129,8 km/t (mootorrong FDt 571).

Lähisliiklust tihendati Ruhri tööstuse piirkonnas, kus tervel real lühikestel teosadel, kogupikkusega 380 km, seati sisse rongide liiklus tramiliikluse kujulise, reeglipärase vaheaegade järelle toimuva sõiduplaani järgi. Esialgu teostatakse see liiklus veel väikeste aururongidega, mis aga hiljem asendatakse mootorvagunitega. Raudtee „motoriseerimist“ jätkati aruandeaastal edasi kavakindlalt, uusi mootorvaguneid käiku pannes

mitmesugused NSDAP partei üritused, nagu riigiparteipäev Nürnbergis, sinna ja tagasi kokku 1042 erarongi, siis üleriikline lõikusetanupidu 6. oktoobril Bückebergis 428 erarongiga j. m. Kuid suurema osa neist erarongidest siiski moodustavad kas raudteevalitsuse või näit. organisatsiooni „Kraft durch Freude“ poolt korraldatud huvi- ja lõbusõidurongid.

Kaubaveos kestis samuti edasi liikluse elavnemine, kuigi protsendiline tõus 1935. aastal küll mitte nii suur ei olnud, kui eelmisel aastal. Näit. laadimisele antud vagunite arv näitas 1935. a. võrreldes 1934. aastaga, tõusu 6% võrra, kuna aga 1934. a. tõus 1933. a. võrreldes oli olnud 11%.



Oberhauseni uus raudtee peajaamahoone Saksamaal

riigi mitmesugustes osades, nagu Ida-Preisimaal, Saksenis, Regensburgi ja Nürnbergi direktsoonide piirkonnas ja mujal.

Rööbasteedel toimuva liikluse täienduseks avati Riigiraudteede-autobuseliiklus esimese riigiautotee osal Frankfurt (Maini ä.) — Darmstadt selle valmissaamisel 20. mail 1935, moodsate kiir-autobustega Frankfurdist (M. ä.) Darmstadt, Mannheimi ja Heidelbergi. Teine samasugune autobuseliin avati 30. juunil 1935 uuel autoteel München — Holzkirchen, nimelt Münchenist Tegernseeni ja Fischhausenini.

Peab alla kriipsutama, et erarongide liiklus on viimastel aastatel tõusnud erilise hooga, nõnda et hinnaalandustega erarongide kilomeetrite arv 1935. a. oli 4—5 korda suurem 1932. a. sõidetud km arvust. Aprillist kuni oktoobrini 1935 sõitsid raudteevalitsuse või mõne organisatsiooni korraldusel hinnaalandusega eraronge üldse 11.052, milline km arv oli 3.384.170. Eelmisel aastal oli 9703 erarongi 2.880.494 rong-km-ga. Erarongide arvu tõstmiseks on kaasa aidanud

Käituse jõudlusi kaubaveo alal 1930—1935. a. selgitavad järgmised arvud igapäevaste jõudluste kohta (1935. a. jõudlused on võetud = 100):

Jõudlused:	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Rongkilomeetrid	100	89	80	82	91	100
Vagunitelg-km	97	84	74	78	91	100
Rongikoosseadu tugevus	97	93	92	95	100	100
Vagunite laadimisele andmine	105	91	80	84	94	100

Nagu tabelist selgub, on 1935. a. käitusejõudlused saavutanud juba 1930. a. taseme või seda osaliselt isegi ületanud, kuigi laadimisele antud vagunite arv jäi veel 5% võrra maha.

Möödunud aastal jätkati edasi katsetamist ja korraldamist kaubarongide liikluse kiiruse tõstmise suunas. Läks korda lähisliikluses tõsta kaubarongide sõidukiirust kuni 9% võrra, millist tagajärge tuleb panna peamiselt väikevedurite (lokomootorite) laiemas ulatuses kasutamise arvele.

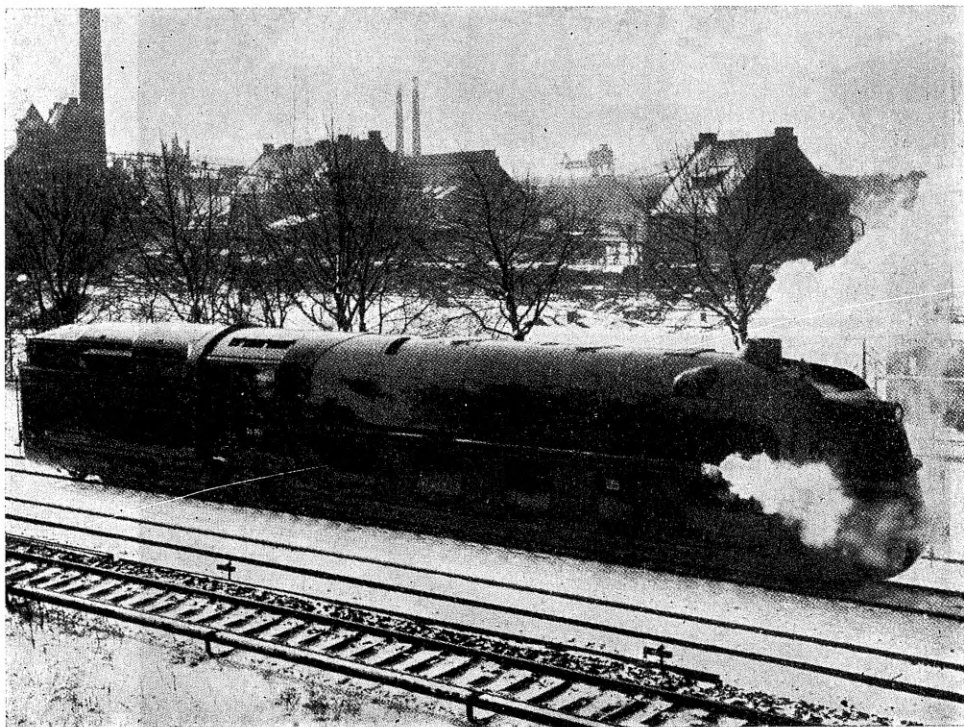
Mahutiteliiklus omandas ka järjekindlalt kasvavat tähtsust. Riigiraudteede mahutite taga-

vara ulatus 1935. a. kuni 13.000-ni. Kaugelt suuremas enamuses olid need n.n. „väikemahutid“. „Suurmahutitega“, nagu neid mujal välisriikides kasutatakse, tehti aruandeaastal katsetamisi, kuivõrd ka need otstarbekohased on Saksa raudteede käituses.

Tariifiasjanduses võis märkida 1935. a. reisirajateveo alal jälle mõnesuguste uute soodustuste sisseseadmist, eriti aga ka seni maksvusel olnud soodustuste laiendamist ja hinnaalanduste suurendamist. Näit. alandati kaitseväelaste tariifi maksumääri 1,7 pfennigilt 1,5 pfennigile ühelt kilomeetrilt, 10-ne sõidu piletite hinnaalandus suurendati 20%-lt 33%-le ja nende piletite maksvus-aeg ühelt kuult kahe kuu peale, lasterikaste perekondade hinnaalandustega sõitude puhul laste

riifid otstarbekohased rahvamajanduse seisukohast, nagu näit. Saksa enda õlitööstuse soodustamise eritariifid. Saari piirkonna tagasiliitmise puhul Saksamaa külge tuli selle piirkonna tööstuse toetamiseks, mis seni oli osa tarvilikke tooraineid Prantsusmaalt odavasti sisse vedanud või jälle kivisüsi sinna välja vedanud, nende materjalide veoks Saksa raudteede võrdlemisi pikkadel veokaugustel, luua odavad eriveotariifid. Ka ekspordi või transiitvedude soodustamise eesmärgiga võeti muudatusi ette vastavates tariifides. Eriti transiitvedude suhtes peeti silmas, et Saksa sadamad oleksid võimelised võistlema teiste riikide sadamatega. Ei jäetud kasutamata muude korraldusvõtete seas ka Saksa ja välisriikide tariifide rinnastamist n.n. „Auslobungi“ teel, kusjuures

Voolujoone vedur
Saksa raudteedel
Ehitatud Borsigi te-
hastes.
Maksimaalne sõidu-
kiirus 201 km/t.



vanuse ülemmäär kõrgendati 18 aasta pealt 21 aasta peale j. m.

Kaubaveo alal erilisi põhimõttelikke uuendusi ja muudatusi tariifides 1935. a. ette ei võetud. Raudteekasustajate ringidest vahetevahel avaldatud soove „raudteetariifide lihtsustamise“ kohta arvestades, võttis Alaline Tariifikomisjon kaalumisele selle küsimuse, nimelt, kas oleks võimalik osa eriveotariife ära muuta. Selles küsimuses lõplikku otsust ei tehtud veel, kuid nagu asja arutamisel selgus, oleks sel puhul paratamatu, üldist tariifi täiendada uute tariifiklassidega.

Kaubaveo eritariife pandi mõõdnud aastal maksma jälle terve rida. Suuremal osal juhtudel oli nende tariifide eesmärgiks mõne tööstusharu toetamine ja soodustamine ja tihti olid need ta-

teatud sihitustes Saksa raudteed vastava avaliku väljakuulutuse kaudu andsid lubaduse vedada Saksa sadamate kaudu samade veohindadega, mis need veod maksavad välissadamate kaudu.

Rahvusvahelistes ühendustes uusi suuremaid otsetariife, peale mõne vähema täiendusvihi, maksma ei pandud aruandeaastal, kuna juba kõigi naaberriikidega on igasugused otsetariifid olemas. Erandi moodustab Prantsusmaa, mille vahelise liikluse jaoks otsetariifide loomist alustati alles 1934. aastal ja piiratud määral jätkati ka aruandeaastal.

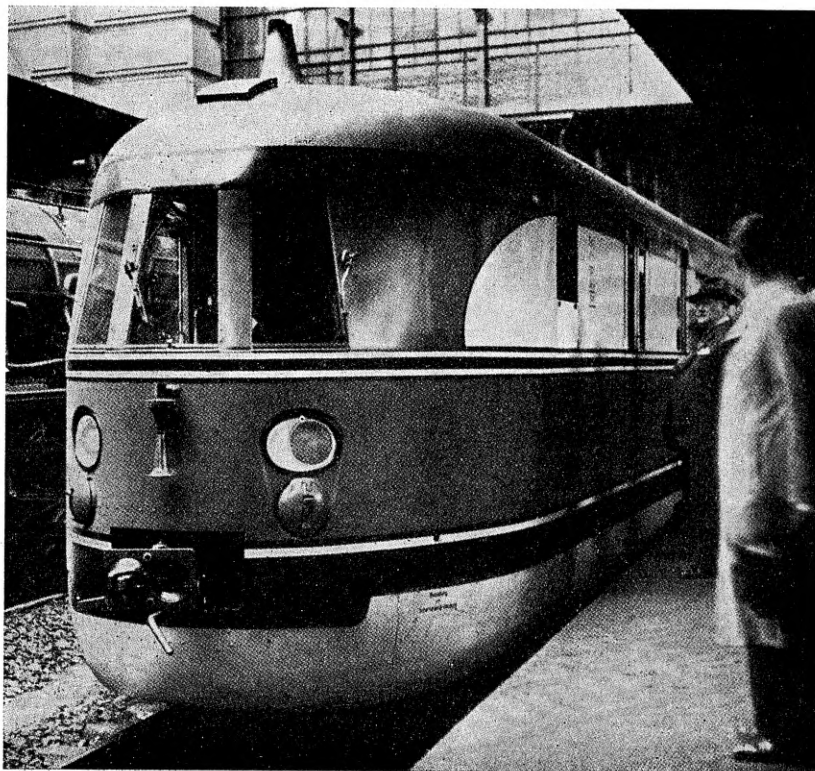
Raudteede ehitustegevus 1935. aastal oli elav, niivõrd, kui seda võimaldasid käsutada olevad krediidid. Osa laiema ulatusega töid, mis olid varemalt juba alustatud, jätkati edasi

aruandeaastal, millest peab nimetama suuri ümberehitusi Berlinis linna ringraudteel ja siis veel Rügeni raudteetammil ehitus, kus mullatööd juba suuremalt osalt lõpetatud.

Võib märkida uue raudteeliini avamist käituseks Ida-Preisimaal, nimelt avati 18,3 km pikkune teosa Schwerin (Warthe) — Lipke, mis moodustab osa n.n. Ida-abi seaduse põhjal ehitatavatest liinidest Palmnicken — Warnicken ja Heiligenbeil — Zinten — Pr. Eylau, Heydebreck — Gross Strehlitz ja Schwerin Altbeelitz — (Kreuz). Ka ehituselolevast Türkismühle — Kusel liinist avati käituseks teosa Wolfersweiler — Kreis (5,88 km). Tööd jätkuvad sellel liinil; 216 m pikkune tunnel Oberkirchenis ja 260 m pikkusega orusild on juba valmis ehitatud.

Kuna on ette nähtud korduvate, igaaastaste massiliste rahvakogunemistena parteipäev Nürnbergis ja lõikusetänapüüdu Bückebergis, siis nendega seoses tekkiva hiigelulatuses liikluse takistamatuks teostamiseks tulid vastavad juurde- ja ümberehitused ette võtta Nürnbergis ja Bückebergis.

Sõidukiiruse kavakindel tõstmine paljudel liinidel nõudis mõnesuguseid ümberehitusi ja täiendusi niihästi rööbastee pealisehituse kui ka signaalseadiste alal. Rööbasteeliini tuli mõnes kohas „parandada“, seda õgvendades või kõverikude raadiust suurendades. Ka tuli laiendada kaheerõpmeliste liinide mõlema rööpme vahetähekaugust, mis peab olema üle 3,50 m. Praegu ongi kõigi kaheerõpmealiste liinide kogupikkusest 56%



Saksa riigiraudteede uusim
kiirmootorvagun kaugemaa
ühenduste jaoks

Suurenenud liikluse tagajärjel käitusenõuete rahuldamiseks teostati mõnel liinil üherõpmealiste teosade ümberehitamist kaheerõpmealisteks. Köln — Duisburg liini väljaehitamist neljarõpmealiseks jätkati edasi aruandeaastal. Seoses Garmisch-Partenkirchenis peetavate olümpiamängudega 1936. a. talvel, tuli oodatavat liikluse tõusu arvestades, võtta ette sellekohaseid ümberehitusi München — Garmisch-Partenkircheni vahelisel teosal kui ka viimases raudteejaamas. Sel puhul rida raudtee ülesõidukohti nimetatud liinil kaotati ära, juhtides maantee kas raudteeliini alt või ülevalt pealt läbi. Ka mujal on samalaadilisi ümberehitusi teostatud aruandeaasta jooksul, seega kõrvaldades raudtee ja maantee ristumiskohti ühel tasapinnal, mis üheks väga sagedaks õnnetuhtumite põhjuseks olnud.

vahekaugusega 3,75 m ja enam ja 44% vahetähekaugusega 4,00 m ja enam. Eriti pikkade (30 m) rööbastee kasutamise suhtes jätkati aruandeaastal katsetamisi. Ka oli päevakorral lukuvahe deta rööbastee küsimus.

Riigiraudteede Seltsi kaks pealisehituse mõõduvagunit aruandeaastal teostasid kontroll-mõõtmisi 54.000 km Saksa riigiraudteede ja 5000 km välisriikide raudteede ulatusel.

Elektrilise käituse laiendamine, mis juba mitu aastat päevakorral olnud, leidis ka aruandeaastal teostamist. Aasta alguses 2070 km pikkune elektrifitseeritud teedevõrk kasvas aasta lõpuks 149 km võrra, nõnda et 1. jaanuariks 1936 oli selle kogupikkus 2219 km. Juurdekasvu moodustasid 10. mail 1935 elektriliseks käituseks avatud 144 km pikkune kaheerõpmealine teosa

Augsburg — Nürnberg ja 1. juunil samal aastal avatud 5 km pikkusega samuti kaheööpmeline teeosa Schönebeck — Bad Salzelmen. Elektrifitseerimise tööde edasijätkamiseks otsustati esimeses järjekorras asuda Nürnberg — Halle (Saale) teeosa ja selle kõrvalharu Grosskorbetha — Leipzig, kokku 350 km pikkuse rööbastee suhtes tööde alustamisele. Tööd peab jätkuma 14.000 töölisele neljaks aastaks. Ehituskulud on hinnatud 114 milj. riigimargale, millest 46 milj. marka on arvatud sõidukite soetamiseks, mis uutel liinidel kasutatakse.

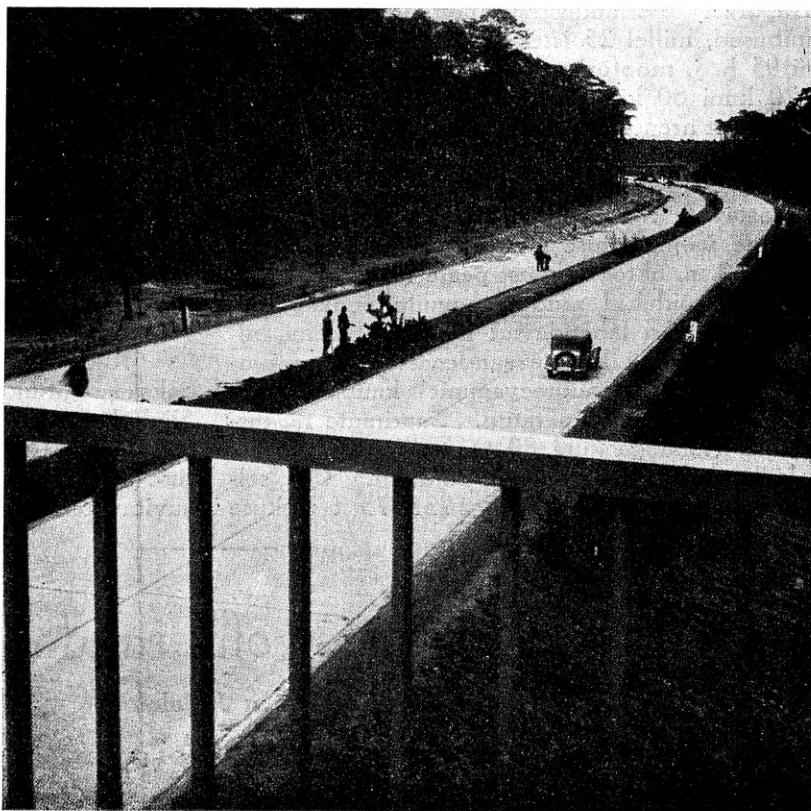
Aruandeaastal soetati juurde 20 elektrivedurit, mis on määratud kasutamiseks uuel elektrifitseeritud Augsburg — Nürnbergi liinil ja ka

vedurite pargist 160 vananenud vedurit, mille kasutamine osutus ebamajanduslikuks.

Uusi kaheosalisi diiselelektri-kiirmootorivaguneid (ehitustüüp Hamburg) võeti möödunud aastal jälle käitusse 13 tükki, siis peale nende veel terve rida kaheteljelisi 135 kuni 150 h. j. ja neljateljelisi 210, 300, 410 ja 420 h. j. plahvatusmootoritega vaguneid.

Uute, 1935. a. tehaselt vastuvõetud reisivagunite juures võis tähele panna rohkesti täiendusi ja uuendusi, mis puudusid varematal aastatel soetatud vagunitel. Nende ülesandeks on tõsta reisimugavust kui ka hädaohutust. Uudusena võis märkida ka erilisi väljavaatevaguneid, millel seinad ülevalt ja ka katus on suuremalt

Saksa riigiautotee Darmstadt lähedal (Teeosa Frankfurt Maini ä. — Darmstadt)



mujal teosadel. Anti ära tellimused uue 12 kiirrongi-, 9 reisi- ja kaubarongi ja 9 kaubarongi elektriveduri ehitamiseks.

Auruveduritest Saksa riigiraudteedel puudust ei ole, vaid aruandeaasta lõpul oli neid ümarguselt 500 tükki tegevuseta, „ülearu“. Sellele vaatamata 1935. a. võeti tehaselt vastu uusi tellitud auruveidureid 138 tükki, kõik mitmesuguseid moodsaid tüüpe, mille kohta kirjeldusi on ilmunud eelmistes „Eesti Raudtee“ numbrites. Üldiselt auruveuritega saavutatud kiirused (Borsigi voolujoonevedur — kuni 201 km/t) on rohkem kui rahuldavad ja selles mõttes auruveurid ei ole alla andnud mootorsõidukitele, mille tõttu Saksa raudteevalitsus on jätnud esimese koha ikkagi auruveuritele. Samal ajal praagiti välja

osalalt klaasist ja seega võimaldavad vaba ning segamata väljavaadet mägestikuilul vaatlemiseks.

Sõidukiiruste üldine kõrgendamine sundis erilist tähelepanu pöörama ka vagunijooksule. Grunewaldis Berliini juures sellekohases eriasutises tehakse mitmesuguseid üksikasjalisi ja põhjalikke katseid rattabandaažide kui ka rööpapea soodsaima kuju kindlaksmääramise otstarbel. Ka pidurite mitmesugused tüübid olid läbiuurimisel ja katsetamisel.

Rööbastee liikluse täiendamist jõu vankriliiklusega jätkas Saksa Riigiraudteede Seltis kavakindlalt ka möödunud aastal. 1934. aastal tellitud 945 veoautot, millest oli ette nähtud 640 tükki 5 t kandejõuga diiselmootori-, 280 tükki 3 tonni kandejõuga diiselmootori-veoautot

ja peale selle veel puugaasi ja auruõul liikuvad veoautod, saadi aruandeaastal kätte ja pandi käitusse.

Puugaasi-veoautode soodsad töötamise tulemused andsid põhjust neid veel 25 tükki juurde tellida. Auru-jõuvankritel, mis käitusse võeti, leiti olevat veel mõnesuguseid puudusi, mis ühiselt ehitaja-firmaga koos töötades, peavad kõrvaldatama. Sääraste täiesti uute ehitusviiside täiendamine ja väljaarendamine pakub erilist huvi Saksa riigiraudteedele, sest selle läbi avaneb võimalus teostada käitust kodumaal saadavate kütteinete.

Riigiautoteede avamisel Frankfurt (Maini ä.) —München teosal oli Riigiraudteedel juba valmis selleks 11 kiirsõidukit, et sellel liinil alustada korrapärast reisiliiklust. Riigiraudteede seltsi omnibused, millel 25 istekohta, on varustatud 65 kuni 95 h. j. mootoriga. Alalise sõidukiirusena on 70 kuni 80 km/t ette nähtud, kuid ajutiselt võib kiirust arendada ka kuni 95—110 km/t. Alguses eesmärgina ülesseatud alalist sõidukiirust 100—110 km/t ei võidud teostada veel, arvestades vastavate mootorite puudumist kui ka õhukummide valmistamise nüüdset seisukorda.

1933. a. oktoobrikuust peale tarvitusele võetud tänavasõidukid raudteevagunite veoks omapärasel viisil ka lahendavad liiklusprobleemi, nimelt nendega oli kuni aruandeaasta lõpuni ümarguselt 25.000 raudteevagunit kaubaomanikudele koju kätte toimetatud. Suurimate raskuste veoks (kaaluga kuni 80 t) pandi aruandeaastal käiku kaks raskekaalulist sõidukit. Ühe sellise teostati septembrikuus 1935 75 t raskuse

hauasamba kivi kohalevedu Tannenbergis Ida-Preisimaal.

Mainides lõpuks veel Saksa riigiraudteede isikliku koosseisu olusid, võib tähendada, et aruandeaastal, arvestades suurte ehitustööde alustamise või jätkamisega, kui ka liiklustõusuga, suurenes ka raudteeteenijate arv.

Keskmiselt oli 1935. a. 661.400 teenijat, seega 30.000 võrra rohkem, kui 1934. aastal. Peab aga nimetama, et personaali juurdekasv oli tingitud suurel määral ka Saari piirkonna tagasi-liitmisest Saksamaa külge, mis puhul seal 12.104 raudteelast üle võeti Saksa Riigiraudteede Seltsi teenistusse. Raudtee ametnikkude kui ka tööliste palga- kui ka teenistusoludes aruandeaastal erilisi muudatusi ette ei võetud.

Lõpetades ülevaadet Saksa riigiraudteede tegevuse üle, ei või jätta mainimata, et 1935. aasta oli Saksa raudteede tähtis ja pidulik juubeliaasta. 7. detsembril 1935 möödus 100 aastat sellest, kui avati liikumiseks esimene Saksa raudtee, Nürnbergi ja Fürthi vahel. Selle juubeli puhul korraldati Saksa raudteede sünnilinnas, Nürnbergis, juubelinäitus, mis oli avatud juulikuust kuni oktoobrikuuni 1935. a. Selle täieliku ja väga huvitava näituse kirjeldus ilmus „Eesti Raudtees“ nr. 5 ja 6 — 1935. a.

Käesoleva artikli jaoks materjal on saadud Saksa riigiraudteede peavalitsuse pressiametist. Siinkohal avaldan siduvalt tänu riigiraudtee ülemnõunik hra Dr. S o m m e r'ile, kui nimetatud asutuse juhile, kes on võimaldanud alaliselt vastavate huvitavate materjalide saamise.

Sõjagaasi oht raudteelasile

Kapten J. Jalak

Meie riigi geograafiline asend ja territooriumi väiksus põhjustavad sõja puhkemisel üldist kallalatumgi ohtu õhust. Raudteesõlmed, suuremad jaamad, varustuspunktid jt. on vastase lennuväele ihaldatavaid ründamisobjekte. Lennurünnaquil tarvitatakse tõenäoliselt ka sõjagaase, mis võivad mürgistada raudteelasi või reisijaid, seepärast on tähtis, et raudteelased oleksid teadlikud sõjagaasi omadustest ja mõjuvusest.

Sõjagaasi omaduste ja mõjuvuse kohta annab üldpildi alljärgnev selgitus:

Sõjagaasideks nimetatakse võitlusvahendite-na kasutatavaid keemilisi aineid, mis avaldavad inimorganismile mürgistavat mõju. Pole oluline, et see mürgistus oleks tingimata surmav, kuid ta peab inimese muutma teovõimetuks kas ajutiselt või jäädavalt.

Oma füsioloogilise mõju poolest jaotatakse sõjagaasid ärritavateks, lämmastavateks, sööbe- ja üldmürgistajateks gaasideks.

I. Ärritavad sõjagaasid.

Siia kuuluvad pisargaasid ja ninale ning kurgule ärritavalt mõjuvad gaasid. Nad on mõjult võrdlemisi süütud, kuid omavad tähtsuse selles, et avaldavad mürgistavat mõju juba õige väikestes koondistes (näiteks adamsiit 0,00001 g/m³), sundides seega gaasitorbikuga varustamata inimest tavalistest toimingutest loobuma. Ülalmainitud sõjagaasid mõjuvad peamiselt silma ja nina-koopa limanahale.

a) P i s a r g a a s i d: klooratsetoon, broomatsetoon, klooratsetofenoon (klofoon), broombensüülsüaniid (kamiit), broombensüül jt. kutsuvad silmis esile tugeva pisarate voolu, laud tursuvad ja tekib põletav või võõrkeha tunne. Silmad on punased, kardavad valgust ja laud sulguvad. Valutunne silmis ning pisaratevool takistavad nägemist ja teotsemist. Silma sarvnaaha vi-gastusi tuleb ette siiski harva.

b) Ninale ja kurgule ärritavaalt mõjuvad gaasid (sakslased märgivad neid sinise ristiga): difenüülarsiinkloriid (klark I), difenüülarsiintsüaniid (klark II), difenüülamiinarsiinkloriid (adamsiit), etüülarsiindikloriid (dikk) jt. sunnivad peamiselt aevastama, köhima ja oksendama (mõjuvad ka vähesel määral silmadele ja nahale).

II. Lämmastavad sõjagaasid (roheline rist).

Kloor, fosgeen, difosgeen (perstoff), kloorpikriin (klop) jt. mõjuvad peamiselt hingamisorganitele (hingamisteedele ja kopsudele). Nende gaaside poolt tekitatud vigastused takistavad normaalset ainetevahetust kopsudes. Raskemad mürgistused kutsuvad esile piinavaid, pikaldasi haigusnähte ja sageli surmajuhtumeid.

Kloor, sattudes sissehingamisel kopsu kaudu verre, ühineb seal hemoglobiini rauaga, mis tekitab organismis vere hüübimist. Surmavaks koondeks (kontsentratsiooniks) osutub 3 g/m³.

Fosgeen ja difosgeen on kloorist mürgisemad sõjagaasid, juba 0,040 g l m³ õhus mõjub tugevasti hingamiselundeile ja isegi vähemate fosgeeni hulkade sissehingamine võib tuua raskeid tagajärgi. Fosgeeni ja difosgeeni sissehinganu haigestub järsku ja võrdlemisi raskesti, sest tekib kopsu turse, mis võib põhjustada lämbumissurma.

Kloorpikriin mõjub nii lämmastavalt kui ka pisaraidtekitavalt. Suurema hulga sissehingamisel mõjub kõhule ja sooltele, kutsudes esile oksenduse ja kõhulahtisuse. Lämmastavate gaaside juures on esmaabi puhul keelatud teha kunstlikku hingamist.

III. Sööbegaasid (kollane rist).

Dikloordietüülsulfiid (üperiit), kloorvinüülarsiindikloriid (luisiit), etüülarsiindikloriid (dikk) jt. ei mõjuta mitte ainult üksikuid orga-

neid, vaid kogu organismi, kaasa arvatud ka inimese välisnahk. Nende gaaside kaitseks peab peale gaasitorbikute varustuma veel gaasikindla ülikonnaga.

Sööbegaasid tekitavad kopsudes sageli põletiku, nahale ville ja haavu, millised väga aeglaselt paranevad, jättes järele sügavaid arme. Nende gaaside püsivus on haruldane (peamiselt üperiidil), maapind võib jääda mürgistatuks mitmeks päevaks, talvel isegi mitmeks kuuks. Mürgistatud riietega kokkupuutumine kutsub esile raskeid mürgistusi ja mürgistatud toitainete kasutamine võib tuua surma. Sööbegaasid sattudes toitainelega makku ja sooltesse, tekitavad seal samasuguseid haavu kui välisnahal.

IV. Üldmürgistajad sõjagaasid.

a) Ergukavale mõjuvad gaasid: Tsüaanvesinik (sinihape), kloor- ja broomtsüaan, mõjuvad halvavalt piklikus ajus asuvatele hingamiskeskustele; seega lakkab hingamine ja võib järgneda lämbumissurm, ilma et inimene sealjuures tunneks mingisugust ärritust. Ka südame tegevus saab halvatud, kuid töötab nõrgalt edasi, isegi siis, kui hingamine enam ei toimu. (Siin on vajalik teha kunstlikku hingamist). Hingamise lakkamisel, vajaliku hapniku puuduse tõttu, langeb kehasoojus ja põhjustab mürgistuse, mis võib tuua surma mõne minuti vältel.

b) Verele mõjuvad gaasid: Vingugaas (CO), lämmastikoksüüd (NO₂) jt. Vingugaas võib tekkida mürsu või pommi lõhkemisest kinnises ruumis. 2% vingugaasi (CO) sisaldava õhu sissehingamine surmab inimese peagu silmapilkselt. Vingugaasi mürgistav mõju ilmneb selles, et tõrjub verest välja hapniku ja ühineb vere hemoglobiini, sünnitades söehapendhemoglobiini.

Kahekordsed voolujoone-rongid Hamburgi ja Lübecki vahel

L. B.

Lübeck—Bücheni raudtee, mis on Saksa tähtsaim eraraudtee ja millele muu seas kuulub kaheerõpmeline kiirrongide liin Hamburgi ja Lübecki vahel, on kiirliikluse jaoks mõlema naaber-hansalinna vahel kui ka huvisõitude jaoks Hamburgist Lübecki kaudu Travemündesse ja teistes supellinnadesse Lübecki lahe ääres, lasknud ehitada kaks kahekordset voolujoone-rongi, mis pandi käiku käesoleval suvel. Need rongiühikud koosnevad esialgu ühest 6-teljelisest kahekordsest kaksik-juhtvagunist ja ühest 1-B-1 kiirrongi-tankvedurist. Rongiühik on ehitatud sõidukiiruse ülemmäära 120 km/t jaoks. Sõiduplaani järgi sõidavad need rongid 64 km pik-

kuse Hamburg—Lübeck teeosa 40 minutiga ja 84 km pikkuse Hamburg—Lübeck—Travemünde, 2 minutilise peatusega Lübeckis, 60 minutiga ära.

Kahekordseid reisivaguneid on juba varemaltki olnud, kuid need ei ole poolehoidu leidnud, sest sissekäigu ja ruumiolud olid piiratud. Ka oli kaal liiga suur ja platside jaotus puudulik. Alles uuemaaja tehnilised edusammud, kõrgeväärtuslike teraseliikide valmistus, keevituse ja kergmetallide tarvitamine vagunite ehituses ühelt poolt kui ka avardatud gabariidijoonete võimaldamine Saksa raudteedel teiselt poolt andsid võimaluse tarvituskõlvuliku lahenduse leidmiseks.

Lübeck-Bücheni raudtee kava ja mudelikatsete põhjal arendati välja firmade Linke-Hofman-Werke Breslaus ja Wumag Görlitzis poolt ühiselt vagunikonstruktsioon, mis võimaldab ülimat määra mahutavusvõime ja majanduslikkuse suhtes.

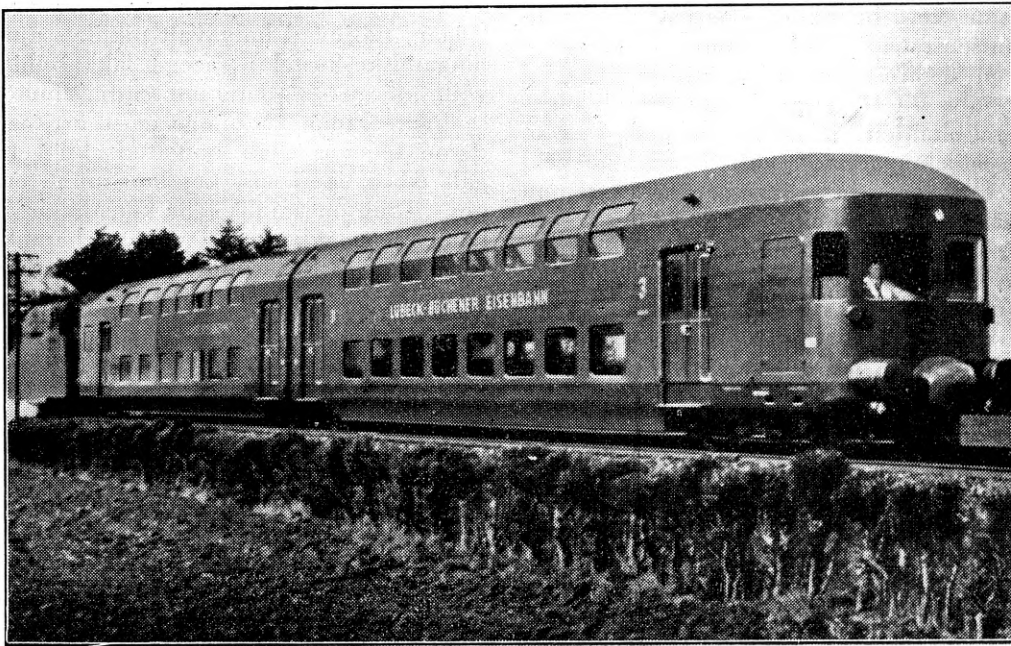
Kaksikvagun koosneb kahest vaguni-poolest, millel mõlemal välimise otsa all on kaheteljeline Görlitzi ehitustüüpi pöörvanker, keskel aga asetseb üks ühine kaheteljeline liigend-pöörvanker, millele kaksikvaguni mõlemad osad toetuvad ühiselt.

Kaksikvaguni pikkus, puhvritest mõõdetult, on 46,14 meetrit. Vaguni kere on terasest ja keevitatud. Vagun, nagu nimetatud, on kahekordne ja mahutab mõlemal korral kokku 300 istekohta, neist 42 teise klassi ja 258 kolmanda

viisi tükki ühes reas, on klapp-seljatugedega, mis võimaldavad reisijail istuda kas alati sõidusihis või vastamisi.

Käsi-pagasi veetakse kiirliikluse rongides tegelikult alati vähe. Selletõttu on kõnealolevates kahekordsetes vagunites käsi-pakkide jaoks üldiselt ruumi jäetud ainult piiratud määral, nimelt 3. klassis ainult väikeste esemete jaoks. Kuid selle vastu on reisijaile võimaldatud oma vahetisi suuremaid pakke ja kohvreid ära anda vagunis erilisse käsi-pakkide ruumi, kus see veetakse ja hoitakse maksuta. Käsi-pakkide vastuvõtmist ja väljaandmist teostab vagunis väle „Knappe“, konduktori-õpilane.

Aknad vagunitel on avarad, kuid neid ei saa mitte avada. On ju kogemuslikult võimatu



Kahekordne voolujoone rong Lübeck — Bücheni eraraudteel Saksamaal

klassi kohta. Vaguni taara on 71 tonni, seega ühele istmele langeb ainult 237 kg, mis on tõesti tähelepanuvääriv väike arv. Harilikkudest kupeedega või jaoskondadega vagunitest koosnevad rongid on kaks korda nii rasked, seega on selliste kahekordsete vagunite juures saavutatav kaalu ja pikkuse sääst käegakatsutav.

Nelja lükk-ukse kaudu, mis võimaldavad korraga kahele reisijale pealeminekut, pääseb vaguniplatvormile. Viimane asetseb nõnda madalal; et võimaldab labusat pealeminekut jaamaperroonilt. Vaguniplatvormilt viivad mõlemal küljel trepid nelja labusa astmega vaguni alumisele korrale, keskel aga asetseb trepp seitsme astmega, mis viib vaguni ülemisele korrale. Reisi-jateruumid mõlemal korral on 192 sm kõrged, nõnda, et ka pikad inimesed võivad vabalt püsti seista. Polsterdatud istmed 3. klassis, asetatud

väga kiire sõidu juures õhustada vagunit akende avamise teel. Vaguni õhustamine teostatakse selle tõttu täiesti uuel viisil, nimelt akende juures olevate sellekohaste seadiste abil, mille kaudu värske õhk pidevalt vagunisse surutakse ja õhk kaksteist korda ühe tunni jooksul uuendatakse. Palava ilma puhul jahutatakse õhku kunstlikult. Talvel jälle surutakse vagunisse soojendatud õhku. Valgustuse, kütte ja õhustuse sisseseaded on valmistatud firma Julius Pintsch A. G. poolt Berlinis.

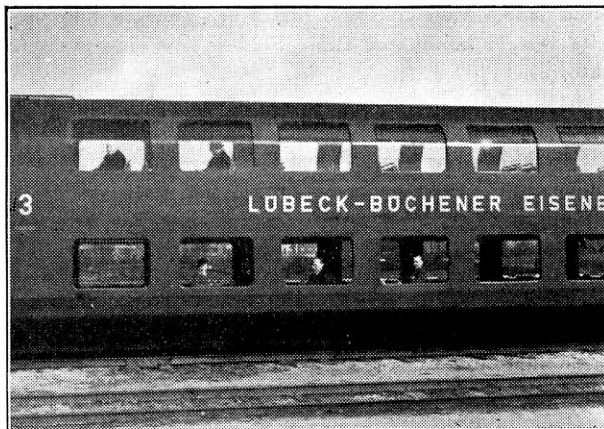
Vagunite välimuse kui ka sisustuse maitserikkale väljanägemisele on hoolega rõhku pandud. Kunstilise külje suhtes nõuandjaks oli arhitekt pr. Bertsch-Kampferseck Berlinist, kellel on kauaaegseid kogemusi sellel alal, sest ta on magamisvagunite seltsi Mitropa vagunite sisemuse arhitektina töötanud.

Vagunikere alumine serv asetseb ainult 20 sm kõrgemal rööpapeast. Vaguni peakonstruksiooniosad on paigutatud vaguni alumisse ossa. Selle tõttu on tühja vaguni raskuse keskpunkt vaevalt kõrgemal kui harilikul D-kiirrongi vagunil; reisijatega koormatud kahekordsel vagunil on see keskpunkt ainult 17 sm võrra kõrgemal, millisel asjaolul aga praktilist tähtsust ei ole.

Uudsusena võib aga seda ka veel märkida, et kaksikvagunite välimistes otstes asetsevad juhuruumid, milles on olemas seadised rongi auruveduri elektriliseks kaugjuhtimiseks, H. Beckeri (Berlin) süsteemi järgi. See tähendab, et rongi jõudes lõppjaama, pole vajadust tagasisõitmise otstarbeks teha manöövertoid veduri ümberpaigutamiseks rongi teise otsa, vaid lihtsalt vedurijuht asub ise rongi lõppu, vaguni otsas olevasse juhuruumi ja sealt teostab veduri juhtimist aururegulaatori kaugjuhtimise seadise abil. Veduri peale jääb kütja, kellega vedurijuht peab ühendust kõlisti ja valjuhääldaja abil. See uuendus võimaldab tarbekorral lühendada märksa rongi seisuaega lõppjaamades, kui on tarvidus kiireks tagasisõiduks.

Ajusõidukina (veokina) kasutatakse selleks vastavalt ehitatud voolujoone-kattega kiirrongivedureid, mis ehitatud firma Henschel ja poeg, A. G. Kasselis, poolt. Need suudavad niihästi edasi- kui ka tagasikäigul vedada ühte vaguniühikut 120 km/t ja kahte ühikut 90 km/t kiirusega. Vedurid võtavad endaga korraga kaasa vett 180 km sõidukauguse jaoks, et tarviduse korral Hamburg—Travemünde teosal edasi-tagasi

sõitu võiks teostada ilma veevõtmiseta Travemündes, mis jälle tähendab kokkuhoidu käituse aja suhtes. Vaguniühikuid võib ka kokku ühendada suuremal arvul. Neli sellist ühikut mahutavad endas 1200 reisijat, kuid moodustavad siiski 380 t raskuse koorma, millist Lübeck-Bücheni



Kahekordse rongi külgvaade.

raudtee suured kiirrongivedurid suudavad vedada hõlpsasti 110 km/t kiirusega. Ka rongi pikkus on sel puhul ainult 200 meetrit.

Eeskätt on neid kahekordseid voolujoone-ronges soetatud kaks, kuid nendega seotud ootuste täitumisel tegelikus käituses kavatakse Lübeck-Bücheni raudtee tulevikus suurema osa oma kiirliiklusest teostada selliste rongidega.

Kroonika

EKSPLUATATSIOONIAMETI ISIKLIKU KOOSSEISU MUUDATUSI.

Ametisse nimetusi: arvates 1. maist 1936:

Harald Võsu — Tallinna jaama kaubandusametnikuks, Roland Okas — Elva jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, Hans Himma — Tartu jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, Ervin Allik — Viljandi jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, Aleksander Vahari — Ülemiste jaama ajutiseks kaubandusametnikuks ja Johannes Prison — Tallinna jaama ajutiseks liiklemisametnikuks.

Ümberpaigutusi: arvates 1. maist 1936:

Kabala jaamaülem Voldemar Annus — Rakke jaamaülemaks, Sõmerpalu jaamaülem Jaan Saar — Kabala jaamaülemaks, Tapa jaamakorraldaja Johann Oder — Kiviõli jaamaülemaks. Ekspluatatsiooniameti liiklemistoimkonna vanem liiklemisametnik Aleksander Lusik — Ekspluatatsiooniameti liiklemistoimkonna liiklemise korraldaja kohustetäitjaks, Aegviidu jaamakorraldaja Karl Kleemeier — Tapa jaamakorraldajaks, Järva-Jaani jaamakorraldaja Nikolai Ribul — Türi jaamakorraldajaks, Männiku jaama vanem teenija Osvald Peterson — Aegviidu jaamakorraldajaks, Jõgeva jaama lähe-

tusametnik Artur Kreevald — Mustvee jaamakorraldajaks, Tallinna jaama lähetusametnikud: Edgar Totsas ja Artur Haas — Tallinna jaama vanemateks lähetusametnikkudeks, Liiva jaamateenija Theodor Hansen — Lelle jaama lähetusametnikuks, Kaarli peatuskoha jaamateenija Martin Kaldma — Loodi jaama vanemaks teenijaks, Lelle jaama lähetusametnik Richard Jegorov — Männiku jaama vanemaks teenijaks, Narva jaama liiklemisametnik Erich Laanoja — Kiviõli jaama vanemaks teenijaks, Vodja jaama ajutine valvur-piletimüüja Evald Mäe — Eidapere jaamateenijaks, Tallinna jaama kauba vastuvõtja-väljaandja Rudolf Tarum — Oru jaamateenijaks, Tallinna jaama ajutine liiklemisametnik Johannes Klaus — Tallinna jaama liiklemisametnikuks, Kaarepere jaama ajutine valvur-piletimüüja Richard Metslang — Narva jaama liiklemisametnikuks, Tartu jaama rööpaseadja Emil Kärner — Tartu jaama liiklemisametnikuks, Türi jaama õpilane Ilmar Kruusmaa — Kaarli peatuskoha jaamateenijaks, Narva jaama telegraafiametnik Rosalie Vaino — Tallinna telegraafi jaama telegraafiametnikuks, Keeni jaama ajutine valvur-piletimüüja Aleksander Piigli — Tallinna jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, Tallinna konduktorite reservi rongijuht II kl. Villem Treufeld — Tallinna konduktorite reservi rongi-

juhi I kl. kohustetäitjaks, Tallinna jaama konduktorite reservi vanemad konduktorid: **August Virro** ja **Vilhelm Kuk** — Tallinna konduktorite reservi rongijuhi kohustetäitjaks, Tallinna konduktorite reservi konduktorid: **Juhan Vahar**, **Rein Kaaret** ja **Herman Pauts** — Tallinna konduktorite reservi vanemaks konduktoriks, Tallinna konduktorite reservi konduktor **Ilmar Tõnisson** — Mõisaküla jaama vanemaks konduktoriks, Tallinna konduktorite reservi konduktor **Ernst Eli** — Tapa jaama konduktoriks.

Ümberpaigutusi teenistuse huvides: arvates 1. maist 1936:

Rakke jaamaülem **August Sõnno** — Mõisaküla jaamaülemaks, Türi jaamakorraldaja **Märt Sutt** — Kiisa jaamaülemaks, Rapla jaamakorraldaja **Johannes Ulk** — Järva-Jaani jaamakorraldajaks, Loodi jaama vanem teenija **Johan Saarts** — Rapla jaamakorraldajaks, Tallinna jaama kauba vastuvõtja-väljaandja **Herbert Poomann** — Tallinna jaama takseerijaks, Eksploatatsiooniameti liiklemisetoimkonna liiklemiseametnik **Elmar Tulviste** — Eksploatatsiooniameti liiklemisetoimkonna vanemaks liiklemiseametnikuks, Eksploatatsiooniameti liiklemisetoimkonna kantseleiametnik **Oskar Valliste** — Eksploatatsiooniameti liiklemisetoimkonna liiklemiseametnikuks, Tallinna jaama kauba vastuvõtja-väljaandja **Karl Mira** — Tallinna jaama liiklemiseametnikuks, Ülemiste jaama kaubandusametnik **Valter Donald** — Eksploatatsiooniameti liiklemisetoimkonna liiklemiseametnikuks, Tallinna jaama ajutine liiklemiseametnik **Harry Lember** — Tallinna jaama liiklemiseametnikuks, Valga jaama lähetusametnik **Heinrich Vinger** — Kärevere jaamateenijaks, Tallinna konduktorite reservi konduktor **Arved Leiberg** — Tallinna jaama kauba vastuvõtjaks-väljaandjaks, Tallinna jaama kaubandusametnik **Edmund Heintare** — Tallinna jaama kauba vastuvõtja-väljaandjaks, arvates 11. maist s. a., Tallinna jaama liiklemiseametnik **Grigori Evstignejev** — Tallinna jaama kauba vastuvõtja-väljaandjaks, Valga jaama vanem telegraafiametnik **Karl Hussar** — Valga jaama telegraafiametnikuks, Tartu jaama nooremad telegraafiametnikud: **Iida Ehrlich** ja **Selma Pehk** — Tartu jaama telegraafiametnikuks, Tapa jaama rongijuhi kohustetäitja **Johannes Kristian** — Tapa jaama rongijuhiks.

Ümberpaigutusi: arvates 11. maist 1936:

Ülemiste jaamaülem **Eugen Tomson** — Pärnu vanemaks Eksploatatsioonirevidendiks, Eksploatatsiooniameti kaubandusetoimkonna pretensioonide korraldaja **Robert Jõgi** — Ülemiste jaamaülema kohustetäitjaks, Eksploatatsiooniameti kaubandusetoimkonna vanem kaubandusametnik **Paul Sallum** — Eksploatatsiooniameti kaubandusetoimkonna pretensioonide korraldajaks.

Teenistusest lahkunud parandamata haiguse tõttu: arvates 1. maist 1936:

Mustvee jaamakorraldaja **Karl Vaas** ja Rakvere jaama laekur **Mariette Kangur**; 6. maist 1936: Tallinna-Väike jaama valvur **Jüri Pärge**; 7. maist 1936: Tallinna jaama kauba vastuvõtja-väljaandja **Johannes Ande** ja 16. maist 1936: Tallinna telegraafijaama vanem telegraafiametnik **Johannes Klumberg**.

Teenistusest lahkunud omal palvel:

Tallinna jaama valvur **Artur Ardlo** ja Järva-Jaani jaama valvur **Grigori Noppel**, arvates 1. maist 1936 ja Kärevere jaamateenija **Juhan Silla**, arvates 16. maist 1936.

ÕIGUSTEADLANE EUGEN TOMSON

uus eksploatatsiooni vanem revident



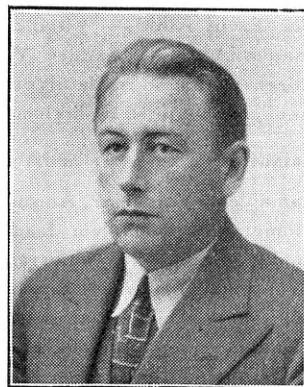
Cand. jur. Eugen Tomson sündis 1. aprillil 1907. a. Leningradis. Keskhariduse omandas E. Tomson Pärnu Poeglaste gümnaasiumis, mille 1926. a. lõpetas. Peale gümnaasiumi lõpetamist astus E. Tomson Tartu ülikooli ja lõpetas õigusteaduskonna 1931. a. cum laude.

Ülikooli vaheaegadel oli E. Tomson 1929. a. suvel Pärnu linna põllumajandusliku üleskirjutamise ajal registraator-revidendina ja 1930. a. suvel Eesti Panga Pärnu osakonnas praktikal.

Raudtee teenistust algas Eugen Tomson 16. sept. 1934. a. Tallinna jaama õpilasena. 1. jaanuaril 1935. a. paigutati E. Tomson Tallinna reservi vanemkonduktoriks; 1. märtsil 1935. a. Tallinna jaama vanemaks liiklemise ametnikuks; 16. aprillil 1935. a. Tallinna konduktorite reservi ülemaks; 1. novembril 1935. a. Ülemiste jaamaülemaks ja 11. maist 1936. a. Eksploatatsiooni vanemaks revidendiks.

ÕIGUSTEADLANE ROBERT JÕGI

Ülemiste uus jaamaülem



Cand. jur. Robert Jõgi sündis 14. juunil 1896. a. Harjumaal, Jõeletme vallas. Õppis Tallinnas E. Niklase erakoolis, mille 1912. a. lõpetas. Keskooli hari-

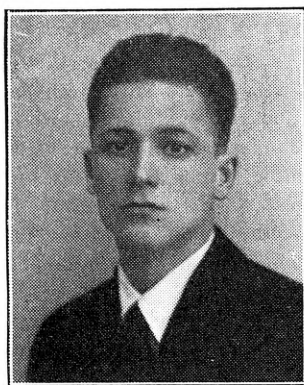
duse omandas Robert Jõgi raudtee teenistuses olles ja vabal ajal õppides Tallinna Rahvaulikoolide Seltsi Kõledžis, mille lõpetas 1927. a. Astudes Tartu Ülikooli õigusteaduskonda, lõpetas R. Jõgi selle 1932. a.

Robert Jõgi astus raudtee teenistusse 1. mail 1922. a. Tallinna jaama ajutise kontoriametnikuna. Sama aasta 1. augustil määrati ta Liikumise osakonna kantseleiametnikuks ja 1. jaanuaril 1923. a. vanemaks kantselei ametnikuks; 1. mail 1923. a. paigutati R. Jõgi arvepidamise arveametnikuks; 1. aprillil 1927. a. vanemaks arveametnikuks; 1. juunil 1934. a. Kaubanduse toimkonna pretensioonide korraldaja kohustetäitjaks ja 11. mail 1936. a. Ülemiste jaamaüleva kohustetäitjaks.

Eesti Vabadussõjast võttis R. Jõgi osa, alates 4. detsembrist 1918. a., I suurtükiväe polgu I-se ja II-se patareiga enamlaste vastu võideldes Viru väerindel vanema allohvitseri kohustetäitjana kuni 1. aprillini 1920. a. 1. aprillil 1920. a. määrati R. Jõgi 7. patarei asjaajaja kohustetäitjaks, kus teenis kuni demobiliseerimiseni 10. augustil 1920. a. Annetati vabadussõja mälestusmärk.

MAJANDUSTEADLANE PAUL SALLUM

Kaubandustoimkonna uus pretensioonide korraldaja



Cand. rer. merc. Paul-Voldemar Sallum sündis 22. märtsil 1909. a. Valgas raudteelase pojana. Keskkooli hariduse omandas Valga gümnaasiumis, mille 1926. a. lõpetas. Peale selle õppis P. Sallum Tartu Ülikoolis õigusteaduskonna majandusteaduse osakonnas, selle lõpetades 1934. a.

Kaitseväes teenis P. Sallum lipnikuna 7. jalaväe rügemendis 1931. a.

Raudtee teenistust algas Paul Sallum 15. juunil 1928. a. Finantsameti Varustustoimkonna III piirkonnas reservlaos vanema töölisena ja 1. juulist 1929. a. samas kümnikuna kuni 25. juunini 1930. a. Eksploataatsiooniameti teenistusse astus Paul Sallum 11. märtsil 1935. a. asendajaks tööjooks. 4. aprillil 1935. a. määrati Paul Sallum Tallinna jaama rööpaseadjaks; 16. mail samal aastal paigutati Liiklemisetoimkonna liiklemisametnikuks; 10. oktoobril paigutati Kaubandusetoimkonna vanemaks kaubandusametnikuks ja 11. mail 1936. a. sama toimkonna pretensioonide korraldaja kohustetäitjaks.

ARGUST SÖNNO Mõisaküla uus jaamaülem



August-Johannes Sõnno on sündinud 26. juunil 1885. a. Virumaal, Porkuni vallas. Koolihariduse sai ta Väike-Maarja kihelkonna koolis, mille lõpetas 1901. a. 17-aastasena astus A. Sõnno raudteeasjandust õppima Tamsalu jaama telegraafi alal. 1. novembril 1905. a. määrati ta Tapa jaama telegraafi-kandidaadiks ja 1. jaanuaril 1906. a. sama jaama telegraafiametnikuks, kus teenis kuni sõjaväeteenistusse kutsumiseni sama aasta sügisel. Pärast sõjaväeteenistusest vabanemist astus A. Sõnno uuesti raudteeteenistusse 1. detsembril 1910. a. Rakke jaama telegraafiametnikuna. 1. aprillil 1914. a. määrati ta Vaeküla jaamaüleva abiks ja 1. juunil 1915. a. Risti jaamaüleva abiks, millisel ametikohal teenis Vene valitsuse lõpuni. 1. aprillil 1918. a. määrati A. S. Risti jaamaülevaks. Sellelt kohalt määrati ta 1. aprillil 1919. a. Tallinna jaamaüleva abiks ja sama aasta 1. juunil Liikumise osakonna tehnilise jaoskonna rongide ja vagunite liikumise korraldajaks. 1. novembril 1923. a. kuni 5. augustini 1924. a. täitis A. Sõnno ajutiselt liikumise revidendi kohuseid. Ametikohad, millel A. Sõnno teenis Vabadussõja ja sellele järgnevatel esimestel aastatel, nõudsid talt pingutatavat ja ennastohverdavat tööd, mis aga ei jätnud mõju avaldamata tema tervise seisukorrale. Selle tõttu ta tervislikkude olude sunnil palus enda ümberpaigutamist uuesti Risti jaamaülevaks, kuhu määrati 1. augustil 1926. a. Sellelt kohalt määrati ta 1. juunil 1935. a. Rakke jaamaülevaks ja nüüd 1. maist 1936. a. Mõisaküla jaamaülevaks.

LIIKUMISKIIRUSTE TÕSTMINE KITSAL RÖÖPMEL.

Viimasel ajal on võetud Raudteevalitsuse poolt revideerimisele rongide lubatud maks. kiirused kitsal rööpmel, kuna üha suurenev elutempo sotsiaalses ja majanduslikus elus nõuab ka raudteeliikluselt sammupidamist ning kiiruste suurendamist. Selleks on uuen-datud rööbastikku ja ehitatud uusi vedureid ja mootorsõidukeid, mis võimaldavad kiiruste suurendamist. Võrreldes mitte rohkem kui viimast 9 aastat, peab nentima, et kitsal rööpmel on maksimaalne liikumiskiirus tõusnud mitte vähem kui 140%, s. o. 2,4 korda.

Liikumiskiiruste tõstmisel on arvestatud peamiselt veduri tüübi ja raskusega, ühtlasi rööbastikuga, mille tõttu on seeriatega Sk ja G vedurite kiirusi tõste-

tud, samuti diiselmootorvaguneil. Kiirust on tõstetud seeria Sk vedureil 40 km-lt 50 km-le (25—33%), seeria G vedureil — 30 km-lt 40 km-le mõnedel liinidel (33%) ja mootorvaguneil 48 km-lt 60 km-le (25—39%).

Kõrvutades tabelis seni kehtinud ja uusi maksmapandud kiirusi, leiame mõningaid muudatusi, mis mõjuvad soodustavalt rongide sõiduaegadele.

K/r. tee liikumiskiiruste ülemmäärade võrdlus.

Tee piirkonnad	Veduriga					Diiselmootorvaguniga		
	Vanad	Uued					Vanad	Uued
		Sk	Uk	K	G	Muud		
km/tunnis								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Tallinn — Lelle — Viluvere — Pärnu	40	50	40	30	40	40	48	60
2. Rapla — Virtsu	40	50	40	30	40	40	48	60
3. Lelle — Viljandi	40	50	40	30	40	40	48	60
4. Viljandi — Mõisaküla	30	10	30	30	40	40	36	50
5. Riigi piir — Mõisaküla — Papii	30	—	—	—	40	30	36	40
6. Riiselja — Ikla	30	—	—	—	40	30	36	40
7. Liiva — Väana	30	—	—	—	40	30	36	40

Tähelepanu juhtimata ei saa jätta asjaolule, et kiirust Pärnu linnatänavail on tõstetud vedureil 20 km-le ja mootorsõidukeil 30 km-le. Seni oli seal lubatud kiirus, isegi õhkipidurdamisega mootorvaguneil, ainult 10 km/tunnis, kuna maantee sõidukid samal tänaval ilma kindla sõiduteeta võivad liiklemismääruste kohaselt arendada kiirust 25—40 km/tunnis. Võrreldes nendega raudteesõidukite maksmapandud uusi kiirusmäärasid, on viimased isegi liiga tagasihoidlikud määratud.

Seni oli maksev liikumiskiiruse vähendamine ka Tallinna linna piirides. Uute kiirusmäärade maksmapanekuga langes see peaaegu välja, kuna kiiruse piiramiseks ei ole küllaldaselt vajadusi. Nimelt ei ole Tallinn-Sadama ja Tallinn-Väikese jaamade vahel raudtee liiklust pikitänavat, ilma et need kohad oleksid kaitsetõketega piiramata. On küll olemas väikese liiklusega 3—4 valveta ülesõidukohta, kuid rongide lähenemine on seal küllaldaselt näha ja seepärast pole vajadust nendel ülesõidukohtadel kiirust vähendada.

Soovida oleks jäänud, et manöövriliikumise maksimaalne kiirus jaamateedel oleks tõstetud 20—25 km/tunnis. Oleks ju loomulik, et kui üksikvedur jaamast läbisõidul võib arendada 30 km/t, siis manöövrivedur kõige parematel tingimustel võiks sõita 20—25 km/t.

Lõppeks on toodud võrdlustabel, millest on näha, mitme aasta tagant on tõstetud liikumiskiirusi.

	maksimaalne kiirus vedureil mootorvaguneil	
	kuni 1927. a. juuni	25 km/t
1927. a. juuni — 1929. a. jaanuar	27	„
1929. a. jaanuar — 1933. a. september	40	„
1933. a. september — 1936. a. märts	40	„ 48 km/t
1936. a. märtsist alates	50	„ 60 „

SAKSAMAA

REISIVAGUNITE „JAHUTAMINE“

Saksa Riigiraudteede Selts käesoleval ajal tegeleb katsetega, mis teel võiks jahutada temperatuuri reisivagunites palavatel suvepäevadel. Ühes elektrimootorrongis, mis liikleb Halle ja Leipzigi vahel, on katseks sisse ehitatud n. n. „kliima-seadeldis“. Selle ülesanne on uuendada ja jahutada õhku reisivagunites ja suurendada selle niiskuse sisaldavuse protsenti. See kunstlikult valmistatud, jahe ja niiske õhk juhitakse mootorventilaatori abil, vastavate, vagunilaes asetsevate avauste läbi, vagunikupeedesse, mis läbi saavutatakse kuni 6—7 kraadi võrra madalamat sisetemperatuuri. Tuleb muidugi hoolt kanda, et kõik aknad oleksid suletud, muidu oleks sellest kunstlikust jahutamisest vähe kasu.

Sama seadeldise abil on võimalik talvel reisivaguneid „kütta“, selleks vagunipõrandas olevate vastavate avauste kaudu sisse pumbates elektriliselt soojendatud õhku.

NÕUKOGUDE VENEMAA

NSVL RAUDTEEDE TEGEVUSKAVAD 1936. A.

Käesolevaks aastaks on NSVL raudteeliinide konstruktsiooni ja täiendamise otstarbeks määratud 900 milj. rubla, seega kaks korda rohkem kui eelmisel aastal. Aasta jooksul kuulub ümberkonstrueerimisele 3000 km ja keskmise remondi alla 30.000 rööbasteid, nimelt liinidel, mille kaudu toimub ligi 70% kogu raudtee kaubaliiklusest. Uusi raudteeliine avatakse liikumiseks 880 km, teine rööbe ehitatakse juurde 2000 km ulatuses ja 600 km rööbasteid kuulub sel aastal elektrifitseerimisele.

Eriliselt suurejooneliselt kavatakse täiendada sõidukite parki. Peale mitmesaja uusimaid, juba olemasolevaid tüüpe vedureid tuleb sel aastal ehitusele veel 200 uut tüüpi, n. n. aurukondensatsiooniga vedurit. Need vedurid tarvitavad 20—25 korda vähem vett, kui harilikud vedurid ja seetõttu võivad sõita kuni 1000 km ilma vett võtmata. Nad on väga otstarbekohased Kesk-Aasia veevaesetes maakohtades, aga ka Siberis ja Kauges-Idas. Suure kandejõuga kaubavaguneid, mis on varustatud automaatsidurite ja piduritega, ehitatakse veel sel aastal 80.000 tükki.

Igapäevaseks laetavate vagunite normiks on ette nähtud käesoleval aastal 78.500 vagunit, mis on ümmarguselt 15% suurem eelmise aasta normist. Talvistele tööoludele vaatamata on jaanuarikuus see norm järjekindlalt ületatud. Suurt hoogu töötempo tõstmiseks on annud n. n. Stahanovi liikumine, mis silmapaistvaid tagajärgi on annud ka raudteetranspordi alal. Veduri keskmine läbijooks ööpäeva jooksul oli 1934. a. 164 km ja 1935. a. 193 km, kuid käesoleval aastal peab see tõusma kuni 259 km. Sellega seoses peavad suurenema ka saavutised vagunite läbijooksu, rongide kaubandusliku kiiruse ja kaalu alal.

Tegev toimetaja: E. TIMMA, korter: Pühavaimu 7—2, telef. 429-58. — Vastutav toimetaja: E. GRÜNBERG, kort.: Toompuiestee 30—7., telef. 434-41. — Väljaandja: K.-ü. „EESTI RAUDTEE“, Tallinnas.