

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

Tallinna Linna
Keskraamatukogu

TELLIMISE HIND (kaasannetega):

1 aastas — Kr. 5.00.
½ „ — „ 2.60.
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.00 aastas
Üksik number 40 senti.

KUULUTUSE HINNAD:

1 lehekülge Kr. 60.—
½ „ „ 32.—
¼ „ „ 16.—

Nr. 4 (131)

13. oktoobril 1936

15. aastakäik

Veerevkoostise isoleerimine soojuskadude vastu

Dipl.-ins. H. Truu

Soojust tunne suure praktilise tähtsusega energiavormina. Soojusenergiat kasustatakse jõuallikana soojusjõumasinais, soojuse mõjul hoitakse ruumes vastavalt nõuetav temperatuur sõltumatult välistemperatuurist. Veerevkoostise üksuste juures esineb soojus jõuallikana vedurite käivituseks. Ka peame hoolitsema õige temperatuuri eest reisivaguneis, kui ka mõnda liiki kaubavaguneis. Kuna soojusel on omaduseks levineda kõrgema temperatuurilisest ruumist ruumi madalama temperatuuriga, ja et soojus levineb mitte üksi soojustkandvate meediumide otsesel kokkupuutumisel, vaid ka soojusmahutit piiravate seinte kaudu soojusjuhtivuse ja soojuse kiirgamise teel, oleme sunnitud piirama soojusruume võimalikult halvasti soojusjuhtivast materjalist ehitatud seintega või isoleerima seinu vastava isoleerainega soojuskadude vähendamise otstarbel. Eriti tähtsaks osutub soojuskadude vähendamise küsimus veerevkoostise juures põhjusel, et rongiliikumisel tõusevad soojuskaod mitmekordseteks, näit. veduri katla juures umbes kahekordseks seisva veduri katla soojuskaost. Umbes 60-ne kilomeetrilisel liikumiskiirusel kujundavad isoleerimata ja hästi isoleeritud vedurikatla soojuskaod vahekorra 3:1 isoleeritud katla kasuks. Pidades silmas ka seda, et raudteeasjanduses vedurite kütteks kulutatakse võrdlemisi suuri summasid, näit. meie riigiraudteedel moodustavad vedurite küttekulud 1934/35 eelarveaasta statistilistel andmetel 12,6% üldkuludest e. rahas ca 1.400.000 kr., on ülaltähistatud motiividega küllaldaselt põhjendatud, miks tuleb pöörata teravat tähelepanu vedurite katelde isoleerimisele ja selgitada siinjuures olukorra tõstmise võimalusi juba puhtmajanduslistel põhjus-

tel. Vagunite kütmine ei nõua küll tähelepanuäratavaid rahalisi väljaminekuid, kuid vagunite seinte, lae ja põranda isoleerimine on tähtis vaguni ruumis võimalikult pidevalt ühtlase ruumitemperatuuri hoidmise mõttes, eriti külmal aastaajal, reisimugavuse suhtes. Vaguniseinte, eriti just põranda isolatsioonil on täita soojuskadude vähendamise kõrval ka kõlasumbutuse otstarve. Alljärgnevais ridades võtame ligemalt vaatlusele nii veduri katla kui ka vagunite isoleerimise asjandust.

Soojuse levimise füüsikalised põhijooned

Et luua arusaadavat teadlikku ülevaadet soojuskadude ning nende vältimiseks kasustatavate isolatsioonide iseloomu kohta, heidame lühikese pilgu soojuse levimisele. Soojus liigub edasi, s. o. levib kolmel viisil: juhtivuse, konveksiooni ja kiirgamise teel. Soojuse juhitalvuseks nimetatakse soojuse edasilikumist keha soojemast kohast külmema juure, kusjuures aine osakesed säilivad liikumatu oleku. Ained, mis annavad soojuse kiirelt edasi, on headeks ja ained aeglase soojusjuhitalvusega — halvadeks soojusejuhtideks. Heade soojusejuhtidena esinevad metallid, halvadena — amorfsed kehad, vedelikud ning kõige väiksemaks on soojusejuhitalvus gaasidel. Relatiivse juhtivusvõimsuse andmetel on seesama hõbedal 100, vasel 74, raual 12, tammepuidul 0,09, korgil 0,05 ja flanellil 0,002. Need arvud on mõõduandvateks isoleerainete valikul.

Soojuse levikul konveksiooni teel kantakse soojus edasi soojustkandva aine enese poolt aine osade liikumise teel. Selliselt levib soo-

jus vedelikes ja gaasides — vee soojendamisel tõuseb vesi anumaskeskelt üles ja langeb seinte juures alla jne. Temperatuuri mõjul tekivad tuuled, siis ka soojad merevoolud kannavad soojust ühest maailmakaarest teise, õhukeskküttevadest väljavoolav soe õhk soojendab ruumi jne.

Kiirgamise teel levib soojus ilma igasuguse kõrvalainelise kaasamõjumiseta. Soojusekiirtel on see ühine omadus valgusekiirtega, et mõlemad levivad sirgjoonelises suunas. Soojusekiiri võib takistada, nagu valgusekiirigi. Ka võib neid koondada õnespeeglite abil. Käesoleva küsimuse juures on eriti tähtis see, et tumeda- ja karedapinnalised kehad soojuvad soojusekiirte mõjul rutem heleda- ja siledapinnalistest. Samuti on ka kiirgavus heleda- ja siledapinnaliste kehade juures nõrgem, kui tumeda- ja karedapinnaliste kehade juures, s. o. kehad, mis võtavad soojusekiiri rohkem vastu, kiirgavad soojust ka kergemini välja. Seda omadust tuleb silmas pidada isolatsiooni pinna kujundamisel.

Eriti tähelepanuvääriv on asjaolu, et välisõhu käes jaheneb keha, mille temperatuur on ümbritseva ruumi temperatuurist kõrgem, seda kiirem, mida suurem on temperatuuride vahe kehateperatuuri ja ruumitemperatuuri vahel (Newtoni jahenemiseadus). Jahenemiskiirus, s. o. temperatuurilangus ajaühikus, on proportsionaalne jaheneva keha ja ruumitemperatuuri vahele. Jahenemisel annab keha soojust ära peamiselt konvektsiooni ja kiirgamise teel. Kattes aurukatla paksu isolatsioonikihiga, on isoleeritud katla välispinna temperatuur tunduvalt madalam isoleerimata katla välispinna temperatuurist, seega ka jahenemine eeltähistatud põhjusel — nõrgem.

Vedurikatla isoleerimine.

Vedurikatla juures on soojuskadu esiletulek katla välispinna kaudu järgmine:

Katla vee- ja aururuumis tsirkuleeriva vee-koogu ja auru soojus kandub üle katlaseintele, läbi katlaseina ning isolatsioonikihi soojusjuhitavuse omaduse tõttu välisõhule, kusjuures ülekandel välisõhule liitub ülekandumine kiirgamise teel. Soojusülekandes läbi isolatsiooni tuleb esile ka soojusülekande konvektsiooni teel läbi õhukihikese, mida jäetakse tavaliselt katla väliskatte — 1,5—2,0 mm paksuse kattepleki — ja isolatsiooni vahele. See vaheruum on tavaliselt 4—5 mm. Kaod soojusülekande tõttu määratakse statsionaarkatelde juures arvutamise teel tehnilistes käsiraamatutes toodud andmete varal. Kuid veduri katla suhtes seda tavalist teed käia ei ole soovitatav järgnevalt tähistatuil põhjusil:

1. soojusülekandearv, s. o. ühe ruutmeetri pinnale ühe kraadilise temperatuuridevahe juures ühe tunni vältel ülekantav soojusehulk, on üldiselt sõltuv soojuskandvate meediumide omadusist — näit. soojusjuhtivusest, erisoojusest jne., liikumiskiirusest j. m.;

2. veduri katla juures on olukord tunduvalt erinev tavalistest tingimustest:

a) aurutootmine katlas ca kaks korda jõulisem tavalisest aurutootvusest, seega väga elav vee tsirkulatsioon katlas,

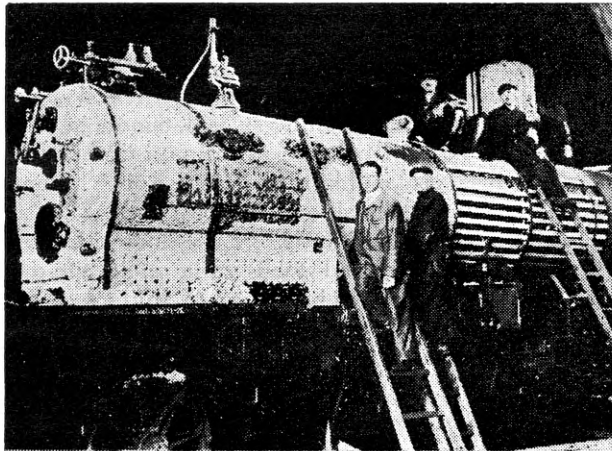
b) katla välispind puutub alaliselt kokku välisõhuga mille kiirus on väga muutlik jne.; näit. on püstasendilise pinna juures kokkupuutel liikumatus olekus õhuga soojusülekandearv 200°-lisel temperatuuridevahel 8,3, mõõdukalt liikleva õhuga kokkupuutumisel aga 30—40°-lise temperatuuride vahe juures juba 25 kalorit/0φ, m² ja tund.

Veduri seeria	Katla jahtumispind m ²	Isolatsioon	Soojusekadu tunnis (kalorites)			Ilm	
			-20° juures	0° juures	+20° juures		
S	59,0	isoleerimata	veduri seisua ajal	169.000	149.000	129.000	vaikne, pilves, (kerge lumesadu)
Eg	58,2	isoleerimata		167.000	147.000	127.000	vaikne, pilves, (kerge lumesadu)
Eg	58,2	plekk-kate, isoleerimata		113.000	99.000	85.000	pilves
Eg	58,2	75% ränitusti*), 25% asbestiiti		82.000	72.000	62.000	kõva tuul (hooti)
Eg	58,2	klaasvill (-vatt)		75.000	61.000	57.000	pilves, kerge tuul
Eg	58,2	75% puuvilla, 25% asbestiiti		71.000	62.000	53.000	pilves, kõva tuul
Eg	58,2	asbestiit		86.000	76.000	66.000	selge, kerge tuul
S	59,0	asbestiit		83.000	73.000	63.000	pilves, tuul (hooti)
S	59,0	isoleerimata		rongi teenimisel	453.000	397.000	341.000
S	59,0	isoleerimata	299.000		262.000	225.000	rongi kiirus 32 km/tunnis, pilves
S	59,0	asbestiit	101.000		89.000	77.000	rongi kiirus 25 km/tunnis, pilves
S	59,0	asbestiit	151.000		133.000	115.000	rongi kiirus 55 km/tunnis, pilves
Eg	58,2	isoleerimata	365.000		320.000	275.000	rongi kiirus 51 km/t., sademeteta
Eg	58,2	isoleerimata	440.000		386.000	332.000	rongi kiirus 52 km/tunnis
Eg	58,2	klaasvill	169.000		148.000	127.000	rongi kiirus 45 km/tunnis, pilves
Eg	58,2	asbestiit	123.000		108.000	93.000	rongi kiirus 46 km/tunnis, pilves

*) ränitust — sks. Kiesegelur.

Neil põhjusil ei kujune soojuskadude arvutamise tavalisel viisil küllaldaselt täpsaks ja kaomääramist tuleb teostada erilise uurimuse alusel.

Vaatleme kõrvalolevas tabelis Vene Teadus-Tehnilise Komitee katsude tulemusi vedurite soo-



Vedurikatla katmine isoleermassiga

juskadude kohta isolatsioonide juures. (V. Vasiljev, Parovoz.)

Toodud tabelist näeme, et katla isoleerimise tõttu vähendatakse soojuskadusid veduri seisu ajal umbes kaks, ja rongiga sõitmisel kolm korda. Kuna soojuskaod katla vee- ning auruumipinna jahenemise tõttu teevad katlabilansis välja umbes 5%, puuduliku isolatsiooni korral on see arv muidugi märksa suurem, tuleb erilist rõhku panna katla korralikult isoleerimisele ja isolatsiooni korrasolekule.

Vedurite katlaid isoleeritakse raudteedel väga mitmete viiside järgi. Nende kirjeldamine viiks kaugele, piirdun siinjuures vaid ühe, meil kasutatava isoleerimisviisi kirjeldamisega.

Veduri katla isoleerimiseks tarvitavad isoleerained peavad rahuldama järgmisi nõudeid:

1. evima kõrge isoleerimisvõimsuse, s. o. olema halvad soojusejuhid,
2. taluma katlapinna temperatuuri,
3. ei tohi mõjustada halvavalt katlaplekki sööbumuste esiletuleku näol jne.,
4. isolatsioonikiht ei tohi mureneda, s. o. peab säiluma korralikus olekus katla täielisest parandusest järgmise täielise paranduseni.

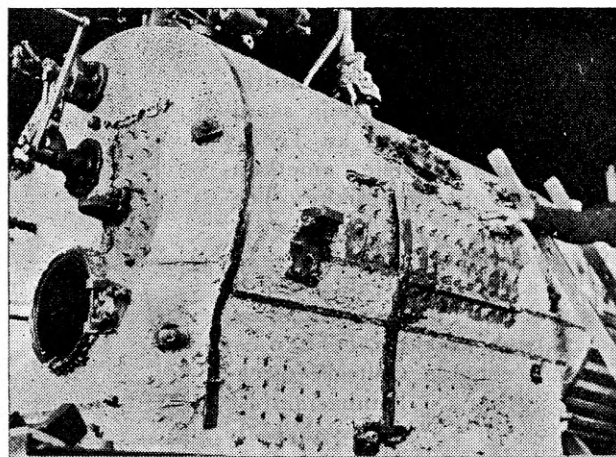
Seda silmas pidades, koostas in isoleerimis-massi järgmistest ainetest:

1. korgipuru 70% (mahu järgi)
 2. asbestiit 20—25%
 3. villa või vildi jää-nused 2—3%
 4. toores savi 2—8%
- (seda retsepti kasustatakse meil 1932. a. alates). Peamiseks isoleeraineiks on siinjuures korgipuru —

soojusjuhitavuse arv λ 200° juures 0,055. Asbestiidi ($\lambda = 0,180$) lisandamine on tarvilik katlapinna kõrge temperatuuri tõttu, villajäänused ja savi täidavad massis sidestuse otstarvet. Korgipuru, asbestiit ja vill segatakse kuivalt. Savi leotatakse vees ja lisandatakse juurde vedelas olekus. Läbitampimisel kujuneb paks, pudrutaoline mass. Korgipuru võib asendada ka saepuruga ($\lambda \sim 0,150$), kuid massi isoleerivõimsus langeb sel juhul.

Isoleerida tuleb katel täies ulatuses, s. o. nii katla silindriline osa, kui ka tulepesa. Kattekihi stabiliseerimiseks, eriti massi kooshoidmiseks ja toetuseks mahavarisemise eest pealemätsimisel, asetatakse katla silindrilise osa ja aurukogujale trapeetspõiklõikelised puust latid, kitsama rööbisküljega vastu katelt. Latid seotakse 1,5 mm jämeduse raudtraadiga. Tulepesa seintele kinnitatakse selleks otstarbeks nurkraud. Sidepoltide kontrollaukude lahtihoidmise küsimus on lahendatud sel teel, et aukudesse lüüakse vasktorukesed välise läbimõõduga 6 mm. Torukesed asetatakse kontrollaukudesse 18—20 mm sügavuselt; selle sügavuseni või natuke sügavamalt puuritakse augud üle enne torukeste sisselöömist 5,8 mm jämeduse puuriga. Torukeste aukudesse löömiseks kasustatakse sellekohast löögiriista. Torukesed on ühtlasi ka tugedeks isolatsioonikihi. Viimati tähistatud küsimuse lahendajaiks on meie raudteelased ise, lahendusviis iseenesest on lahendajate algupärand.

Isoleermassi pealeasetamine toimub soojendatud olekus katlale. Katelt soojendatakse kas auruga aurutorustikust või köetakse katel sisse. Soe katlapind määratakse esijoones üle asbestiidipudruga. Seejärel kaetakse isoleeritavad pinnad kihtide viisi varem valmistehtud massiga, kusjuures ühe kihi paksus ei ületa 25 mm. Järgmise kihi mätsimisele asumisel peab olema eelmine kuivanud. Isoleermass kuivatatakse katlal täielikult ära, silutakse kõik konarlused ja kaetakse lõpuks dekstriinikorruga. Väga soovitavaks tuleb lugeda



Veduri tulepesa kaetult isoleermassiga

ka isoleeritud pinna katmist läikiva tinapaberiga. Isolatsioonikihi paksus kõigub meie vedurite juures 25—50 mm-ni. 50 mm-st paksemat kihti asetada ei ole mõtet, kuna seeläbi saavutatav soojuskao vähenemine ei ole kuigi suur, küll aga suurenevad isolatsioonikulud. Mainida oleks veel seda, et katla sarvleht, mõned kohad tulepesal ja aurukoguja isoleeritakse eriti sitke massiga, millele lisandatakse massi valmistamisel rukkipeülikliisrit või käärivat rukkijahupudru. Ülaltähistatud isolatsiooni hüvedena võime tähistada:

1. katla jahenemispinnad on kaetud tiheda homogeense isoleermassiga, selle tõttu välditakse täiesti katla pinna kokkupuutuvus välisõhuga;

2. igasugune õhuliikumine isolatsioonis on välditud isoleermassi küllaldase tiheduse läbi;

3. väikesed õnarusekesed isoleermassis täituvad õhuga, vähendades massi soojusjuhitavust;

4. katla katteplekid on lahutatud kokkupuutuvusest isolatsioonikihiga õhukihi läbi;

5. isoleeraine on peale mahavõtmist jälle tarvitatav;

6. isoleerimistöö ei ole töö lihtsuse tõttu kallisk — isoleerimist võib teostada odavapalgaliste tööjõududega ja

7. isoleermass on hästi vastupidav katla temperatuuri ja ilmastiku mõjule.

Hinna poolest ei osutu isoleerimine korgipuru-asbestiidi massiga kallimaks isoleerimisest korkplaatidega, küll aga esinevad mõned paremused. Võrreldes primitiivse isolatsiooniga ühekordselt 6—8 mm paksuse asbestpapi ümber katla silindrilise osa mähkimise näol, võiks hinnata ülalkirjeldatud isolatsiooni tulukust ca 2,5%-le veduri katla soojusbilansis. 2,5%-line sääst vedurite küttekulude alal teeb välja meie vedurite majapidamises ca 35.000 kr. aastas. Käesoleval ajal isoleeritakse meie riigiraudteede vedurite katlad eranditult ülalkirjeldatud viisi järgi. (Järgneb)

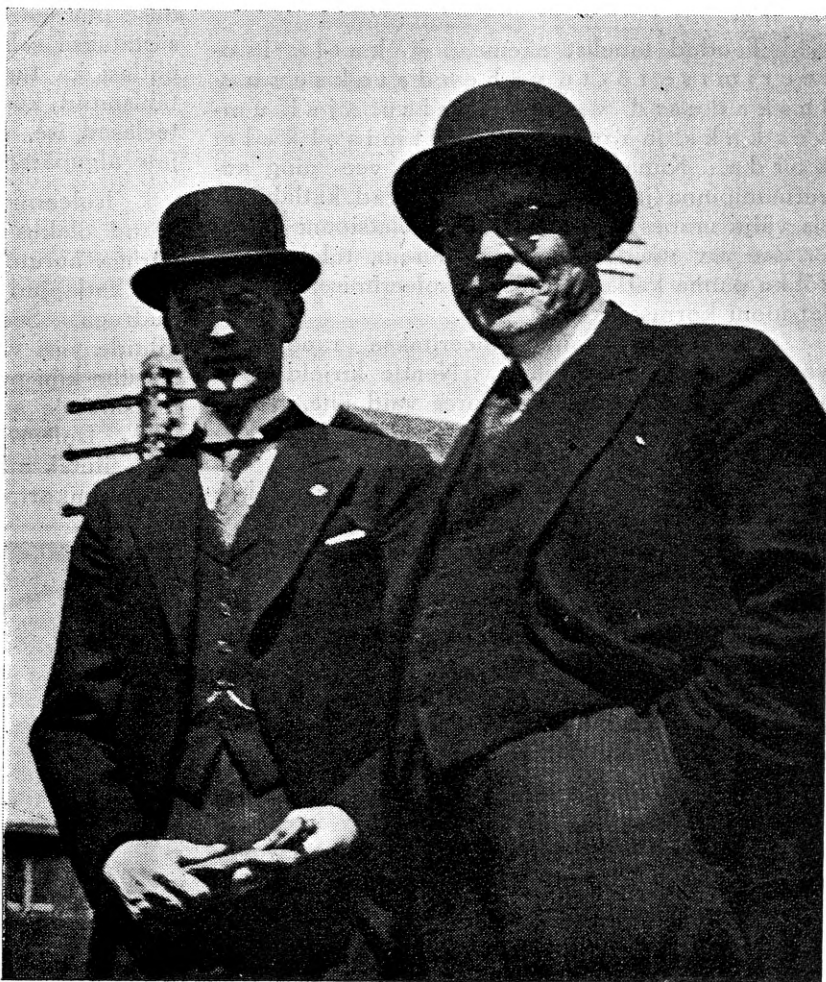
Latvija teedeministri külaskäik Eesti

Möödunud sügisel külastas teedeminister hra kolonel O. Sternbeck Latvija teedeministrit. Nüüd, käesoleva aasta suvel, 10.—12. juulil tegi Latvija teedeminister hra diplom. insener

Bernhards Einbergs vastukülaskäigu oma ametivennale Tallinnas.

Minister Einbergs ühes teedeministeeriumi inspektor Švankšiga saabus Tallinna 10. juulil kiirrongiga nr. 2, salongvagnis, mis talle oli vastu saadetud Eesti raudteede poolt. Riiga vastu sõitis Läti ministrile eksploatatsiooni ameti juhataja kolonel-leitnant I. Kasak. Raudteejaama olid kõrget külalist tulnud vastu võtma eesotsas teedeministri kol. O. Sternbecki, kaitseministri kindralmajor Lill'i ning Latvija saadikuga hra Krieviš'iga ka Teedeministeeriumi ja selle ametkondade juhtivaid ametnikke: Teedeministri abi K. Jürgenson,

Raudteevalitsuse direktor J. Raudsep, Postivalitsuse direktor G. Jallajas, Maanteevalitsuse direktor E. Graseberg, Veeteede valitsuse direktor E. Avik, lennuasjanduse inspektor O. Org, avalikkude tööde direktor K. Zeren, dipl. ins. A. Pihlak, a.-s. „Franz



Ministrid dipl.-ins. B. Einbergs ja kolonel O. Sternbeck

Krulli" direktor N. E s s e n, „Eesti Raudtee“ toimetaja E. T i m m a, raudtee prefektuuri esindajad ja teised.

Jaamast sõitsid mõlemad ministrid Latvija saatkonda, kus Latvija valitsuse nimel meie teedeministrile kol. Sternbeckile üle anti Latvija vabariigi Kolme tähe orden I. järgu märkidega.

Kell 10.15 sõideti lennuväljale, kus tutvuneti startimis-maandumisteede ehitusega, teenistushoonega ja ühtlasi lennukitega.

Kella 11 ajal tegi Latvija teedeminister viisidi peaministri asetäitjale K. E e n p a l u l e, kes talle üle andis Kotkaristi I. järgu märkidega. Pärast seda mõlemad teedeministrid sõitsid ühes saatjakonnaga A/S Franz Krulli tehasesse, et tutvuda selle tegevusega ja jälgida eriti mitmesuguste maanteedehituse ja korrashoiu masinate ehitamist. Tehase juhatuse esotsas prof. P. S c h e l o u m o v i ja dir. N. E s s e n i g a andis seletusi vabriku arenemiskäigu üle. Peatuti eriti ka vedurite ehituse küsimuse juures, mida nimetatud tehas valmistab. Samal ajal Tallinnas viibiv Borsigi tehaste peadirektor W i e d e c k e Berlin-Henningsdorfist täiendas neid seletusi. Teatavasti ehitatakse Raudteevalitsusele määratud vedurid Borsigi tehaste joonistuste järgi.

Krulli tehases sõideti Piritale, kus vaadati ehituselolevat silda üle samanimelise jõe. Silla juures olid vastas silla ehitaja Soome ehitusfirma Cyclopi esindajad, kes silla ehitustööde kohta andsid seletusi.

Pärast seda sõideti Keila-Joale, kus teedeministri suvilas oli korraldatud kutsutud külalistele eine ja millest osa võttis ka Vabariigi Valitsuse liikmeid abikaasadega.

Keila-Joalt sõideti autodega ja erarongiga Pärnu, kuhu saabuti õhtuks. Pärnus oli külalistel vastas Pärnu linnapea härra S o o, ajutise maavalitsuse esindajad, linna ning maakonna inimestid ja kohalik politsei esindaja. Sinna saabudes vaadati üle Pärnu sildade ehitus. Seda teostab Daani firma Højgaard ja Schultz. Pärnus ehituselolev nn. „suursild“ on üks suurimaid meil iseseisvuse ajal püstitavatest sildadest. Direktor Kjersgaard tutvustas silla ehituse tehnilist külge. Pärast linna ja rannaelu vaatlemist kogunesid külalised rannakasiinosse, kus neile oli korraldatud õhtusöök.

Laupäeva hommikul sõideti era-mootorvagniga Tallinna tagasi, kusjuures mootorvagnu arendas erakorralist sõidukiirust. Nimelt kattis ta Pärnu—Tallinn-Sadama 146 km pikkuse vahemaa 2 tunni 6½ minutiga, arendades seega sõidukiirust 69,2 km/t, mis meie kitsarööpmelise tee kohta tõesti on tähelepanu vääriv ja rekordiline saavutus.

Pärast lühikest peatust Tallinnas sõideti sealte edasi erarongiga Virumaa põlevkivitööstuse rajooni. Esimene peatus oli ette nähtud Kiviõlis,

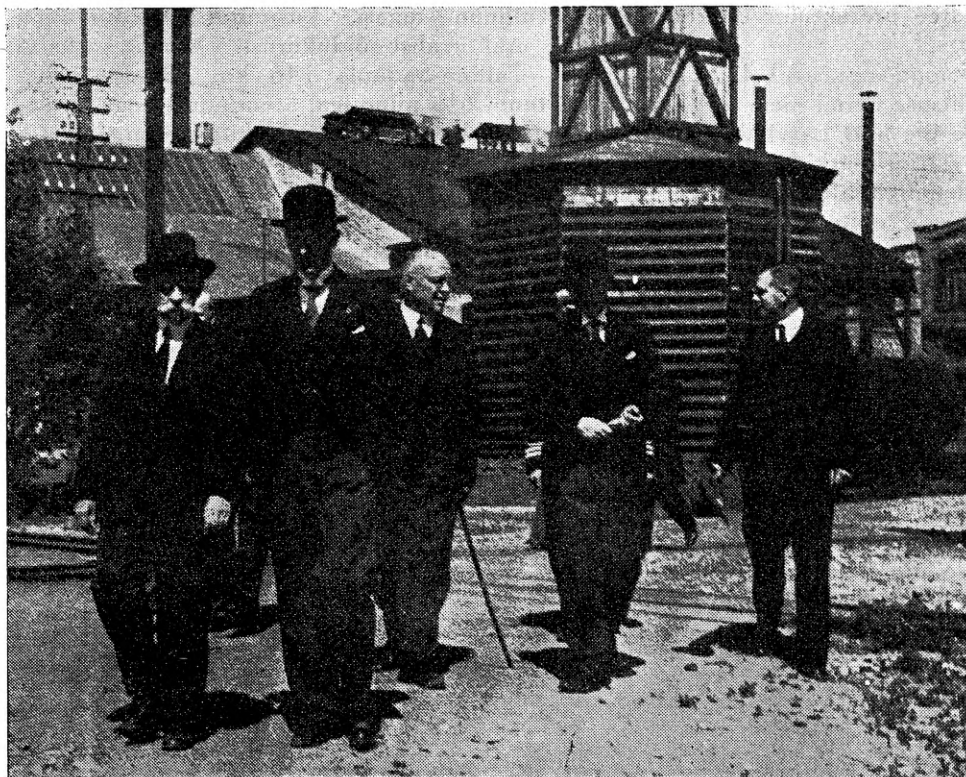


Minister Einbergs vestluses A/S Franz Krulli tehaste direktori prof. P. Scheloumoviga

kus vaadati Eesti suurimat õlitööstust. Vabriku valitsuse poolt oli külalistele korraldatud hiljuti valmissaanud moodsas Rahvamajas eine.

Kiviõlist sõideti autodega Kohtlasse tutvuma Riikliku põlevkivitööstuse kaevanduste ja õlitehasega. Teatavasti Riiklik põlevkivikaevandus laiendas oma tehaat peaaegu kahekordseks.

Viimases kohast lahkudes sõitsid külalised, osalt Oru lossi kaudu, osalt otsekohe, Vaivarasse, kus Eestimaa Õlikonsortsiumi poolt Sillamäe tehastes oli korraldatud vastuvõtt. Tähenadatud te-



Külalised
A/S. Franz Krulli
masinaehitusvabri-
kus

Pildil (vasakult paremale): A/S. Franz Krulli direktor prof. Scheloumov, minister Einbergs, minist. Sternbeck, inspektor Švanks, A/S. Franz Krulli direktor N. Essen

has kuulub rootslastele, tööle algas vabrik peale pikemat seisakut alles möödunud aastal. A/S. Eestimaa Õlikonsortsiumi („Estländska Oljeskiferkonsortiet“) tehaste peadirektor Dr. L. P u m p i a n s k y tutvustas külalisi õlitechasega ja vastehitatud sadamaga, mille järele asuti vabriku valitsuse poolt korraldatud lõunalauda.

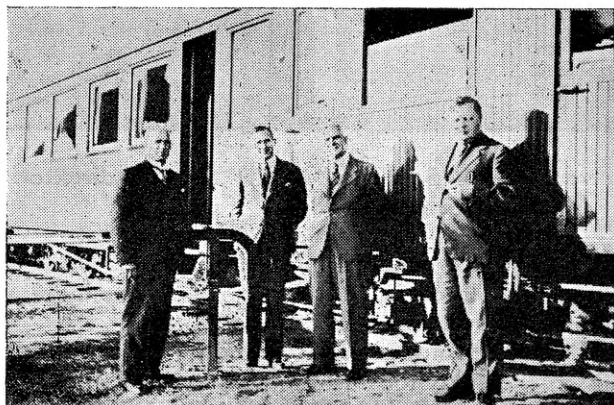
Sillamäelt sõideti Narva, kus vaadati Narva koske ja muid vaatamisväärsusi. Narvast siirduti Narva-Jõesuu kuurorti, kus külalised valgusid randa, et ülevaadet saada meie suurima kuurordi võlust ja ranna elust. Hiljem oli Narva linnapea

härä Luts korraldanud külalistele vastuvõtu rannakasiinos.

Hilisöösel sõideti Narva-Jõesuust tagasi Narva jaama, kust erarong tõi külalised hommikuks Tallinna.

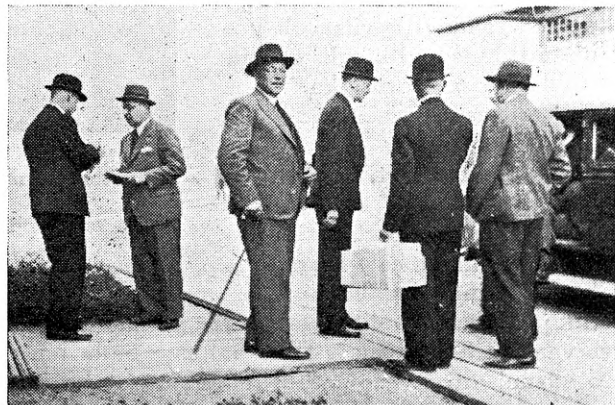
Pühapäeva hommikul hra minister Einbergs lahkus „Derulufti“ lennukil Tallinnast, kaasa viies ülevaatlikke muljeid sellest külaskäigust oma ametivenna juures.

Lennujaamas oli saatmas naaberriigi ministrit rida ametlikke isikuid, eesotsas teedeminister kol. Sternbeckiga.



Peatus Sindi raudtecsilla juures teel mootorvagniga Pärnu

Pildil (vasakult paremale): Direktor J. Raudsep, direktor N. Essen, peadirektor Wiedecke, „Eesti Raudtee“ toimetaja E. Timma



Tallinna lennujaamas

Enne minister Einbergsi kojusõitu lennukiga

Pildil (vasakult paremale): Insp. Švanks, Latvija saadik Krievinsch, minister Sternbeck, minister Einbergs, direktor Raudsep ja dir. Jallajas

Sõidukiirused enne ja nüüd

Saksa Riigiraudteede jõudlused reisijate kiirliikluses

Dr. Ehmck-Clamor

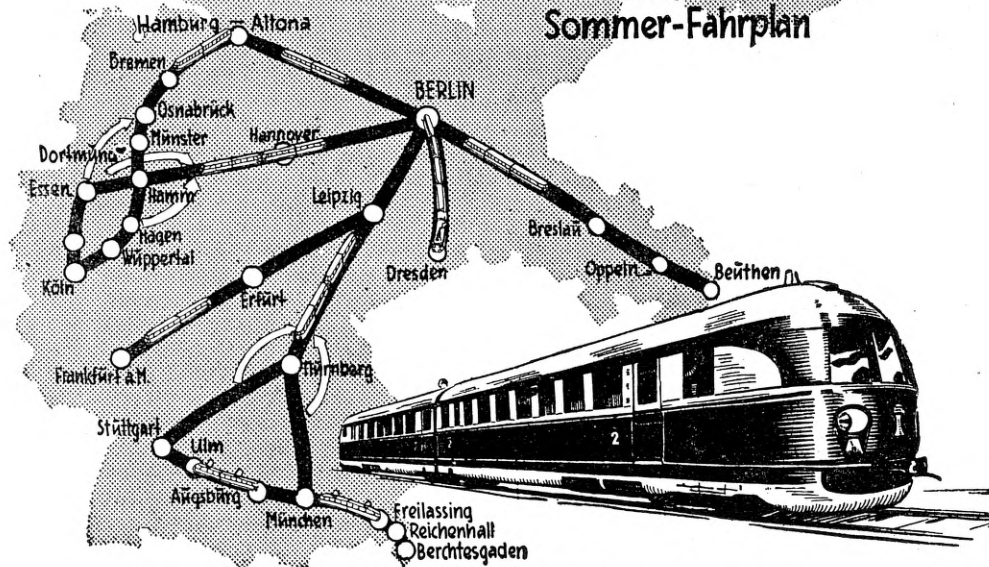
Saksa riigiraudteed olid täiel määral teadlikud sellest, et need sajadtuhanded välismaalased, kes olümpia-aasta puhul tulevad külastama Saksa- maad, oma esimesi muljeid sellest riigist ja tema korrast eeskätt saavad selle raudteede käitusest. Selle tõttu püüti nüüd eriti külastajaile-reisi- jaile tõestada veel kord Saksa raudteede käituse punktipealsust ja korralikkust, mis tuttavad kõne- käänuna, ja esitada seda neile parimast küljest, nende tähelepanuväärivate liiklustehniliste jõud- luste kaudu, mis on saavutatud eriti viimastel aas- tatel.

mist edasi sõidab üks mootorvagon rongina FDt 16/15 põhjapoolset teeosa Dortmund — Es- sen — Duisburgi kaudu Kölni, kuna teine ron- gina FDt 18/17 läheb lõunapoolset, 28,1 km võrra lühemat teeosa Hagen — Wuppertali kaudu Kölni. Sellele vaatamata, et sellega on loodud otsene kiirühendus Berlin — Wuppertal, on peale selle Berlin — Köln otsereisijaile lühenenud sõi- duaeg veelgi 12 minuti ja Kölnist Berlini sõitjaile isegi 20 minuti võrra.

Et rongile FDt 38/37 Hamburg — Bremen — Köln juurde tõmmata suuremat liiklust, siis

Schnelltriebwagen-Verbindungen

im neuen Sommer-Fahrplan



Kiirmootorvagonite ühendused 1936/37. a. sõiduplaanis

Olümpia-aasta suvine sõiduplaan on rohke- arvuliste kiirmootorvagonite kui ka kiireimate aururongide käikupanemisega toonud endaga kaasa tippsaavutiste tunduva tõusu. Praegu on Saksa- maal kümme kiirmootorvagoni ühendust: Berlin — Hamburg, Berlin — Leipzig — Frankfurt Mai- ni ä., Berlin — Köln Esseni kaudu ja Berlin — Köln Hagen — Wuppertali kaudu, Hamburg — Köln, Berlin — Leipzig — Nürnberg — München, Berlin — Leipzig — Nürnberg — Stuttgart, Berlin — Breslau — Beuthen, Stuttgart — München — Berchtesgaden ja Stuttgart — München.

Et „lendaval kölnlasel“ (FDt 16/15) alali- selt tuli ette kohtade puudust, siis pandi käiku veel kaks kiirmootorvagonit, mis teeosa Berlin — Hannover — Hamm läbi sõidavad ühiselt. Ham-

Münsterist edasi ei juhita ta enam mitte Wanne — Eikel — Duisburg, vaid Hamm — Essen — Duis- burgi kaudu Kölni või Kölnist. Selle läbi on loo- dud ka silmapaistev ühendus hansalinnade ja Wuppertali vahel, sest et Hammis on võimalus reisijail ümber istuda Hamburgi rongist Hamm — Wuppertal — Kölni teeosa rongi FDt 18, samuti ka vastarongide puhul.

„Lendav münchenlane“ (FDt 552/551) ja „lendav stuttgartlane“ (FDt 712/711) sõidavad teeosal Berlin — Leipzig — Nürnberg kokkuhaa- gitult neljaosalise kiirmootorvagonite rongina. Sõiduaeg on Münchени rongil ainult 6½ tundi (senisel kiireimal aururongil 7¾ tundi) ja Stutt- garti rongil 7¼ tundi (aururongil 9 tundi).

Rongi FDt 45/46 Berlin — Breslau — Beuthen käiku määramisega on esimest korda loodud kiirmootorvaguni ühendus Berliini ja Ülem-Sileesia vahel. 329,5 km pikkune teosa Berlin — Breslau sõidetakse läbi peagu 125 km/t kiirusega, seega ei ole see mitte üks kiiremaid, vaid ka pikim peatusteta läbisõidetav teosa Euroopa mandril. Kogu teosa suhtes kuni Beuthenini on sõiduaeg lühenenud kiireimal rongil 6¼ tunnilt 4¼ tunnile. Sileesia kiirmootorvaginrong on ainuke, millel on peale 2. klassi ka 3. klass.

Peale nende kiirmootorvagunite ühenduste on veel kaks eriti kiiret ühendust, mis on Henschel-Wegmann voolujoone-aururongi ja Borsigi voolujoone-aururongi käikupanekuga loodud. Henschel-Wegmann-rong liikleb number D 54/53 ja D 58/57 all teosal Berlin — Dresden. Ta sõidab seega igapäev neli korda ja 176 km pikkuse teosa läbisõitmiseks tarvitab ainult 1 tund 40 min. senise kiireima rongi sõiduaega 2 tundi 8 min. asemel sellel liinil.

Saksa raudteede senist kiireimat FD-kiirrongi 24/23 Berliini ja Hamburgi vahel veab nüüd Borsigi voolujoone vedur. Oma sõiduaega 2 tunni 24 min. poolest ta ei jää palju maha „lendavast hamburglasest“, mille sõiduaeg 2 tundi 17 min.

Milliseid edusamme ei tähista säärased välkühendused, võrreldes nende jõudlustega, mis pärit ainult paariaastastest minevikust! Nüüd näit. mõni Kölni kodanik, kellel tuleb osa võtta mõnest koosolekust Hamburgis ja kes pärast seda tahab ka külastada Berliini, võib oma päevase töökava koostada järgmiselt:

Minek Kölnist 7.20, tulek Hamburgi 11.35 (440 km) 4¼ tundi sõiduaega, Hamburgis 3¾ tundi peatust.

Minek Hamburgist 15.18, tulek Berliini 17.35 (290 km) 2¼ t. sõiduaega, Berliinis 1¾ t. peatus.

Minek Berliinist 19.22, tulek Kölni 0.05 (550 km) 4¾ tundi sõiduaega.

Päriselt fantastiline jõudlus! 16¾ tundi teel, sellest jääb veel üks kolmandik, nimelt 5½ tundi koosolekuteks jm., kuna ülejäävate 11¼ tunni kestusel läbistatakse üle 1280 km pikkune teosa. Samuti ka on võimalik ühe päeva jooksul teostada sõidu marsruuti Beuthenist Berliini ja Hamburgi kaudu Kölni (1220 km ajaga 10¾ tundi) ja „lendava münchenlasega“ sõit ühe päevaga Münchenist Berliini ja tagasi muutub tõesti ainult „kassihüppeks“.

Järgnev nimekiri pakub ülevaadet Saksa kiirühenduste kohta nende sõidukiiruse järjekorras:

Rongipaar nr.	Teosa	Kaugus km	Kogu sõiduaeg	Keskmine sõidukiirus (peatusteta)
			Sinna- ja tagasisõidu Tund /min.	keskmise km/t
FDt 2/1	Berlin L. — Hamburg H.	286,8	2.17	125,61
FDt 38/37	(Berlin Zoo) Hamm — Wuppertal — Köln	550,8	4.45	120,11
FDt 45/46	Berlin Schl. — Breslau — Beuthen.	508,5	4.21	119,42
FD 24/23	Berlin L. — Hamburg H.	286,8	2.24	119,09
FDt 16/15	Berlin Zoo — Hamm — Essen — Köln	578,9	5.01	117,98
D 58/57	Berlin Anh. — Dresden Neustadt.	176,0	1.34	111,75
FDt 572/571	Berlin Anh. — Frankfurt	550,0	5.05	110,74
D 54/53	Berlin Anh. — Dresden Neustadt.	176,0	1.36	110,00
FDt 38/37	Hamburg H. — Köln	471,3	4.33	106,91
FDt 552/551	Berlin Anh. — München H.	685,5	6.29	105,60
FDt 723/720	Stuttgart — München H.	239,8	2.27	99,27
FDt 712/711	(Berlin — Leipzig) Nürnberg — Stuttgart	690,0	7.09	98,92
FDt 721/722	Stuttgart — München — Berchtesgaden	420,0	5.24	81,48

Nende kiirmootorvagunite ühenduste sõidukiiruse ülemmääraks on 160 km/t ette nähtud. Üksikutel pikematel teosadel, mis võimaldavad kiiruse ülemmäära kasutamist pikemas ulatuses,

saavutatakse keskmisi sõidukiirusi, mis kogu teosa omi tunduvalt ületavad.

Kõige kiiremalt ilma peatusteta läbisõidetavad teosad on järgmised:

Rong nr.	Teosa	Kaugus km	Sõiduaeg tun. min.	Keskmine sõidukiirus km/t
FDt 16	Hannover — Hamm	176,5	1.20	132,38
„ 16	Berlin Zoo — Hannover	254,1	1.56	131,41
„ 15	Hamm — Hannover	176,5	1.21	130,74
„ 571	Leipzig H. — Berlin Anh.	164,6	1.16	129,58
„ 552	Berlin Anh. — Leipzig H.	164,6	1.17	128,26
„ 572	Berlin Anh. — Leipzig H.	164,6	1.17	128,26
„ 551	Leipzig H. — Berlin Anh.	164,6	1.18	126,62
„ 2	Berlin L. — Hamburg H.	286,8	2.17	125,61
„ 1	Hamburg H. — Berlin	286,8	2.17	125,61
„ 15	Hannover — Berlin Zoo	254,1	2.02	124,97
„ 45	Berlin Schl. — Breslau	329,5	2.39	124,34
„ 46	Breslau — Berlin Schl.	329,5	2.40	123,56

Esikohal on seega „lendav könlane“, mis teosal Hannover — Hamm sõidab 132,38 km/t. Kogusummas sõidavad kiirmootorrongid igapäev ümmarguselt 8.000 km.

Kiirmootorvagunite kõrval on aga Fd- kui ka

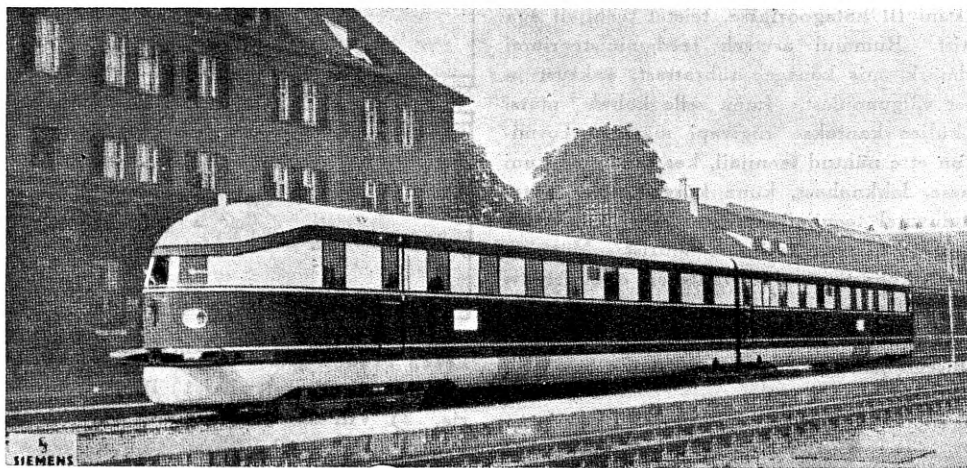
üksikute D-rongide sõidukiirus saavutanud väga kõrge taseme. Peale nimetatud Henschel-Wegmanni-rongi ja Berlin — Hamburgi FD-kiirrongi, mis on voolujoone-veduriga, võib siinkohal mainida veel järgmisi FD-kiirrongide ühendusi:

Rong nr.	Teeosa	Kaugus km	Keskmine sõidukiirus (peatusteta) km/t
FD 112/111	Berlin Zoo — Bentheim	455,5	92,65
FD 226/225	Berlin Zoo — Wuppertal — Köln	550,8	93,62
FD 22/21	Berlin Zoo — Düsseldorf — Köln	578,9	94,39
FD 80/79	Berlin Anh. — Halle — München	674,8	88,21
FD 26/25	Berlin Zoo — Duisburg — Aachen	621,8	91,44
FD 6/5	Berlin Anh. — Frankfurt	550,0	89,95

Üksikud teosad sõidetakse läbi muidugi veel kiiremalt. Nõnda läbib näit. FD 80/79 Berlin — Müncheneri vahel Berlin — Halle teeosa sõidukiirusega 104,32 km/t.

Ka rahvusvahelised ühendused Euroopa mandril oma kiirendust võlgnevad suurel määral Saksa riigiraudteede eeskujulikule arengule. Näiteks oli sõiduaeg:

	Aastal		Selle vastu 1936
	1914	1927	
Berlinist Pariisi (luksusrong)	18	17	13
Pariisi (D-rong)	17	20	13
Stockholmi	22	22	19
Londoni	21	20	18 ³ / ₄
Rooma	32	32	24 ¹ / ₂



Düsel-elektrimootorvagun Saksa raudteedel. Maksimaalne sõidukiirus 200 km/t.

Huvitav on alljärgnev võrdlus kiireimate rongide suhtes Saksa raudteede pealiinidel.

Teeosa	Pikkus km	Sõidukiirus peatustega km/t	
		1914. a.	1936. a.
Berlin Lehrter — Hamburg	286,8	88,7	125,6
Berlin Zoo — Köln H.	578,9	74,9	115,3
Berlin Zoo — Bentheim	455,5	76,3	87,3
Berlin Anh. — München H.	685,5	77,7	103,3
Berlin Anh. — Basel Reichsbahnhof	894,1	68,6	83,8
Berlin Schl. — Breslau	329,5	72,3	124,3

Sõja- ja pärast sõja-aastad töid tagasimineku arengukäigus. Pärast kriisiaja ületamist aga aasta-aastalt sõidukiiruste tõus toimus järjekindlalt. Enesõjaaegse võrdlemise kõrge arengu astme sõidukiirusi kõrvalt praegustega, leiame, et keskmiselt on D-kiirrongide sõidukiirus tõusnud ligi 13%

ja kiireimatel kaugemaa rongidel isegi üle 30% võrra.

Kahtlemata aga seisavad Saksa riigiraudteed oma FD- ja kiirmootorrongidega alles arengu alguses, mille edaspidist käiku huvitusega võib jälgida. (RDV)

Leedu raudteelaste uus vormiriietus

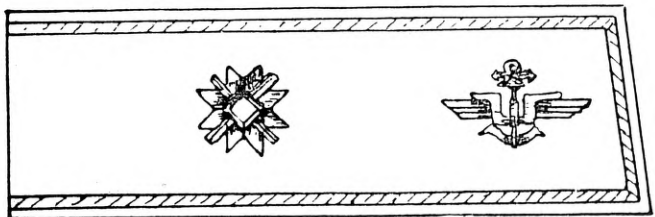
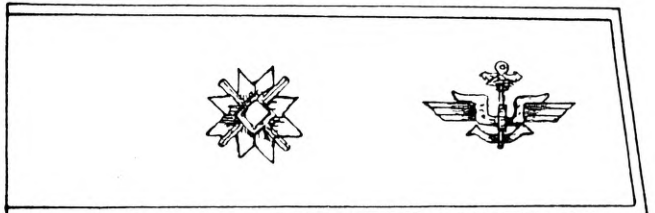
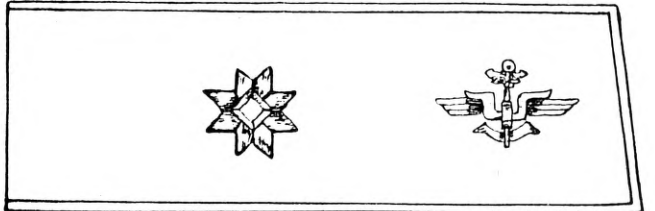
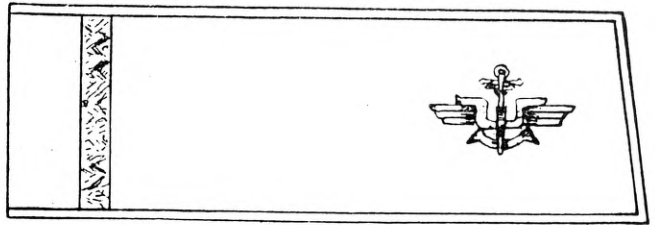
Leedu teedeminister on kinnitanud teedeministeeriumi ametkonna teenijate uue vormiriidetuse, mis on ühtlane kõigile selle ametkonna valitsuste, raudtee, posti, vee- ja maanteede ametnikkudele. Vormiriietus koosneb mütsist, kuuest, pükstest ja mantlist, mis on teenijail, kes kuuluvad kuni VII kategooriasse, mustast riidest ja teenijail, kes kuuluvad VIII ja kõrgematesse kategooriatesse — tumesinisest riidest.



Leedu teedeministeeriumi ametkonna üldmärk

Mütsi rumm on kalevist ette nähtud neil teenijail, kes kuuluvad kuni III kategooriasse, teistel teenijail aga mustast sametist. Rummul asetseb teedeministeeriumi ametkonna üldmärk, mis koosneb tiibrattast, ankrust ja kahest sakilisest välgunoolest, kuna selle kohal, mütsi pealmise osa küljes kantakse riigivapi märki. Tormirihmad mütsil on ette nähtud teenijail, kes kuuluvad kuni VII kategooriasse, lakknahast, kuna kõrgematesse kategooriatesse kuuluvatel teenijail kahekordsest, 3 mm jämedusega valgest ja hõbedavärvilisest nõörist. Müts on kanditud kolmest kohast vastava valitsuse eraldusvärvi järgi, millest allpool kõne.

Kuub on kahesuguse juurdelõikega: kinnine poolkõrge püstkaelusega ja lahtise kaelusega, kahe rea nõö-



Leedu raudteelaste vormiriiete kaeluste nurgad, eraldusmärkidega. Ülevalt alla: 1) II kategooria, 2) V kategooria, 3) VIII kategooria ja 4) XI kategooria teenijaile

pidtega. Mõlemad kuued on veidi taljes õmmeldud. Kinnine kuub on ühe reas 7 nõöbiga kinnipandav. Kaelus on samast materjalist, kui kuub. Kaelusel asetsevad mustast sametist nelinurksed „kilbikesed“, mille külge kinnistatakse eraldusmärgid. Kaelus, kui ka sellel asetsevad nelinurgad ja varuka mansetid on kanditud vastava ameti eraldusvärviga.

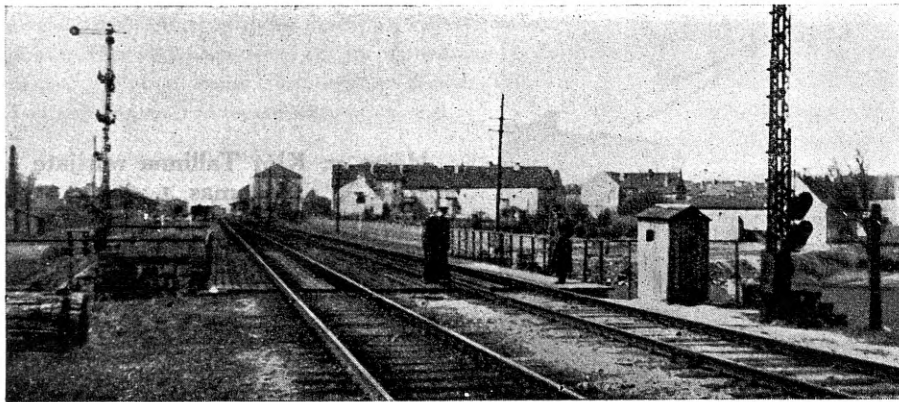
Lahtise kaelusega kuub on kahes reas nõöpidtega, mõlemal poolel 2 nõöpi. Mõlemal küljel on sisse õmmeldud taskud. Kaeluse nurkadel on samasugused nelinurgad ette nähtud, nagu kinnisel kuuel. Ka on kaelus ja varukamansetid kanditud.

Teenijad, kes kuuluvad kuni III kategooriasse, kannavad ainult kinnise kaelusega kuube, kuid alates IV kategooriast peale kõrgemale võivad teenijad kanda kinnise kui ka lahtise kaelusega kuube. Kõik konduktorid teenistuskohuste täitmisel kannavad ainult kinnist kuube. Reisirongi-juhivad mõlema kuuevaruka mansetil 15 mm laiusest hõbepaelast kolmnurka.

Püksid on pikad ja ühesugused kõigi kategooriate teenijaile ning kuuega ühte värvi. Teenijad, kelle ameti-



Leedu raudteelaste uued vormiriided



Saksa—Leedu riigipiir Eydtkuhnen — Virbalise jaamade vahel

Kuna mõlema jaama vaheline kaugus on 1,2 km, siis Leedu Virbalise jaama semafor asub Saksa territooriumil ja Saksa Eydtkuhneni jaama semafor Leedu territooriumil

tegevus on seotud alalise viibimisega vabas õhus ja kel sellejuures ei ole kokkupuutumist publikuga, võivad kanda lühikesi pükse säärsaabastega.

Mantel on kahes reas nõõpidega, mõlemal poolel 6 nõõbiga. Mantli juurdelõige on ette nähtud ühesugune kõigil ametnikkudel. Mantli krael asetsevad samasugused eraldusmärgid nagu kuuel. Sama maksab ka kantimise kohta.

Riigi kulul väljaantavad mantlid on paksust kalevist ja voodriga, kandmiseks talvel kui ka suvel. Teenija enda kulul muretsetavad mantlid võivad olla suveks — õhemast kalevist ja voodriga ja talveks paksemast kalevist ja vateeritud või kasukanahal. Talvemantliga on lubatud kanda ka musta karakulkraet.

Vormiriituse kandmine on ette nähtud ka kõigile naisametnikkudele, kes töötavad kontorites, kassades, telefoni- või telegraafiaparaatide juures. Naisametniku erivormiriituse moodustab mustast või tumesinisest (vastavalt teenija kategooriale) kergest villasest või puuvillasest satiiriidest ülekuub, kahes reas nõõpidega, 4 tükki mõlemal poolel. Kantimine, eraldusmärgid ja nõõbid samasugused, nagu meesametnikkude riitel.

Teenijate eraldusmärgid — hõbepael või tärnid, mis on kahte liiki — paigutatakse kaelusel asetsevatele mustast sametist nelinurkadele, kuhu peale selle kinnitatakse igal juhul ka veel teedeministeriumi ametkonna üldmärk (embleem).

Kantpaela värv on ette nähtud järgmine: 1) Teedeministeriumi kantseleis ja inspeksioonis punane, 2) Raudteevalitsuses: Ehitusdireksioonis roheline, veodireksioonis sinine, eksploatatsiooni ja majandusdirekt-

Raudteesild üle Njemani (Memeli) jõe Saksa-Leedu piiril Tilisit — Pagegiai (Pogegen) jaamade vahel



sioonis vabarnapunane, 3) Maanteede valitsuses tumearanž ja veeteede valitsuses valge. 4) Postivalitsuses — kollane.

Nõõbid ja paelad on kõigil teedeministeriumi ametkonna teenijail ette nähtud hõbedavärvilised ja nõõbid kannavad ametkonna embleemi.

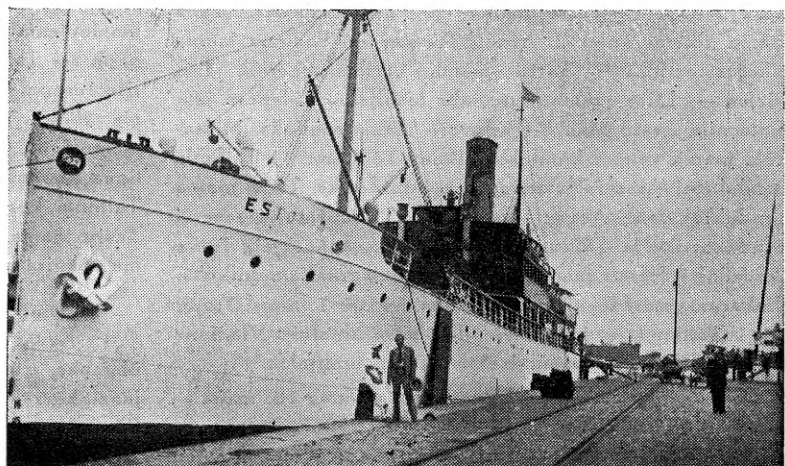
Kroonika

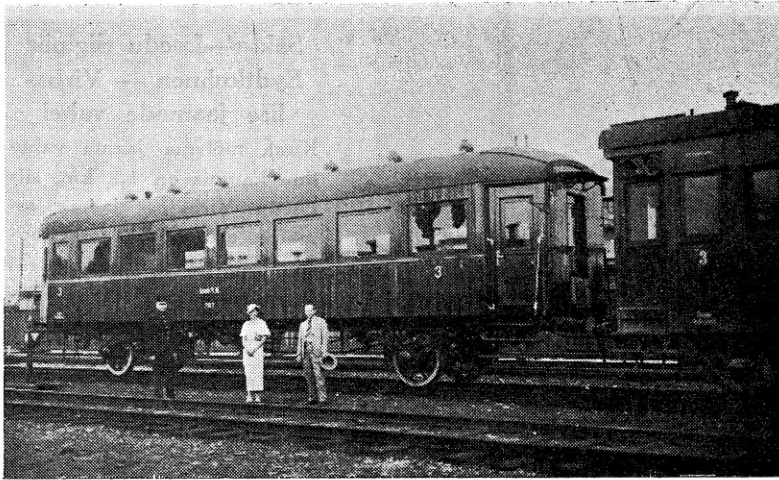
EESTI

SAKSA RIIGIRAUDTEE PRESSIAMETI ESINDAJA KÜLASKÄIK EESTIS

23. juulil s. a. viibis Tallinnas läbisõidul oma autoga Saksa Riigiraudteede pressiameti assistent Ernst von Klot. Hra v. Klot kasutas oma puhkeajaga selleks, et tutvuda eraviisiliselt Balti riikidega ja nende liiklemisoludega, eriti raudteega. Külastas oma reisul peale Tallinna veel ka Tartu, Viljandi, Põltsamaa ja Valga linna.

Härra v. Klot Tallinna sadamas
Tagaplaanil reisiaurik „Estonia“, mis peab ühendust Tallinn — Stokholmi liinil





Härra v. Klot Tallinna reisijate jaamas

Tagaplaanil uus külgehaake vagun Tallinn — Nõmme elektrimootorsõidukil
Pildil (vasakult paremale): Tallinna jaamaülesõit k. t. Tubalkain, pr. ja härra v. Klot

EKSPLUATATSIOONIAMETI ISIKLIKU KOOSSEISU MUUDATUSI

Ametisse nimetusi: arvates 1. juunist 1936:

Paul Hindrikson, Herman Johanson, Endel Sion, Alfons Sotter ja Valdek Kask — Tallinna konduktorite reservi konduktoriks, Paul Klammer — Tapa jaama konduktoriks, Miralda Tooma — Eksploatatsiooniameti liiklemistoimkonna kantseleiametnikuks, Arvid Kindlam — Tallinna jaama ajutiseks liiklemisametnikuks, Aksel Tamm — Narva-Jõesuu ajutiseks kaubandusametnikuks, Voldemar Isand — Türi jaama ajutiseks konduktoriks, Elmar Ant ja Arnold Kalmunurm — Tapa jaama ajutiseks konduktoriks, Valter Miks ja Johannes Juhanson — Valga jaama ajutiseks konduktoriks, Alfred Kraavik — Sonda jaama ajutiseks konduktoriks.

Ametisse nimetusi: arvates 1. juulist 1936:

Harald Tamm, Elmar Päärson — Tallinna konduktorite reservi konduktoriks ja 16. juulist 1936 Toivo Kaarheit — Tallinna konduktorite reservi konduktoriks.

Ümberpaigutusi: arvates 1. juunist 1936:

Nõmme jaama lähetusametnik Robert Kask — Risti jaamakorraldajaks, Tallinna jaama lähetusametnik Johann Tuule — Valga jaama vanemaks lähetusametnikuks, Tallinna jaama vabateenija lähetusametnik Bernhard Prooso — Tallinna jaama lähetusametnikuks. Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor Gerhard Saks — Nõmme jaama lähetusametnikuks, Tapa jaama liiklemisametnik Arnold Richter — Tallinna jaama lähetusametnikuks, Tartu jaama liiklemisametnik Leo Jürjen — Liiva jaama vanemaks teenijaks, Eidapere jaamateenija Evald Mäe — Viluvere jaamateenijaks, Mõisaküla jaama vanem konduktor Ilmar Tõnisson — Tallinna konduktorite reservi vanemaks konduktoriks, Tapa jaama konduktor Jaan Anton — Tallinna konduktorite reservi konduktoriks ja Tallinna telegraafi jaama käskjalg Irena Lestšuk — Pärnu jaama nooremaks telegraafiametnikuks.

Ümberpaigutusi teenistuse huvides: arvates 1. maist 1936:

Tallinna jaama vanem liiklemise ametnik Vladimir Laid — Tallinna jaama laekuri kohustetäitjaks.

Ümberpaigutusi teenistuse huvides: arvates 16. maist 1936:

Mõisaküla jaama rongijahi kohustetäitja Peeter Rannaste — Sonda jaama rongijahi kohustetäitjaks.

Ümberpaigutusi teenistuse huvides: arvates 1. juunist 1936:

Tallinna jaama kaubandusametnik Hell Roosma — Narva jaama telegraafiametnikuks, Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor Jaan Juhkama — Tallinna jaama rööpaseadjaks, Tallinna jaama ajutised kaubandusametnikud Eugen Masso ja Viktor Matt — Tallinna jaama kaubandusametnikuks ja Tallinna jaama kaubandusametnik Karl Press — Tallinna jaama kauba vastuvõtja-väljaandjaks.

Ümberpaigutusi: arvates 1. juulist 1936:

Tallinna jaama kaubandusametnik Harald Võsu — Jõgeva jaama lähetusametnikuks, Tallinna konduktorite reservi konduktor Egon Korn — Tallinna konduktorite reservi vanemaks konduktoriks, Tallinna jaama õpilane Linda Katai — Valga jaama nooremaks telegraafiametnikuks, Tallinna jaama rööpaseadjad Evald Rubiin ja Johann Laisaar — Tallinna jaama kaubandusametnikuks, Tallinna-Väike jaama rongiseadja Viktor Jürisson — Tartu jaama rööpaseadjaks.

Ümberpaigutusi: arvates 11. juulist 1936:

Saku jaamakorraldaja Villem Karilaid — Tammiste jaamaülemaks.

Ümberpaigutusi: arvates 16. juulist 1936:

Järve jaamaülem Magnus Treier — Tallinna-Väike jaamaülemaks, Vajangu jaamaülem Ernst Rull — Järve jaamaülemaks, Kohtla jaamakorraldaja Aleksander Rehepapp — Tallinna jaamakorraldajaks, Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor Paul Kõiv — Tallinna jaama rööpaseadjaks, Tallinna-Väike jaama kaubandusametnik Märt Timson — Järve jaama rööpaseadjaks, Tallinna konduktorite reservi konduktor Voldemar Pillau — Tallinna konduktorite reservi vanemaks konduktoriks ja Tartu jaama haakija Karl Ehwärt — Tallinna-Väike jaama rongiseadjaks.

Ümberpaigutusi: arvates 1. augustist 1936:

Keeni jaamaülem Ernhold Pauk — Veriora jaamaülemaks, Püssi jaamakorraldaja Karla Onton — Kohtla jaamakorraldajaks, Eidapere jaama kaubandusametnik Eduard Saare — Eidapere jaamateenijaks, Ollepa peatuskoha jaamateenija Erik Liigand — Saku jaamakorraldajaks, Tallinna jaama rööpaseadja Oskar Parts — Ollepa

peatuskoha jaamateenijaks, Tallinna reservi vanem konduktor **Hugo Hanson** — Türi jaama vanemaks konduktoriks, Tallinna jaama rongiseadja **Madis Teinbak** — Tallinna jaama rööpaseadjaks.

Ümberpaigutusi teenistuse huvides: arvates 1. juulist 1936:

Veomati I jaoskonna kantseleiametnik **Meta Vill** — Kivimäe peatuskoha valvur-piletimüüjaks.

Ümberpaigutusi teenistuse huvides: arvates 16. juulist 1936:

Tallinna-Väike jaamaülem **Günther Laur** — Rakvere jaamaülemaks, Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Jaan Saar** — Tallinna jaama rööpaseadjaks.

Ümberpaigutusi teenistuse huvides: arvates 1. augustist 1936:

Veriora jaamaülem **Johannes Uibopuu** — Keeni jaamaülemaks, Finantsameti tariifi- ja kontrollitoimkonna kontrollametnik **Eugen Heffler** — Pääsküla jaama kaubandusametnikuks, Pääsküla jaama kaubandusametnik **Valentin Pant** — Finantsameti tariifi- ja kontrollitoimkonna arveametnikuks.

Ümberpaigutusi teenistuse huvides: arvates 16. augustist 1936:

Sindi jaamaülem **Julius Männik** — Viljandi jaama-korraldajaks.

Teenistusest lahkunud parandamata haiguse tõttu: arvates 16. maist 1936:

Kärevere jaamateenija **Juhan Silla**; 1. juunist 1936: Tallinna jaama kaubandusametnik **Ida Tols**; 16. juunist 1936: Tartu jaama vanem rööpaseadja **Johannes Jürisson**; 18. juunist 1936: Tallinna konduktorite reservi konduktor **Juhan Mällo**; 1. juulist 1936: Tartu jaama rööpaseadja **Juhan Krepka**, Pedja jaamaülem **Karl Metslang**, Tallinna konduktorite reservi rongijuht **Nigulas Simon**; 11. juulist 1936: Tammiste jaamaülem **Mihkel Leivategija**; 21. juulist 1936: Türi jaama vanem konduktor **Jaan Adelson**; 1. augustist 1936: Saku jaamaülem **Hans Parts** ja Hiiu peatuskoha piletimüüja **Konstantin Salmann**; 5. augustist 1936: Rakvere jaamakorraldaja **Hermann Lilbok**, Valga jaama kaubandusametnik **Olga Valner** ja Valga jaama töömees **Jakob Melder**.

Teenistusest lahkunud oma palvel: arvates 1. juunist 1936:

Tallinna jaama takseerija **Senta Rebassoo**, Pärnu jaama noorem telegraafiametnik **Mary Tomasson**, Öisu peatuskoha ajutine valvur-piletimüüja **Alma Sarv** ja Tallinna jaama valvur **Viktor Soodla**; 5. juunist 1936: Tartu jaama liiklemise ametnik **Voldemar Hussar**; 10. juunist 1936: Sonda jaama laekur **Aleksander Lõhmus**; 15. juunist 1936: Tallinna-Väike jaama õpilane **Georgi Mähle**; 1. juulist 1936: Tallinna jaama kaubandusametnik **Lydia Prommik**, Valga jaama telegraafiametnik **Linda Lõuend**, Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik **Helene Miks** ja Vasalemma jaama ajutine valvur-piletimüüja **Karl Udal**; 15. juulist 1936: Tallinna jaama rööpaseadja **Edgar Blauberg**; 16. juulist 1936: Nõmme jaama koristaja **Amalie Tammer** ja Vaskräama peatuskoha ajutine valvur-piletimüüja **Maali Sild** Eraseaduse § 4186 korras.

Surnud:

Ülemiste jaama kaubandusametnik **Georg Valing** 17. märtsil 1936, Tallinna-Väike jaama kaubavastuvõtjaväljaandja **Aleksander Malenk** 20. juunil 1936 ja Tallinna konduktorite reservi konduktor **Arnold Brus** 25. juulil 1936.

MAGNUS TREIER

Tallinna-Väike uus jaamaülem

Magnus Treier on sündinud 3. novembril 1885. a. Virumaal, Aaspere vallas taluperemehe pojana. Koolihariduse sai ta toleaeegses ministeeriumi koolis. 19-aastasena astus Magnus Treier raudteesajandust õppima ja 1. juunil 1909 määrati ta Tapa jaama telegraafi-kandi-



M. Treier

daadiks. 1. novembril 1909. a. paigutati ta Sergievski jaama telegraafiametnikuks ja 1. aprillil 1910 Raasiku jaama telegraafiametnikuks. 1. juunil 1910 määrati ta lähetusametnikuks ja 1. veebruaril 1917 Lissino jaamaülemaks abiks, kus teenis Vene valitsuse lõpuni.

Eesti Vabariigi raudtee teenistusse astus Magnus Treier 24. juunil 1919 ja ta määrati Narva jaama lähetusametnikuks. 16. juulil 1919 määrati ta Raasiku jaamaülemaks abiks, 1. märtsil 1925 Rakvere jaamaülemaks abiks. 1. detsembril 1929 paigutati M. Treier Järve jaamaülemaks ja nüüd 16. juulil 1936 määrati ta Tallinna-Väike jaamaülemaks.

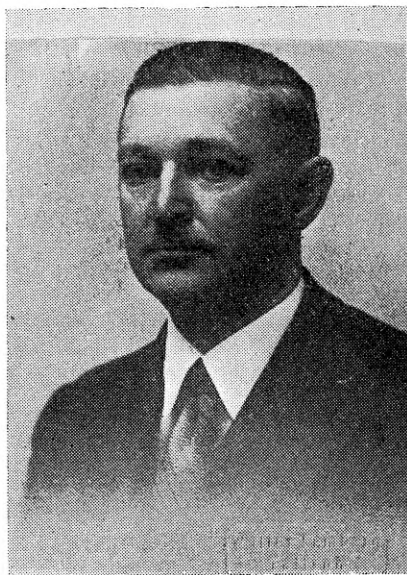
GÜNTHER LAUR

Rakvere uus jaamaülem

Günther-Voldemar-Johan Laur on sündinud Rakvere linnas 31. märtsil 1889 lukusepa pojana. Koolihariduse sai ta Rakvere linnakoolis, mille III klassist välja astus, et siirduda ametit õppima. 15. detsembril 1905 astus G. Laur raudteeteenistusse ja ta määrati Narva jaama telegraafiametnikuks. Sealt hiljem paigutati ta Jõhvi jaama ja siis Sonda jaama telegraafiametnikuks, millisel kohal teenis kuni 1. oktoobrini 1913, mil lahkus, siirdudes erateenistusse.

Uuesti raudteeteenistusse astus Günther Laur 1. oktoobrini 1914 Gatšina jaama ajutise kontoriametnikuna ja

1. märtsil 1915 koosseisus kontoriametnikuna. Veebruari kuul 1916 paigutati G. Laur Sompma jaamaüles abiks, millisel ametkohal teenis kuni Vene valitsuse lõpuni. Sellelt kohalt määrati teda 11. novembril 1918 Tallinna



G. Laur

jaamaüles abiks ja 1. jaanuaril 1921 Tallinna I järgu jaamaüles abiks. 1. mail 1923 Tallinna jaamaüles vanemaks abiks. 16. oktoobril 1926 määrati G. Laur Paldiski jaamaülesmaks. 1. juulil 1930 paigutati ta Tallinna-Väike jaamaülesmaks ning nüüd 16. juulil 1936 Rakvere jaamaülesmaks.

UUED KAUBAVEOTARIIFID KAUBAVEO VÄLIS-OTSEÜHENDUSTES.

Käesoleval aastal võib märkida mõnesuguste uute kaubaveotariifide maksmapanekut välis-otseühendustes.

Poola-Läti-Eesti raudteede vahelises otseühenduses anti seni maksev tariif, milles oli rohkesti muudatusi ja täiendusid tehtud aja jooksul, uuesti välja, maksvusega 1. augustist 1936. Uus tariif nr. 178 on avaldatud Riigi Teatajas nr. 62 — 1936. Põhimõttelike uuendusi ta ei sisalda. Eesti raudteede väljaanne on täiendatud veel mõne uue kaubaga. Peab siinkohal tähendama, et 1. aprillist 1934 peale, millal maksuma hakkas nimetatud otseühenduse tariif nr. 132, see anti välja Eesti raudteedel lühendatud väljaandena, mis võrreldes Poola ja Läti raudteede täieliku väljaandega, sisaldab võrdlemisi väikse arvu kaupu, peamiselt aga neid, mis tegelikult ette tulevad Eesti ja Poola vahelises kaubaliikluses.

Praegu on käsil ka Saksa-Leedu-Läti-Eesti raudteede vahelise otseühenduse kaubaveo tariifi (senine nr. 121) uuesti väljaandmine. Ka selle suhtes on otsustatud seda Eesti raudteedel välja anda lühendatud kaupade nimekirja ja klassifikatsiooniga, viimases ette nähes ainult neid kaupu, mida on viimastel aastatel veetud Saksa ja Eesti või Leedu ja Eesti vahel. Uus tariif peab ilmuma veel käesoleval sügisel.

Uue otseühendusena peab nimetama Poola-Eesti vahelist raudteede ja mereteede otseühendust Gdynia/Dan-

zigi ja Tallinna sadama kaudu. See võimaldab teatud kaupade vedu otsese saatikirja-konossemendiga Poola raudteejaamadest Tallinna sadamani või selle kaudu edasi mõnesse Eesti raudteejaama. Vedu mereteel teostatakse laevauhingu „Zegluga Polska S. A.“ ja Soome Aurulaeva-seltsi poolt.

On ette nähtud erilised „artikkeltariifid“ teatud kaupade veoks, mis sisaldavad otse-maksumääri kogu veo-kauguse eest Poola raudteejaamast Tallinna sadamani või Eesti raudteejaamani. Samuti on jälle otsemaksumäärad veoks Tallinna sadamast või Eesti raudteejaamadest Poola raudteejaamadeni.

Sihituses Eestist Poolasse on ette nähtud artikeltariifid linaseemnete, munade, või, põlevkivibituumeni, kunstsarve, parkimata nahkade, puuvilla lõnga, kaltsude, vineeri, toolipõhjade ja tselluloosi veoks.

Sihituses Poolast Eestisse on artikeltariifid olemas suhkru, sooda, tsinkvalge, käiakivide, lihvimismassi, savist põrandakivide, šamott-telliskivide ja -plaatide, köögi- ja lauanõude, klaasi, raua ja terase, kui ka raua-ja teraskauba veoks.

Kõigi nende kaupade jaoks on ainult vagunsaadetiste (5, 10 või 15 t) tariifid kindlaks määratud. Väikesaadetiste veoks on ette nähtud ainult üks n.n. „igasuguste kaupade“ tariif Tallinna sadama ja Gdynia Port Centralny jaama vahel.

Poola-Eesti raudteede ja mereteede otsetariif hakkas maksuma 1. oktoobrist 1936.

A/S. FRANZ KRULLI VABRIKU TÖÖLISTE HUVISÕIT NARVA.

Masinatetehas A/S. Franz Krull korraldas käesoleval suvel oma vabriku töölistele maksuta huvisõidu Tallinnast Narva ja tagasi, kahe selleks eriti määratud erarongiga, mis väljusid Tallinnast laupäeval, 18. juulil peale lõunat ja jõudsid Narva sama päeva õhtul; tagasisõit Narvast toimus pühapäeva õhtul. Osa võtsid sellest maksuta huvisõidust 1701 isikut.

Hiljem on ka Riigi sadamatehased ja Eesti kunstsarveteahas võimaldanud oma töölistele maksuta huvisõite Raudteevalitsuse poolt korraldatud huvirongidega.

Selline eeskujulik üritus ühe tööstusettevõtte poolt, võimaldada oma töölistele ühise perekonnana osa võtta mõnest huvireisust, oli meil esmakordne. Välismaal on mõnes riigis sääraseid väljasõite korraldatud juba varemaltki.

UUTE RAUDTEESÕIDUKITE JUURDESÕETAMINE 1936/37. EELARVEAASTAL.

Käesoleval eelarveaastal täiendatakse riigiraudteede veerevkoostist järgmiselt:

A/S. Franz Krulli tehastes on ehitusel 4 laiarööpmelise tee tankvedurit 1-2-1 tüüpi, mille järgi on tunduv tarvidus. Tapa—Narva ja Tapa—Valga teosadel liiguvad praegu kerged reisirongid koosseisus 4 vagunit, kogukaaluga keskmiselt 140 tonni. Kuna praegu nende rongide veoks kasutatavate reisirongivedurite eksploatatsioonikulud on keskmiselt 115,00 kr. 100 rong-km peale, on uute tankvedurite eksploatatsiooni kulud hinnatud ainult 73,00 kroonile, mis tähendab ligi 36% kokkuvõtte kuludes. Uute vedurite hind on à 88.500 kr. ja suurim kiirus 100 km/t. Peale selle on samale tehasele

antud tellimine 6 tankvedurile 0-3-1 laiarööpmeliste kauba- ja manöövrirongide teenimiseks. Nende vedurite hind on 86.500 kr. ja suurim kiirus 50 km/t.

Riigi sadamatehastes on ehitusel 1 laiarööpmeline ja 2 kitsarööpmelist diiselektri-mootorvagunit, nagu need meil juba varemalt tarvitusele võetud. Laiarööpmelise mootorvaguni kere ehitatakse raudteede peatehastes. Kitsarööpmelised mootorvagunid ehitatakse täielikult sadama tehastes. Masinate seadised on tellitud Siemensi firmalt. Mootorvagunid varustatakse MAN diiselmootoritega.

Manöövrivõtte otstarbeks soetatakse juurde üks lokomootor.

Reisivagunite parki täiendatakse kolme 2. klassi vaguniga kitsal rööpmel.

LATVIJA

RAUDTEEDE PEVALITSUSE ÜMBERKORRALDUS

Latviya raudteede peavalitsuse organisatsioon korraldati ja määrati seaduslikult kindlaks 1921. a., kusjuures eeskujuks võeti peamiselt endiste Vene raudteevalitsuste organisatsioonid. Kuidas aga ilmestus pea, ei osutunud see eeskuju küllalt otstarbekohaseks, vaid raudtee juhtimisaparaat näitas üles teatud raskepärasust, milline asjaolu end tunda andis häirivalt eriti hiljem, kui kasvav autoliikluse võistlus nõudis raudteelt suuremat painduvust ja elastsust. Ka majandusliku surutise aastad tõstsid üles raudteede asjaajamise lihtsustamise ja odavamaks muutmise küsimused.

Selletõttu lõpetati 1934. aastal raudteedevalitsuse nõukogu tegevus ja asjaajamise kõrgeim juhtimine anti peadirektorile isiklikult üle. Samal aastal likvideeriti senise iseseisva materjalide varustuse direktiooni tegevus ja liideti see masinate (veo-) direktiooni külge.

Sellele lihtsustamisele ja koondamisele on nüüd järgnenud ka finantsdirektiooni likvideerimine. Põhjust selleks andis eksploatatsiooni- ja finantsdirektiooni tegevuse paralleelism kaubanduslikul alal, mistõttu töö muutus tihti asjata keerukaks ja tal puudus tarvilik elastsus ja avalikkuse tarvidustele kohandamise võime.

1. augustist s. a. likvideeriti finantsdirektioon ja tema ülesanded ning funktsioonid jaotati ära teiste direktioonide vahel.

Finantsdirektor H. Mazkalniš määrati raudteede peadirektori abiks, ins. K. Springise asemele, kes läks pensionile.

Seoses peavalitsuse ümberkorraldamisega on tehtud olulisi muudatusi üksikute juhtivate jõudude ülesannete ja võimupiiride jaotuse ja äramääramise suhtes. Sellejuures mõnesuguseid täiendavaid ülesandeid langes peadirektorile ja senise finantsdirektori kohustustest pandi nüüd peadirektori abile direktioonide eelarvete koostamise ja selle täitmise järelevalve, raudteede raamatu- ja arvepidamisestulude ja aruannete kontrolli juhtimine kui ka reisibüroo „Celtransi“ järelevalve. Eksploatatsioonidirektorile määrati täiendavalt veel raudteede veotariifide ja määruste väljatöötamine, uute raudteede ehitamise kui ka uute jaamade ning peatuskohtade avamisega seoses olevate majanduslike küsimuste selgitamine, kaupade kodunt-koju veo organiseerimine, reklamatsioonide lahendamine ja lepingute sõlmimine. Masinate ja



Latviya raudteede peavalitsuse abidirektor H. Mazkalniš

materjalide direktorile määrati veel tuletõrje-asjanduse korraldamise järelevalve ja raudteede peavalitsuse trüki-koja, lihtplankide ja paberilao juhtimine.

Finantsdirektiooni kaubandusosakond järgmistele jaoskondadele: tariifijaoskond, lepingutejaoskond, prentensioonidejaoskond ja teadetebüroo viidi eksploatatsioonidirektiooni alluvusse.

Peadirektiooni juurde viidi üle raamatupidamise- ja kassaosakond. Samuti allub nüüd peadirektioonile tuludekontrolli osakond, millel on reisijate- ja kaubaveo ning arvepidamise jaoskond ja tähtplankide ladu. Finantsdirektiooni üldine ja personaaliosakond liideti ka peadirektioonile personaaliosakonna nime all.

Riigiraudteede trükikoda ühes trükitööde- ja paberilaoaga alluvad nüüd masinate- ja materjalide direktioonile.

Finantsrevidentide ametikohad kaotati ära, kusjuures jaamade revidentidele niihästi eksploatatsiooni kui ka kaubandusliku tegevuse ja arvepidamise alal toimetavad nüüd eksploatatsioonirevidendid. Viimaste arvu on suurendatud, vähendades muidugi nende tööpiirkonna ulatust, kusjuures osa seniseid finantsrevidente nimetati ümber eksploatatsioonirevidentideks, osa aga määrati pensionile. Senise, mõlema direktiooni revidentide arvu 19 asemel on nüüd ette nähtud 12 eksploatatsioonirevidenti.

Senine finantsinspektor nimetati ümber kommertsinspektoriks, kes oma kahe abiga teostab samuti ka revidentide teatud suuremates jaamades.

Ekspluatatsioonidireksioonis likvideeriti senine kaubaosakond ja tema ülesanded osalt jaotati ära kaubandusosakonna ja teiste ekspluatatsioonidireksiooni osakondade vahel, osalt aga neid ülesandeid määrati uuele, 1. augustist s. a. asutatavale „ettevõtete-osakonnale“. Selle uue osakonna ülesandeks on:

1. Praeguse raudteede-transportidüüri tegevuse juhtimine ja kaupade autotranspordi korraldamine raudtee territooriumil kui ka väljaspool seda.

2. Raudteede kauba-veoautode (end. Celtransi) majanduse ja käituse juhtimine ja järelevalve Riia sõlmes.

3. Dzerbene—Piebalgi reisijate- ja kaubaveo autoühenduse kui ka teiste, veel tulevikus loodavate raudteede autobuseliinide majanduse ja käituse juhtimine ja korraldamine.

4. Kaubaveo abinõude, nagu presentide, kottide, mahutite jne. soetamine ja nende kasutamise korraldamine.

EHITUSTÖÖDE ARENG RIGA — RUJENA LIINIL

Raudteeliiklus kuni Puikule'ni on avatud juba möödunud aasta novembrikuust peale. Praegu on tööd arenenud juba nii kaugele, et Puikule jaama juures on ehitatud valmis Riga — Rujiena ja Valmiera — Ainaži kitsarööpmelise raudteeliini ristluskoht ja rööpaid on pandud maha ligi 12,5 km ulatuses Puikulest edasi. Ka on Rujiena kitsarööpmelise tee jaama rööbasteed ümber ehitatud uude kohta, vastavalt Rujiena jaama ümberehituskavale, mis tõttu nüüd võidakse alustada Rujiena laiarööpmelise jaama mullatöödega.

Mullatöid jäi üle veel lõpetada Salace jõe juures kui ka Mazsalace ja Rujiena vahel. Puikule — Aloja liini tuleb veel ballastiga katta. Liiklust kuni Aloja'ni loodetakse avada oktoobrikuus.

Sildade ehitus areneb samuti jõudsalt ja need on ette nähtud lõpetada sel sügisel. Kuni Mazsalaceni ongi juba kõik sillad ja torud lõplikult valmis ehitatud. Tööd jätkuvad veel Latvija suurima raudbetoonist raudteesilla ehituse juures, üle Salace jõe Mazsalace juures, mida ehitab Latvija firma L. Neiburgs ja Ko.

Ülejääval teosal Mazsalace — Rujiena ehitatavad sillad on osalt raudbetoonist ja osalt kivimüürehitised, mida ehitab Latvija firma A/S. A. Razums.

Kõik sillad sellel uuel raudteeliinil on ehitatud ainult kohalikust materjalist ja kohalikkude töjõududega, välja arvatud kolm silda, mille fermad on valmistatud terasest, välismaa firmade poolt, nimelt: Dzirnupe, Gauja ja Lilaste sild.

Kõik sillad on arvestatud kuni 100 ton. raskuste vedurite jaoks, mis tõttu liikumine nendel võib toimuda ilma sõidukiiruse piiramata ja igasuguste, Latvias olemasolevate tüüpide veduritega.

UUTE JAAMAHOONETE EHITUS

Käesoleval eelarveaastal peavad lõpetatama kivist jaamahoone ehitus Limbaži ja Kuldiga jaamas ja puust hoonete ehitus Saka, Dundanga ja Renge jaamas, mis juba eelmisel aastal alustatud. Uuel Riga — Ergli raudteeliinil alustati kivist jaamahoone ja pagasiaitade ehi-

tust Acone, Augšciema, Kangari ja Suntaži jaamas. Selle liini pikendusel, Madona — Lubana teosal pandi alus uutele jaamahoonele Meirani ja Lubana jaamas. Jelgava — Tukuma liinil alustati kivist jaamahoone ehitust Brakški jaamas ja Liepaja — Gluda liinil Broceni jaamas. Ka Liepaja jaamahoone tuleb ümberehitusele, vastavalt käesoleva aja nõuetele.

UUTE VEDURITE TELLIMUSED

Käesoleva aasta algul Latvija raudteede peavalitsus tellis Saksamaalt 7 uut vedurit, neist 4 tükki 5-teljelised tankvedurite tüüpi, mis varemalt Poolas ehitatud ja 3 tükki täiesti uut tüüpi — 4-teljelised, ka tankvedurid. Esimesed 4 vedurit on juba kohale jõudnud ja nendega tehakse proovisõite. Tellimuse teine osa täidetakse selle aasta 1. detsembriks.

NÕUKOGUDE VENEMAA

NSVL RAUDTEEDE TEGEVUSEST 1936. A. ESIMESEL POOLAASTAL

Käesoleval aastal on raudteeveod märgatavalt tõusnud. Aasta esimeses pooles, võrreldes möödunud aasta esimese 6 kuuga, on veetud kivisütt 28,8%, koksi 20,7%, metalle 21,8%, naftasaadusi 18,9%, ehitusmaterjale 124,9%, suhkrut 61,2% rohkem. Kõik kaubad kokku on käesoleva aasta esimese kuue kuu jooksul veetud 38,5% võrra rohkem, kui eelmise aasta samas ajavahe- mikus.

Ka reisijateveos, kus eelmisel aastal oli märgata teatud langust, on nüüd märgata elavat tõusu. Eriti aga võimaldas reisijate arvu tõusu see asjaolu, et reisirongide arvu tõsteti suurel määral, sest varemalt pidurdas reisi- liikluse arenemist mõnikord reisirongide piiratud arv ja mahutus.

„NORD-EXPRESSI“ ÜHENDUS PARIISI JA MOSKVA VAHEL

1. juulist s. a. hakkas rahvusvaheline kiirrong „Nord-Express“ oma ühendust pidama 3 korda nädalas NSVL piirijaama Negoreloje ja Pariisi vahel (Varssavi ja Berliini kaudu). Selle tõttu lüheneb sõiduaeg Moskva ja Pariisi vahel 15 tunni võrra, ka loob ta soodsama ja kiirema sõiduvõimaluse Moskva ja Praha, Viini, Rooma ja teiste Lõuna-Euroopa linnade vahel.

Erikiirrong, mis kooskõlas „Nord-Expressi“ liiklusega, peab ühendust Negoreloje ja Moskva vahel, väljub Moskvast igal esmaspäeval, kolmapäeval ja reedel ja jõuab Moskvasse igal esmaspäeval, neljapäeval ja laupäeval.

SAKSAMAA

60% SÕIDUHINNAALANDUSE MAKSVUS PIKENDATUD

Saksa riigiraudteedel seni välismaalastele lubatav 60% sõiduhinnaalanduse maksvus on pikendatud edasi ka tulevaks aastaks, nimelt on seni ette nähtud tähtaja 31. okt. 1936. a. asemel, mil pidi see soodustus maks- vuse kaotama, nüüd välja kuulutatud uus tähtaeg 31. det- 1937. a.

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

Trükikoda J. Roosileht & Ko. Tallinnas, Lühike jalg 4.