TARTU ÜLIKOOLI RAMATUKOGU

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

K/ü E. R.

Ilmub kuus korda aastas

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

K.-Ü. „Eesti Raudtee" väljaanne Tallinnas

Nr. 2 (141) 7. IV. 1938 17. aastakäik

SISU: Dipl.-ins. L. Lätt: Eesti uuemaid klassivaguneid. — Jul. Pihelgas: Sõiduhindade kõrgendus ja uus reisijateveo-tariif. — E. Simon: Jõuvanker raudtee käitises. — Kroonika. — Erikirjanduse ülevaade.

INHALT: Dipl.-Ing. L. Lätt: Die neueren Personenwagen der estländischen Staatsbahnen. — Jul. Pihelgas: Die Erhöhung der Fahrpreise und der neue Personentarif. — E. Simon: Der Kraftwagen im Betrieb der estländischen Staatsbahnen. — Kleine Mitteilungen. — Bücherschau.

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

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

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

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

Ainuesindaja Eestis:
Thomas Clayhills & Son
Tallinn, Olevimägi 14.
Telefon (kodukeskjaam) **415-00.**

1:1331
7171

„POLARIS“

EESTI KINNITUS-AKTSIASELTS

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

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

Juhatus asub Tallinnas, Vana Viru 12. Kõnetraat 426-66.
Telegrammi-aadress: „Polaris“.
Osakond asub Tartus, Suur Turg 11. Kõnetraat 6-75.

Eestimaa Õlikonsortsium

Sillamäe

BALTOLIN
Kütteõli
Imbutusõli

1-ne BENSIINITEHAS EESTIS

Kodumaa bensiin
Bituumen
Mootorpetrool

ESTLÄNDSKA OLJESKIFFERKONSORTIET

KONTOR: TALLINN, V. KARJA 1. TELEFON 465-07

E2
E
42

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

TELLIMISE HIND (kaasannetega):
1 aastaks — Kr. 5.00.
½ „ — „ 2.60.
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.00 aastas
Üksik number 40 senti.

KUULUTUSE HINNAD:
1 lehekülg . . . . . Kr. 60.—
½ „ . . . . . „ 32.—
¼ „ . . . . . „ 16.—

Nr. 2 (141) 7. aprillil 1938 17. aastakäik

Eesti uuemaid klassivaguneid

Dipl.-ins. L. Lätt

Eesti riigiraudteede klassivagunite park, milles praegugi veel palju vanu veneaegseid, äärmiselt kitsaste akendega ja ebamugavate istepinkidega, osalt ka veel puust alusraamidega, vaguneid — on viimaste nelja kuni viie aasta vältel jõudsasti uuenenud ja ajakohastunud.

Meie, ümmarguselt viiesajast kitsa- ja laiarööpmelisest klassivagunist on juba tuntav protsent täielikult uusi, laiade akendega, otstarbeka ehitusega ning nägusa välimusega raudraamiga vaguneid.

See on tähelepanuvääriv edu. Sama jõudsalt edasi sammudes ununeb meil varsti vanadest vene vagunitest koosneva rongi kirju ja inetu pilt.

Kõik uued klassivagunid on ehitatud Eesti riigiraudtee tehastes Tallinnas, Valgas ning Mõisakülas, projekteerituna Eesti raudtee inseneridelt. Vaid kitsarööpmelised diiselmootorvagunid (nr. 1 kuni nr. 4) ehitati Riigi Sadamatehastes.

Uued klassivagunid on väga tugeva ja vastupidava konstruktsiooniga, kuigi vaid alusraam on rauast ning kere on puust. Viimane on aga rohkel määral kõvendatud igasugu nurkraudade, rauast põiki-, pikuti- ning diagonaalsidemetega. Võrdluseks olgu öeldud, et ka Soome raudtee ehitab klassivaguneid puust kerega ning seal on kereosad isegi peaaegu täielikult vaid männipuust. Tallinna Peatehastes immutatakse kõik vaguni puuosad, mis värvi ega laki alla ei lähe, vastupidavuse tõstmiseks mädanemist ning pehkimist ärahoidva vedelikuga — estokarbolineumiga.

Klassivagunite ehitamisel on, nii palju kui võimalik ning lubatav, kasutatud kodumaalt saadavaid materjale. Nii on vagunite kered ehitatud kodumaa tamme- ja männipuust; uksed, aknaraamid, istepingi osad, liistud ja väiksemad esemed tamme-, saare- või kasepuust; siseseinad on kaetud, kas Lutheri vineeriga või eriliste profileeritud männilaudadega. Vagunite väliskatteks tarvitati ja tarvitatakse üldiselt (vaid mõne erandiga) 50 millimeetri laiuseid punnitud haavalaudu, ja katused kaetakse puldanriidega, mis erilise paksu värviseguga üle tõmmatakse ja sõmera liivaga üle raputatakse (n. n. „Soome katus").

Vagunite katmine haavalaudadega võeti meil viie kuni kuue aasta eest tarvitusele, välismaalt toodava pleki asemel, Soome raudtee eeskujul, kus vaguneid sarnaselt juba aastakümneid kaetakse. Ka Rootsis ning Norras on klassivagunid puuga kaetud, kuigi seal selleks palju kõvemat troopikas kasvavat tiikpuud kasutatakse.

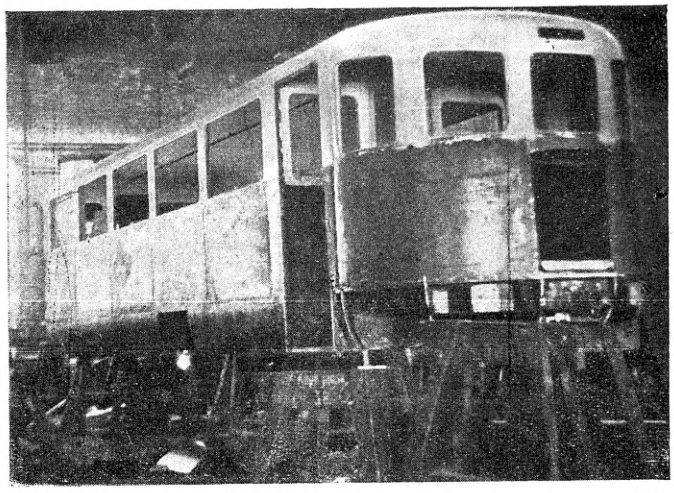
Vagunite katuste katmine puldaniga pleki asemel on Eesti raudteel tarvitusel juba pikemat aega ning on osutunud väga heaks, vastupidavaks, odavaks ning meeldivaks katmisviisiks. See pole mingi soomlaste leiutis, vaid on väikeste variatsioonidega tuntud ja tarvitusel terves Euroopas, kust ta aastakümnete eest üle Skandinaavia ka Soome jõudis.

Vagunite põrandad, seinad ja laed isoleeritakse soojuskadude vähendamiseks kodumaa vildiga, puulaastudega ning n. n. „soomuspapiga". Vagunid kaetakse nii seest kui väljast Eestis valmistatud õlilakkidega. III klassi- ja posti- ning pakivagunid omavad tumepunase välisvärvi, kuid II klassi- ja mootorvagunid, samuti nende külgehaakevagunid, on pruuniks peitsitud.

Vaid pöörvankrite, rattapaaride, alusraamide ja kereosade valmistamisel vajalik raud ja teras, samuti ka mõned teised erimaterjalid (värvid) ja esemed, importeeritakse välismailt.

Sarnaselt ehitatult on Eesti uuemad klassivagunid omapärased ja raudvagunitega harjunud välismaalastele huvitavad, kuid sealjuures odavad, vastupidavad ja meie oludele kohastatud.

Ka reisijate heaolu eest on uutes vagunites kõigiti hoolitsetud. Suurte (kuni 1100 mm laiade)



Kitsarööpmeline rööbasomnibus ehitusel raudtee peatehastes

akende tõttu on vagunid väga valgusrikkad. Istepingid on mugavad ja käte toetamiseks on akende all toed. Rohked ülesvõtted seintel aitavad luua kodust, hubast olemist. Kõik metallist esemed on nikeldatud, mis jätab puhta mulje.

Kõik uuelt ehitatavad vagunid on ühekõrgused, ühesuuruste akendega ja ühtlase välise ilmega.

Viimastel kuudel ehitatud ja juba liiklemisel olevatest vagunitest tuleks mainida laiarööpmelisel teel elektromootorvagun nr. 1, diiselmootorvagun nr. 32 ja II klassi vagunit nr. 115.

Kitsarööpmelisel teel oleks mainida uusi II klassi magamisvaguneid ning Peatehastes ehitatavaid kahte rööbasomnibust.

Elektromootorvagun nr. 1 pole õieti mitte täiesti uus vagun, vaid vana, 10 aastat Tallinn—Pääsküla vahel liiklenud, vagun uue kerega. Moderniseerimise mõttes kujundati vanal rauast alusraamil otsad ümmargusteks ning ehitati sinna peale kumerate katuseotstega ja suurte akendega uus puust kere. Pöörvankreid, veomootoreid ning elektrilist sisseseadet ei uuendatud, tehti vaid vajalised parandused ning täiendused. Elektromootorvagun nr. 1 sarnleb täiesti elektromootorvagun nr. 2-le, olles vaid mõnede erinevustega. Tähtsamateks neist oleks istepinkide tagasihoidlik polsterdamine vildi ning kodumaise triibulise meeldivavärvilise riidega ning vaheseintesse akende tegemine. Need kaks uuendust leidsid nõmmelaste täieliku heakskiidu.

Diiselmootorvagun nr. 32 väljus Peatehastest möödunud aasta viimasel veerandil. Ta liigub alaliselt Tallinn—Haapsalu vahel ning sarnleb väliselt kui ka sisemiselt paar aastat varem käikulastud diiselmootorvagunile nr. 31, milline nüüd Paldiski vahet sõidab. Omades aga võimsama diiselmootori (290 PS) on nr. 32 oma vanemast vennast ligi meeter pikem (kogupikkusega 21 meetrit) ja ka vastavalt raskem (omakaal ümmarguselt 50 tonni). Liigub rull-laagritel. Mootor osteti MAN tehaselt Saksamaalt ning on kaheksa-silindriline. Tal on püstiseisev, neljataktiline, kompressorita ehitusviis. Jõu ülekanne on elektriline. Diiselmootoriga otseühendatud generaatorilt saavad elektrijõu tagumisel pöörvankril asuvad kaks veomootorit, millised hammasrattaülekande kaudu veotelgi ringi ajavad.

Istepingid on samuti polsterdatud nagu el.-mootorvagun nr. 1-gi. Põranda katteks on 5 mm paksune punakas-pruun „Põhjala" kummi. Vagun suudab järel võtta üht kaheteljelist lisavagunit. Sõidukiirus 80 kuni 90 kilomeetrit tunnis. Õhkpidurdus-seadeldis on „Knorr" tüüpi, mis kindlam ja lihtsam käsitada kui „Westinghouse"-pidur.

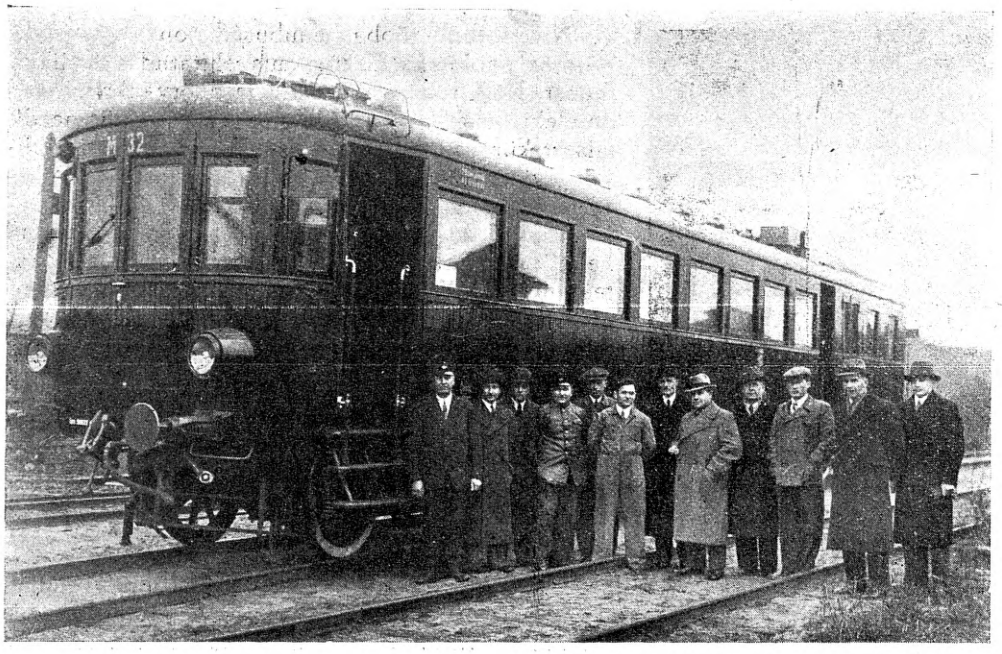
II klassi vagun nr. 115 väljus alles neil päevil Peatehastest. 20-ne-meetrise pikkuse juures omab ta 8 kupeed. Igas kupees on 6 nummerdatud istekohta ja vagunis kokku 48 istekohta.

See vagun on Eesti raudtee senise ehitustegevuse kõrgsaavutis ning sisustuselt ja mugavuselt võib ta eduga võistelda iga Lääne-Euroopa II klassi vaguniga. Väliselt on vagun pruuniks peitsitud nagu teisedki viimaseaja II klassi vagunid. Värvitoon on väga meeldiv ning jätab vaatlejasse mõne kalli välismaa puuliigi mulje. Välised tähed ja numbrid on valatud vasest. Igal vaguniküljel on 8 1100×750 mm suurt vedrudega tasakaalustatud akent.

Puldaniga kaetud katusel asuvad madalad piibutaolised Vendler'i ventilaatorid. Vaguni puust kere asub tugeval karp- ja nurkraudadest moodustatud rauast alusraamil ja on sellega tugevalt ühendatud. Alusraami küljetalasid (švellereid) toetavad 50 mm läbilõikega ümmarrauast sidemed (sprenglid). Vagun asub kahel Fett'i tüüpi pöörvankril telgede vahega 2,4 meetrit. Kere otsad on varustatud vahelõõtsadega. Vaguni omakaal on 43580 kg. Vagunil on iseseisev soojaveeküte eriti suure katlaga. Igas kupees on soojusreguleerimise seadeldis. Kupeede põikseinal asuva hoova keeramise läbi võib reisija oma tahte kohaselt avada või sulgeda enda istme all olevat kraani ja sellega sisse või välja lülida üht lisaküttetoru. Vagun nr. 115 on esimeseks eesti vaguniks, millel sarnane reguleerimisseadeldis olemas.

Vagunil on ka oma iseseisev elektrijõujaam dünamoga ühe pöörvankri küljes, akumulaatorite patareiga vaguni all ning armatuurlauaga küttepoolsel rõdul olevas seinakapis. Igas kupees on 6 valgustuspunkti, kokku 180-watise voolutarvitusega ning üks sinine öölamp. Kaks 40-watist lampi asuvad kupee laes ja 4 25-watist lampi reisijate selja taga kupee seintel, lugemise hõlbustamiseks. Vagun omab kokku 68 elektrivalgustuspunkti, milledest 4 asuvad välisuste kohal. Hädavalgustusena on tarvitada 13 küünlalaternat, alalhoituna erilises kapis. Kupeede laius on 1955 mm ja pikkus 2100 mm. Iga istepink, laiusega 680 mm, on jagatud kolmeks eriistmeks, millised üksteisest eraldatud ülestõstetavate käetugedega. Istmeid võib mugavamaks istumiseks või magamiseks soovikorral 10 sentimeetri võrra välja tõmmata. Tugevasti polsterdatud istmed on kaetud Soome plüüšiga ja väga muga-

E21047



Pildil seisavad (vasakult): mootorijuht **Keerup**, elektrotehnik **Orav**, Siemens-Schuckert'i Tallinna esindusest ins. **Graf**, mootorijuht **Intal**, MAN'i montöör **Oberleiter**, MAN'i Tallinna esindaja ins. **Schmidt**, Siemens-Schuckerti ins. **Nöding**, Sadamatehaste esindaja **Neeme**, Peatehaste vagunijaoskonna juhataja ins. **Lätt**, Peatehaste juhataja ins. **Koch** ja mootorijuht **Lensin**.

Ülesvõte tehtud enne vaguni proovimisele minekut 2. nov. 1937. a.

Laiarööpmeline diiselelektriline mootorvagun nr. M 32

Ehitatud raudtee peatehastes, mootor pärit MAN'i tehastest, elektriseade Siemens-Schuckert'i tehastest. Nimetatud mootorvagun on liiklemas Tallinna—Haapsalu liinil.

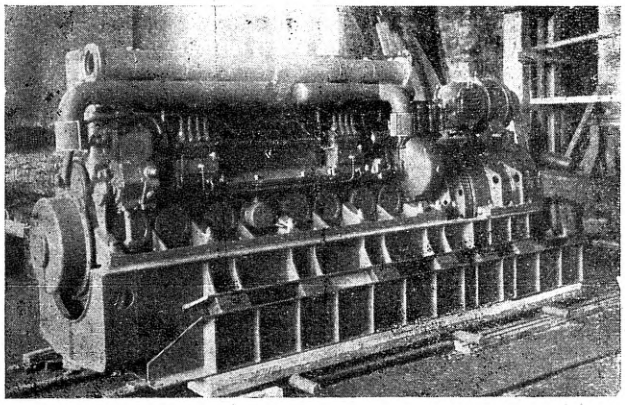
vad. Ka paneel kupeedes on kaetud plüüšiga. Akende all asuvad kupeedes kaks lauda. Kupeede kui ka koridori seinad on kaetud tumepruuniks peitsitud Lutheri tammevineeriga, laed aga eriti kirju kasevineeriga. Vineerid on üle tõmmatud neljakordse õlilaki kihiga. Igas kupees on veel kaks peeglit ning 4 maastikupilti — fotograafilist suurendust. Kupee laest ripub alla nägus elektrivalgustus-armatuur, milles ühtlasi avaused õhupuhastajale (ventilaatorile). Õhupuhastajat võivad reisijad avada või sulgeda, kupeed koridorist eraldava ukse kohal asuva, lükatava käepideme abil. Ukse kõrval seintes on aknad. Kõik metallist esemed vagunis on nikeldatud. Akendele võib ette tõmmata poolvillasest riidest kardinaid. Kupee seinad on 25 mm paksudest laudadest ning mõlemalt küljelt isoleeritud n. n. „soomuspapiga". 830 mm laias koridoris asuvad akende vahel pildid, 6 klappistet ning suur peegel. Kupeede ja koridori põrandad on kaetud 5 mm paksu punakas-pruuni kummiga, millel lebavad heleda-mustrilised vaibad. Koridori aknad on seestpoolt kaitstud nikeldatud kaitsevarrastega. Koridori eraldavad rõdudest klaasitud uksed. Rõdude põrandail on uste ees kookus-jalamatid. Rõdude seintele on liimitud punaseks peitsitud ja ülelakeeritud kasevineer, kuna vineerist lagi on valgeks emailitud.

Tualettruum asub ühel rõdul. Tema põrand on värvilistest Mettlach kividest. Pesemiseks on tarvitada suur fajansist pesukauss nikeldatud veekraaniga, mis ühes asendis vaid umbes 1 liiter vett korraga annab. Pesukausi kohal seina küljes asub vedelseebi nõu. Tualeti seinad ja lagi on kaetud valgeks emailitud vineeriga, paneel kirjuks šabloneeritud plekiga. Uksel on sulgemis-seadeldis, mis näitab, kas ruum vaba on.

Ka kitsarööpmelisi vaguneid moderniseeritakse alatasa, ning uued II klassi magamisvagunid ei taha suurt laiarööpmelisest vagunist maha jääda. Need vagunid, pikkusega 13.600 mm, liiguvad Pullmann'i pöörvankritel. Nad on kaetud peitsitud haavalaudadega. Otstes on kinnised rõdud. Koridor jagab vaguni ristamisi kaheks pooleks sarnaselt, et ühte otsa jääb kaks kupeed ja kütteruum ja teise otsa 3 kupeed ning tualettruum. Igas kupees on 2 magamiskohta, seega kokku vagunis 10 magamisaset. Koridor on 750 mm lai ning väikse vaguni kohta väga avar. Vagunid on ehitatud Mõisaküla tehastes.

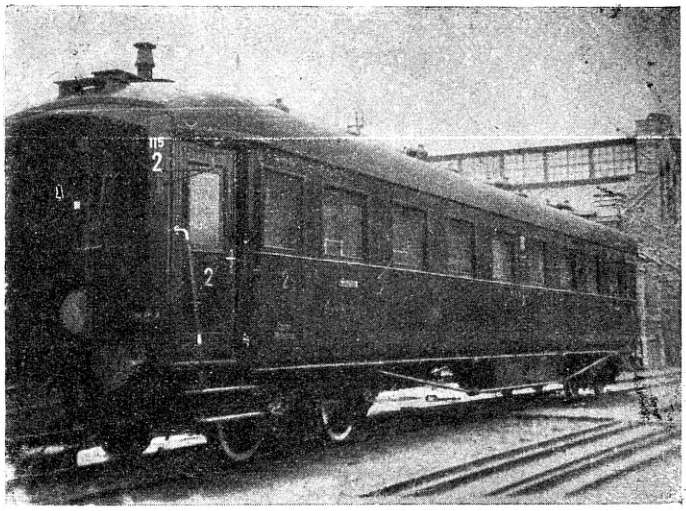
Veel suuremal määral, kui laiarööpmelisel teel on kitsarööpmelisel raudteel tarvidus mootorsõidukite järele.

Paljude lühikeste liinide olemasolu väikese reisijate hulgaga nõuab mootorsõidukite, kui kiirete



Sama vaguni diisel-elektriline mootor

Mootor ehitat. Siemens-Schuckerti ja MAN'i tehastes



Uus laiarööpmeline 2. klassi moodne reisivagun nr. 115

ja odavate veoabinõude tarvituselevõtmist. Selleks ehitati Sadamatehastes 4, praegu Tallinn—Viljandi—Mõisaküla ja Tallinn—Pärnu vahel liikuvat diiselmootorvagunit ja selle nõude täitmiseks ehitatakse praegu Peatehastes kaks rööbasomnibust Türi—Tamsalu liinile. Nende ehitus on lõpule jõudmas. Alates 15. maist s. a. määratakse need vagunid korrapäraselt Türi—Paide—Tamsalu liinil liiklemisele.

Nimetatud rööbasomnibused on esimesteks raudtee veokiteks Eestis, mis ehitatud täielikult rauast. Kõik raami, kerestiku ja pöörvankrite osad on elektriliselt kokku keevitatud, milline viis needimisest kiirem ja vastupidavam ning välismail üldiselt levinenud. Isegi kõik kerestiku õhukesed väliskatteplekid on keevituse teel ühendatud. Rööbasomnibused, pikkusega 11.600 mm, saavad liikuma kahel pöörvankril, 1750 mm telgede vahega. Õhutakistuse vähendamiseks on omnibustel otsad ümmargused. Ees asub juhiruum mootoriga, keskel reisijateruum 40-ne istekohaga ja taga pakiruum. Reisijateruumil on 10 suurt 1300×700 mm akent, millistest 4 on tõstemehhanismi abil avatavad. Reisijateruumi põrand on kaetud kummiga. Istmed on valmistatud nikeldatud terastorudest. Seinad on kaetud lakeeritud kasevineeriga. Väliselt on omnibused altpoolt kuni akendeni värvitud tumepunaseks ja ülaltpoolt kollakaks.

Ettenähtud sõidukiirust 70 km/tunnis lubab arendada MAN kuue-silindriline neljataktiline diiselmootor. Mootorilt antakse jõud hammasrataste kasti ja kardaanülekannete kaudu edasi esimese pöörvankri telgedele.

Omnibustel on „Knorr" õhkpidurdamisseadeldis ja elektriline valgustus dünamo ja kadmiumnikkel-akumulaatorite abil.

Külmal ajal puhutakse ventilaatori kaudu soojendatud õhku reisijate ruumi. Juhiruumi uksed avatakse ja suletakse suruõhu jõul.

Sõiduhindade kõrgendus ja uus reisijateveo-tariif

Jul. Pihelgas

Selle ajakirja eelmises numbris käsitleti neid kõrgendusi ja muudatusi, mis 1. veebruaril 1938 kehtima hakkasid kaubaveo tariifides. Nüüd üks kuu aega hiljem, nimelt 1. märtsist 1938 viidi läbi reisijateveo tariifis 10—32% hinnakõrgendus, kui ka sellega seoses mõnesuguseid olulisi muudatusi. Kehtivusega 1. aprillist 1938 anti välja uus reisijate- ja pagasiveo tariif.

Alljärgnevates ridades seekord vaatleme lähemalt kahte viimast korraldusvõtet, tähelepanu pöörates mõnesugustele asjaoludele, mis võivad huvitada ametnikke, kellel neid tuleb kohaldada ja lahendada oma ametialases tegevuses.

Käesoleval juhul teostatud tariifikõrgenduste põhjuste käsitlemine ei kuulu selle kirjutise ülesannetesse. Võib lühidalt tähendada, et siin kaasa mõjunud on suurel määral samad asjaolud, mis mujal raudteedel on põhjustanud selle korraldusvõtte kasustamist. Meil reisijatevedu eriti viimastel aastatel ei tasunud enam oma kulusid, nagu nähtub Riigiraudteede tegevuse viimastest aastaaruannetest:

Aruandeaasta	Ühele reisija-km langev tulu sentides	Ühele reisija-km langev kulu sentides
1934/35	1,65	2,11
1935/36	1,67	2,23
1936/37	1,65	1,91

Puudujääk reisijateveo alal tuli muidugi katta kaubaveost saadava tuluülejäägiga. Kuid, et sealgi võis märkida tulude langust, mille tagajärjel ainult vähe väljavaateid oli meie raudtee sisseseadete ja käituse ajakohaseks uuenduseks ja täienduseks, siis tuli kasustada seda lihtsat, kuigi mitte alati just soovitaval määral mõjuvat vahendit — tariifikõrgendust.

Sõiduhindade kõrgendus 1. märtsist 1938 teostati veel seni kehtiva reisijateveo-tariifi nr. 147 raamides, selles tehes suuri muudatusi.

3. klassi maksumäärad kõrgendati üldiselt ca 10% ja 2. klassi maksumäärad ca 32% võrra. Selle üldise kõrgenduse alt jäid välja kõik piletite liigid Tallinna—Pääsküla liinil, siis tähtajalised (kuu-) piletid, õpilaste kuupiletid kui ka platskaardid.

Hindade kõrgendus eelnimetatud suuruses ei viidud läbi mitte täpselt lineaarselt, senistele maksumääradele juurde lisades vastava protsendi, vaid 3. klassi sõiduhindade arvutamine toimus täiesti uue skeemi järgi. Maksumäärade „differentsiaali" ehk hinnaalanduste kõverikku pikematel sõidukaugustel hinnatabelites nr. 1 ja 2 veidi muudeti, kuigi mitte oluliselt, nagu näeme järgmisest tabelist:

Astmed km	Maksuühikud 1 km eest sentides	
	Vana	Uus
1— 50	2,100	2,300
51— 100	2,000	2,200
101— 150	1,900	2,100
151— 200	1,800	2,000
201— 250	1,700	1,900
251— 300	1,600	1,900
301— 400	1,500	1,800
401— 500	1,500	1,700
501— 600	1,150	1,500
601— 700	1,200	1,300
701—1000	1,200	1,300
1001—1500	1,100	1,100
1501—2000	1,000	1,100

Kaugustelt üle 2000 km 3. klassis igalt 50 km seni võeti 50 senti, nüüd 55 senti.

Maksumäärade ümmarguseks tegemise põhimõtted (kuni täie viie sendini — teatud väikeste murdosade ärajätmise ja suuremate kõrgendamise teel) jäid endisteks.

Väga olulise muudatusena peab mainima seda asjaolu, et senine 3. ja 2. klassi sõiduhindade suhe 1,00:1,25 kõrgendati nüüd 1,00:1,50 peale, nagu see ka enamikus mujal raudteedel tarvitusel. Kuna juba 3. klassi hindu kõrgendati keskmiselt 10% võrra, siis selle klasside vahekorra laienduse tõttu tõusid 2. klassi piletihinnad ca 32% võrra.

Vanade ja uute piletihindade võrdluseks toome siin mõned näited:

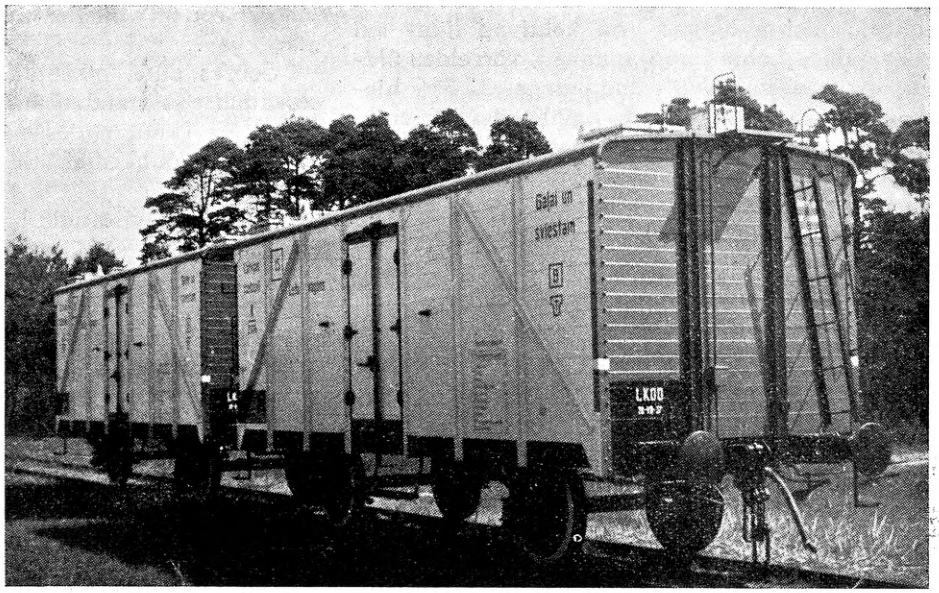
Sõidukaugus km	Piletihinnad sentides 2. klass		3. klass	
	Vana	Uus	Vana	Uus
50	135	170	105	115
100	260	340	205	225
200	490	645	390	430
300	695	930	555	620

Edasi-tagasi piletitelt antav hinnaalandus (5—30 senti) jäi endiseks.

10% võrra on kõrgendatud veel 3. klassi ringsõidupiletite (vorm 8 ja 9), abonementpiletite ja reisijateveotariifi § 19 ettenähtud 50% hinnaalanduse tunnistuste hindu.

Mis puutub aga pühapäevapiletitesse, siis on siin oluline uuendus läbi viidud. Senised „pühapäeva-piletid", kui säärased, üldse kaotati tariifist, ja nende asemele astusid „puhkeajapiletid". Viimased oma kasutamis-viisi järgi on kahte liiki: lühiajalised ja pikaajalised.

L ü h i a j a l i s e d p u h k e a j a - p i l e t i d vastavad senistele pühapäeva-piletitele. Nad antakse välja pühapäevadel või pühadel edasi-tagasi sõiduks linna-jaamadest kõigisse jaamadesse kui ka vastupidi. Sellejuures on nende kehtivusaeg määratud veidi täpsemalt. Sinnasõiduks müüakse neid pileteid ainult rongidele, mis väljuvad lähtejaamast ajavahemikus alates laupäeval või püha eelpäeval pärast kella 12 kuni pühapäeva või püha kella 12-ni. Samuti on tagasisõidu kohta ette nähtud, et seda saab teostada ainult rongidega, mis välju-



Latvija riigiraudteede uued jäävagunid

Ehitatud 1937. a. Liepaja sõjasadamatehastes

vad sihtjaamast pühapäeval või pühal pärast kella 12 ja jõuavad esialgsesse lähtejaama mitte hiljem kui esmaspäeval või püha järelpäeval kella 12-ks. Lühidalt, pühapäeva või püha kella 12 on see murdepunkt, millal lühiajalise puhkeaja-pileti järgi lõpeb õigus alustada sinnasõitu, ja algab õigus alustada tagasisõitu. Jõulu- ja nelipühade ja võidupüha puhul on ka lühiajalised puhkeaja-piletid sinnasõiduks kehtivad alates pühade laupäeva eelpäeval pärast kella 12. Pühade vahel juhtuv üks äripäev loetakse puhkeaja-pileti suhtes kui pühapäev. Erandina senisest korrast ei loeta jõulupühade ja uueaasta vahel olevad äripäevad lühiajaliste puhkeaja-piletite suhtes pühapäevadeks. Sel puhul tuleb kasutada juba pikaajalisi puhkeaja-pileteid.

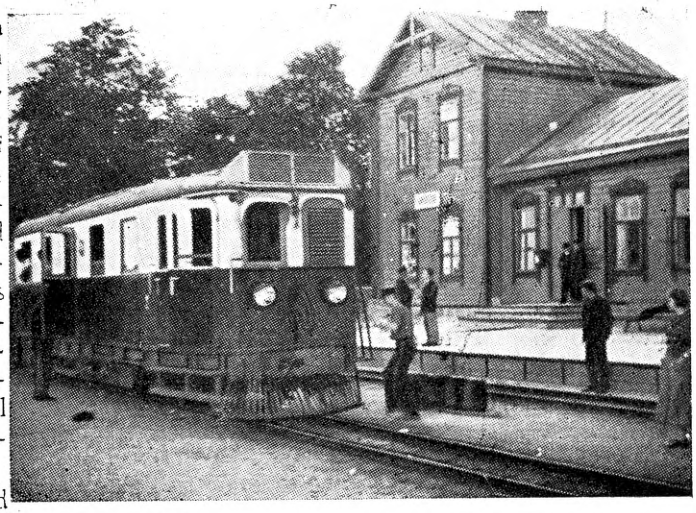
P i k a a j a l i s e d p u h k e a j a - p i l e t i d moodustavad uudiskorralduse meie reisijateveo-tariifis. Need on edasi-tagasi piletid, mis müüakse kõigile, igal ajal, sõiduks kõigist jaamadest kõigisse jaamadesse. Ainuke ja oluline eritingimus, mis neid lahutab harilikest edasi-tagasi pileteist, on see, et nende järgi t a g a s i - s õ i t u ei saa alustada varemalt, kui vähemalt 6 päeva on möödunud pärast lähtejaamast väljasõidu päevale järgnevat kesköö d, s. o. „ühe nädala pärast", näit. esmaspäeval ostetud piletiga võib tagasisõitu alustada varemalt järgmisel esmaspäeval, teisipäeval ostetud piletiga — järgmisel teisipäeval jne. Pikaajalise puhkeaja-pileti kehtivuse ülemmäär on 3 kuud, arvates pileti väljaandmise päevale järgnevast kesköös t.

Puhkeaja-piletid lubatakse kasutada ka eeloleval üldlaulupeol, kusjuures need on kehtivad: sinnasõiduks — alates 1 päev enne üldlaulupeo algust kuni lõpp-päevini ja tagasisõiduks — alates üldlaulupeo esimesest päevast kuni üks päev pärast laulupidu.

Tariifi 5. osas, hinnatabelis nr. 1 toodud uued „puhkeaja-piletite hinnad" on kehtivad lühi- kui ka pikaajaliste kohta. Nad annavad, võrreldes üldtariifi ühekordsete piletite hindadega, 33,3% hinnaalandust. Kuna senised „pühapäeva-piletid" andsid ainult 25% hinnaalandust, siis üldtariifi hindade kõrgenduse juures „puhkeaja-piletite" hinnad jäävad peagu samale tasemele, mis maksid seni pühapäeva-piletid, või koguni alanevad 5—10 sendi võrra.

Kõigi puhkeaja-piletite jaoks kasutatakse sõidupileteid ü h e vormi järgi (senised vormid 5 ja 6). Et pikaajalistele puhkeaja-piletitele mingisuguseid erimärke peale ei tehta, siis rongi revideerijail tuleb neid eraldada ainult teatud järelduste kohaselt, arvesse võttes pileti müügijaama ja -aega, mis vähemalt esialgu veidi raskusi ja arusaamatusi võib sünnitada, millest aga siiski üle peaks saama. Kahte liiki piletite sisseseadmine oleks koormanud jälle piletikassasid, kus niikuinii piletiliike väga rohkesti.

Siin aga võib tähendada, et öeldust järgneb



Rööbasomnibus Leedu 750 mm Panevežys—Utena—Kiauneliskis kitsarööpmelisel raudteel.

praktikas, et linnajaamadest või linnajaamadesse laupäeval või pühapäeval müüdud puhkeaja-piletid esiteks loetakse kõik l ü h i a j a l i s t e k s ja iga säärase pileti omanik võib sellega tagasi sõita kuni esmaspäeva kella 12-ni (esialgsesse jähtejaama tagasi jõuda). Ei ole aga tagasisõitu selleks tähtajaks teostatud, siis muutub pilet automaatselt p i k a a j a l i s e k s puhkeaja-piletiks, ja tagasi sõitma võib hakata alles pärast 6 päeva möödumist.

Nagu seni pühapäevapiletite suhtes lubatud oli, võib ka nüüd puhkeaja-piletitega tagasi sõita väljaspool nende kehtivusaega, kuid tingimusel, et tasutakse üldtariifi edasi-tagasi ja puhkeaja-pileti hinnavahe ja lisamaksu 25 senti ja et edasi-tagasi pileti kehtivusaeg ei ole veel möödunud.

Lühiajalise puhkeaja-piletiga sõitja on õigustatud ühe lapse 5 kuni 10 aasta vanuseni maksuta kaasa võtma; piletile tuleb lasta teha märkus „lapsega".

Seoses uute, pikaajaliste puhkeaja-piletite sisseseadmisega muudeti ära reisijateveo tariifis senised § 23 (kuurortidesse sõidud) ja § 25a (tööstustööliste puhkeajasõidud), mis nüüd muutusid ülearusteks.

§ 25 on huvisõitude hinnaalandusi kärbitud: on ette nähtud, et sõitjate alammäära 300 juures antakse 35% ja alammäära 400 juures 55% hinnaalandust 3. kl. edasi-tagasi täispileti hinnast.

§ 36 on muudetud kasutamata või osaliselt kasutatud piletitelt tagasimaksu korda. Uudsusena võib märkida, et nüüd on nähtud ette tagasimaks ka kasutamata ringsõidupiletitelt vorm 7 (ettemääratud sihtidega) ja tähtajalistelt piletitelt.

Nagu näeme, on seekord reisijateveo-tariifis nr. 147 läbi viidud rohkesti muudatusi, ja et seal juba varemalt neid vähe ei olnud tehtud, siis rohkete paranduste tõttu oli selle raamatu käsitamine muutunud tülikaks. Kõike seda arvestades asutigi kohe pärast eelmainitud tariifikõrgenduste välja-

töötamist ka uue tariifi-väljaande koostamisele. Ei olnud mitte kavatsusel luua midagi täielikult uut, mis senised mõisted oleks segi löönud, ka polnud ette nähtud veel uusi soodustuste liike ja võimalusi. Taheti ainult uuesti välja anda senine tariif kõigi nende muudatuste ja täiendustega, mis seni juba reisijaile kui ka raudteeametnikele tuttavad, kaasa arvatud muidugi ka need parandused, mis 1. märtsist s. a. kehtima hakkasid. Uue tariifi kava väljatöötamisel siiski osutusid tarvilikuks mõned vähemad muudatused ja täiendused, nagu allpool näeme.

Uus reisijateveo-tariif, mis kannab järjekorra nr. 189, võeti 1. märtsil 1938 Tariifinõukogu poolt vastu ja pandi kehtima 1. aprillist 1938. Nagu juba öeldud, võib teda vaadelda kui endise reisijateveo-tariifi u u t väljaannet. Tariifi jaotus, järjekord ja isegi paragrahvid oma numbritega on jäänud endisteks. Muutunud on ainult §§ 48—55 numeratsioon. Täielikult ümber töötatud on §§ 17, 24, 28 ja 48 (end.), nimelt osalt sisuliselt, osalt redaktsioonilistel põhjustel. Teistes paragrahvides mitmel pool on tehtud vähemaid parandusi, täiendusi või ümberpaigutusi. 5. osas on hinnatabelid nr. 1 ja 2 koondatud üheks hinnatabeliks nr. 1, millel on alljaotused: A. Kaugused kuni 500 km. B. Kaugused üle 500 km. Senine hinnatabel nr. 3 on nüüd tabel nr. 2.

Alljärgnevalt peame üksikute paragrahvide juures, milles on tehtud enamvähem sisulisi muudatusi või täiendusi, tarviduse korral selgitades nende iseloomu ja ulatust.

§ 14 p. 7 (end. p. 5) on täiendatud määrusega, et Tallinn-Sadam—Valdeki kitsaröopmelisel teeosal sõiduks väljaantud kuupiletid on kehtivad ka Tallinn—Pääsküla liinil.

§ 16 p. 3 on lühiajaliste puhkeaja-piletite kehtivusaja mõistet täpsustatud. Kui on mitu püha järjestikku, siis tagasisõiduks on piletid kehtivad rongidel, mis väljuvad sihtjaamast, alates e s i m e s e l pühal pärast kella 12 ja jõuavad esialgsesse lähtejaama hiljemalt viimase püha järelpäeva kella 12-ks.

Sama paragrahvi p. 6 on ka parandatud selles mõttes, et üht last vanusega 5—10 a. maksuta ilma piletita kaasa võtma on õigustatud lühiajalise puhkeaja - t ä i s p i l e t i g a sõitja.

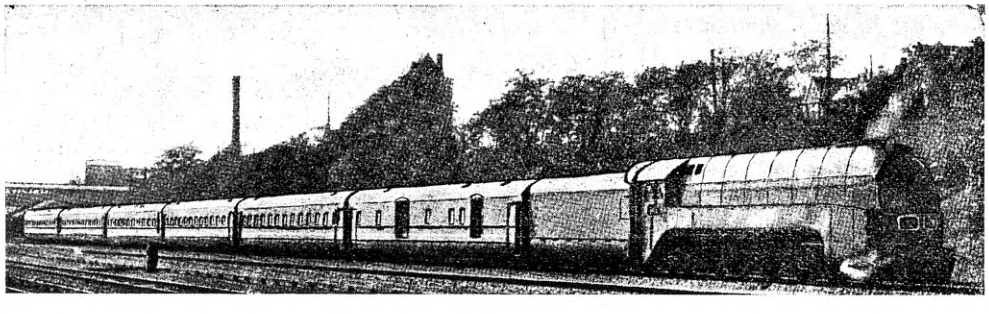
§ 17 on tehtud ümber peamiselt redaktsioonilistel kaalutlustel. Ta on jaotatud kahte ossa: p.p. 2—8 ettemääratud sihtidega ja p.p. 9—14 ettemääramata sihtidega ringsõidupiletite kohta käivate eeskirjadega. Ettemääratud sihtidega ringsõidupileti väljaandmise juhud on määritletud nüüd täpselt. Korduvateks edasi-tagasi sõitudeks ühede ja samade või mitmesuguste lähte- ja sihtjaamade vahel saab säärast piletit välja anda ainult sel juhul, kui sõitude üldkaugus on vähemalt 1000 km. Seniste ringsõidupiletite vorm 7 asemel tulevad tarvitusele uued piletid, mis üldiselt sarnanevad senistele, kuid on täiendatud veel uute lahtritega, nõnda et sellist piletit saab kasutada niihästi ettemääratud ringsõidu kui ka grupisõidu puhul. Selle kohaselt kannab uus pilet nimetust $\frac{\text{Grupisõidu}}{\text{Ringsõidu}}$ pilet. Kui see pilet antakse välja ringsõidupiletina, siis pileti pealkirjas sõna „Grupisõidu" kui ka tekstis grupisõitude jaoks ettenähtud andmete lahtrid kriipsutatakse läbi.

Võib veel märkida, et ettemääratud ringsõidupiletid antakse nüüd välja ka p o o l p i l e t i n a, millega õigustatud sõitma on: Vabaduse Risti kavalerid ja sõjaväelased, lapsed 5—10 a. vanused, õpilased kuni täie 20 a. vanuseni, üliõpilased ja § 19 ettenähtud hinnaalanduse-tunnistuse omanikud.

§ 18 p.p. 1 ja 2 on ümber redigeeritud parema ülevaate saamiseks. P. 4 on täiendatud selles mõttes, et välismaa üliõpilased võivad sõita meie raudteedel 50% hinnaalandusega ka Rahvusvahelise Üliõpilaste Liidu (Confédération International des Etudiants — C. I. E.) üliõpilaskaardi esitamisel. P.p. 7 ja 9 on täiendatud, et õpilaste kuupiletite tunnistused-kaaned antakse välja kehtivusega ainult õppetöö ajaks.

§ 21 p. 1 tehtud muudatus on tingitud uuest Näituste korraldamise seadusest, milles nähakse ette ainult üleriiklikud ja kohalikud näitused.

Sama paragrahvi p. 2 uue täienduse järgi võimaldatakse välismaale näitusele, messile, kongressile, olümpiamängudele või spordivõistlustele sõitjale osta endale lähteriigis edasi-tagasi sõiduks reisibüroo kupongpiletid, mis antakse välja vastava hinnaalandusega. Tagasisõidu-kupong, millel kontroll-lõige ära lõigatud ja mis seega poolpiletiks muutunud, tuleb enne tagasisõidu alustamist lasta



Voolujoone rong Põhja-Ameerika raudteel.

varustada näituse, messi, kongressi jne. büroo pitseriga, tõenduseks osavõtu kohta.

§ 22 näeb ette õppereiside korraldamist ka Tooma Sookatsejaama.

§ 24 tuli ümber teha niihästi ümberredigeerimise kui ka mõnede uuenduste läbiviimise otstarbel. Uus p. 1 loendab lit. a kuni i all kõik gruppide sõitude liigid, millele hinnaalandust antakse. Siin sisulist muudatust ei ole, välja arvatud lit. i, kus tehtud olulisem muudatus on tingitud gruppide sõitude veomaksu arvutamise uuest moodusest (sõiduhinna-alanduse astme ja järgu määramisel ei võeta arvesse enam sõidukaugus ü h e s suunas, vaid sõidusihtide ü l d k a u g u s).

Kuna seni sõidudokumendiks kirjutati grupisõidu puhul lisamaksukviitung, mis aga selleks otstarbeks küllalt hästi ei sobinud, siis on nüüd uue tariifi järgi ette nähtud uued, ülalmainitud grupisõidupiletid. Need, nagu ka nimetatud, sarnanevad senistele ringsõidupiletitele vorm 7, ja koosnevad piletist endast ja selle kontsust, mis mõlemad korraga täidetakse kopeerpaberi abil samas korras nagu blankopiletid (kahekordne kopeerpaber — peegelkiri pileti pöördele). Pileti pealkirjas sõna „Ringsõidu-" kui ka tekstis ringsõidu puhuks ettenähtud erilahtrid kriipsutatakse läbi. Peale selle antakse igale sõitjale nagu senigi, kontrollkupong. Need tulevad varustada nüüd ainult lähtejaama nimetusega (templiga) ja peale selle ka grupisõidupileti numbriga.

Peab alla kriipsutama uuendust, mis on viidud läbi grupisõidu veomaksu arvutamise mooduse suhtes. Siin talitatakse nüüd täpsalt nõnda, nagu seni ettemääratud sihtidega ringsõidupileti hinna arvutamisel. Piletile kantakse järjekorras kõik sõidusihid, edasi-tagasi sõidu puhul sinnasõit ja tagasisõit eraldi, ja veomaks arvutatakse nende sõidusihtide ü l d k a u g u s e l t, igalt sõitjalt eraldi, alustatud 5 sendi osa tehes ümmarguseks ülespoole terve 5 sendini. Sel viisil saadud ü h e grupisõitja sõiduhind korrutatakse arvesse võetava sõitjate arvuga ja üldsumma märgitakse piletile selle hinnana. Grupisõidu veomaksu arvutamise kohta toome siin järgmise näite:

25 reisijast koosnev grupp sõidab p. 1 lit. i ettenähtud hinnaalandusi kasutades 3. klassis Tallinnast Petseri ja tagasi: sinna lühemas sihis, tagasi — Valga kaudu. Sõidusihid ja nende kaugused märgitakse piletile: Tallinn—Petseri 279 km, Petseri—Valga 97 km, Valga—Tallinn 274 km. Üldkaugus on 279 + 97 + 274 = 650 km. Hinnaalandus p. 1 lit. i järgi on 45 %. 3. klassi ühekordse täispileti hind 650 km kaugusel (tabeli nr. 1 alljaotus B — kaugused üle 500 km) on 1190 senti. Ü h e grupisõitja veomaks 45% hinnaalandusega on seega $1190 \times \frac{100-45}{100} = 654{,}5 = 655$ senti $= 6{,}55$ kr. Kogu grupi veomaks käesoleval juhul on $6{,}55 \times 25 = 163{,}75$ kr.

Üldiselt on püütud ühtlustada, niivõrd kui see võimalik oli, kõigi grupisõidu liikide suhtes kehtivaid tingimusi avalduse esitamise korra ja tähtaegade, eraldi-reisivagunite tellimise, magamistarvete andmise j. m. kohta. Erandid on vastavas kohas kohe ära näidatud. Eraldi-vaguni kui ka magamistarvete kasutamise maksu normides on senise „ööpäeva" asemel, mis andis põhjust arusaamatustele, nüüd ette nähtud igalpool „24 tundi". Võib veel märkida, et Raudteevalitsusel on õigus keelduda lubamast gruppide sõitude puhul kasutada kiir- ja mootorronge.

§ 25 p. 10 (uus) näeb ette, et huvirongis leitud piletita reisijalt arvutatakse piletihind normaaltariifi (mitte huvirongi) järgi ja trahv § 34 ettenähtud määral ja korras. Sama paragrahvi on toodud üle Raudteevalitsuse enda poolt korraldatavate grupisõitude eeskirjad (senine § 24 p. 4). Uue korraldusena siin võib mainida seda, et grupisõitjaile väljaantavad edasi-tagasi poolpiletid tulevad varustada pealkirjaga: „Grupisõit".

§ 27 uus p. 3 määrab, et rongis ostes ei või nõuda piletit kaugemale, kui rongi lõppjaamani.

§ 28 p. 1 näeb ette, et juhul, kui rongi revideerimisel esitatakse nimeline pilet, millel puudub omaniku allkiri, siis lastakse sealsamas kohe alla kirjutada. Sama paragrahvi p. 2 on piletite liikide nimetused ümber paigutatud uude järjekorda, mis otstarbekohasem.

§ 29 p. 2 on blankopileti täitmise suhtes silmas peetud paremini tegelikutele nõuetele vastavaid tingimusi. Pileti eelmüügi suhtes määrab uus p. 7, et piletit võib osta varemalt kaks päeva enne sõidu alustamist.

§ 30 p. 1 teise lõike täienduse järgi tuleb väljaantaval kupongpiletil suund, mida sõiduks ei kasutata, läbi kriipsutada. P. 3 uus lõige määrab, et grupisõidu puhul kupongpiletite järgi tuleb väljaantavatel piletitel kontroll-lõiked ära lõigata, ja piletid on kehtivad sõiduks ainult vastava hinnaalanduse tunnistuse esitamisel grupijuhi poolt.

§ 34 p. 8 uus tekst toob järgmise olulise muudatuse: Nimetatud paragrahvis ettenähtud veomaksu, lisamaksu, piletite hinnavahe kui ka trahvi arvutamisel võetakse arvesse alati kaugus t a r i i f i j a a m a d e vahel, kus sõit toimus ja mis jaamade nimekirjas ja kaugustetabelites märgitud tähega *T*. Punkt 9 uus lõige on võetud sisse Raudteede seaduse § 26 neljanda lõike põhjal.

§ 36 p. 8 teine lõige on täiendatud selles mõttes, et kupongpiletiga alustatud sõidu katkestamisel vahejaamas tuleb pilet esitada ühe tunni jooksul pärast sõidu katkestamist jaama ülemale.

§ 49 (end. § 48) on kuurortidesse sõitjaile pagasiveo-soodustuse andmise korda lihtsustatud ja laiendatud. Sinnaveetud pagasi tõelikust kaalust, mis tunnistuses (vorm lisa 8) näidatud, võetakse pool s. o. 50%, m a k s u t a tagasiveoks, kuna vastaval juhul kaalu ülejäägi eest veomaks arvutatakse üldises korras. Tunnistusi annavad välja ainult

jaama pagasikassad, pagasi veoksandmisel sinnasõidul. Välismaalt saabunud pagasi kohta võib tunnistust anda pagasi esialgne sihtjaam.

§ 53 (end. § 52) p. 1 näeb ette, et koerte veol hoiuabinõudes pagasivagunis arvutatakse veomaks saadetise tõelikult kaalult.

§ 55 (end. § 54) p. 8 muudetud tekst määrab, et rikutud saatelehed (ajalehtede veoks) kuu lõpul antakse ära saatejaama.

Endise § 55 tekst on paigutatud nüüd § 46 p. 3-ks.

§ 62 p. 3 on kooskõlastatud Raudteede seaduse § 34 esimese lõike eeskirjaga: nimeline pagasisaadetis kviitungi esitamisel väljastatakse saaja isikut kindlaks tegemata, sellele kes kviitungi esitab.

§ 68 on vähendatud leitud asjade hoiumaksu, võttes seda maksu 10 senti igalt asjalt hoiuaja kestusele vaatamata.

Peale nende loendatud juhtude on veel tehtud mõnesuguseid redaktsioonilisi parandusi ja keelelisi uuendusi, kus need senise teksti revideerimisel tarvilikuks osutusid. Näiteks on senise „üldtariifi" asemele võetud uues tariifis tarvitusele nimetus „normaaltariif", mis otstarbekohasem.

Tariifi 5. osa, nagu juba tähendatud, koosneb nüüd ainult kahest tabelist. Tabel nr. 1 sisaldab normaaltariifi ja puhkeaja-piletite hindu kui ka pagasi veomaksumääri. Tabel nr. 2 toob tähtajaliste (kuu-) ja abonement-piletite hinnad. Kõik need hinnad vastavad nendele, mis 1. märtsist 1938 kehtima hakkasid.

Tariifi lisad üldiselt on jäänud enamvähem endisteks, nagu need olid tariifil nr. 147, isegi järjekorra nr. muutmata jättes. Piletite vormide teksti ja nende järjekorda on muudetud seal, kus see oli vajalik. Uuel kujul esineb vorm nr. 7. Üleminekupiletid 3. kl. 2. kl. on, kui üleliigsed, välja jäetud.

Nagu ülaltoodust selgub, ei too uus reisijateveo-tariif erilisi, laiema ulatusega muudatusi tariifi süsteemis ega uusi olulisi soodustusi. On tehtud peamiselt parandusi ja õiendusi, mis tingitud tegeliku elu nõuetest, ja mis aitavad kaasa selle tariifi paremaks mõistmiseks ja õigesti kohaldamiseks.

Jõuvanker raudtee käitises

E. Simon

Kahe suurema veovahendi, raudtee ja jõuvankri ühendamine, nende tegevuse ühtlustamine seisab juba paar aastat teravalt päevakorral. Jõuvanker, eriti viimasel ajal evib tähtsa koha saadetiste veol võisteldes heade tulemustega raudteega. Oma paenduva organisatsiooniga ning võrdlemisi suure kiirusega on ta võitnud rohkesti kasutajaid, kiskudes raudteelt suure hulga saadetisi, eriti kõrgemasse tariifiklassi kuuluvaid.

Võistlus jõuvankriga on sundinud ka raudteed otsima ning leidma vahendeid olukorra parandamiseks, saavutama lähemat koostööd võistlejaga. Vastavalt elunõuetele võeti ette uuendusi raudtee käitises, et säilida elujõulisena, võita tagasi seniseid kasutajaid ja tõmmata ligi uusi.

Üheks tähtsamaks uuenduseks on raudtee organisatsiooni muutmine paenduvamaks ning lihtsamaks kusjuures raudtee lahkub rööbasteedelt, siirdudes ukse ette tarvitajaile.

Selleks on raudtee liitnud oma käitisesse jõuvankreid, mis liikudes maanteedel ning tänavail teevad kasutajaile raudtee kättesaadavamaks. Kaugemad asulad ja rahvarikkamad keskused tuuakse raudteemõjupiirkonda, raudtee ühendatakse oma tagamaadega, mis mõjutab soodustavalt tema tegevust.

Jõuvankrite liitmisel raudtee käitisesse on kasutatud kahte moodust: 1. Raudtee astub lepingulisse vahekorda liinipidajatega, kusjuures need kohustuvad kindla tasu eest vedama raudtee saadetisi. 2. Raudtee kasutab vedudeks oma jõuvankreid.

Esimesel juhul võetakse vastu ja väljastatakse saadetisi postkontoreis erikokkuleppel Postivalitsusega, teisel juhul teostatakse kodunt-kojuvedu ning otseühenduslikku vedu Puka raudteejaama ja Tõrva linna vahel.

Põhimõtteks raudtee kauba- ja pagasiveo otseühenduse loomisega postkontoritega on vastutulek tarvitajaskonnale. Postkontori ümbruskonnale on loodud hõlbustus raudtee kasutamiseks. Uue korraga on kõrvaldatud kaubaomanike tülikas ning aegaviitev sõitmine raudteejaama saadetiste veoksandmiseks või vastuvõtmiseks.

Kauba- ja pagasitoiminguid võib õiendada postkontoreis ning saadetised veetakse postkontori ja raudteejaama vahel raudtee korraldusel ning vastutusel. Maksvate määruste alusel vastutab raudtee kauba ja pagasi kaotsimineku või rikkumise eest vastuvõtmise momendist väljastamise momendini. Raudtee vastutab samuti saadetiste tähtajaks kohaletoimetamise eest.

Mõnede eranditega võetakse postkontoreis vastu saadetisi kõigisse raudteejaamadesse ja kõigis raudteejaamades postkontoreisse. Veo eest raudteel võetakse maksu üldiste raudtee veotariifide alusel; veo eest raudteejaama ja postkontori vahel võetakse väikest lisamaksu.

Postkontorite kaudu veetavate saadetiste suhtes on maksvad ka kõik soodustused, mis tehakse kaubaomanikele raudteeveol.

Mõte, teostada saadetiste vastuvõtmist ja väljastamist postkontoreis, tekkis juba 1933. aastal, kuid alles järgmisel sai ta reaalsema kuju — algas kirjavahetus Postivalitsusega ja liinipidajatega, mis kestis peagu aasta: 15. juunil 1935. avati esimesed üheksa (Ambla, Iisaku, Väike-Maarja, Koeru, Simuna, Otepää, Räpina, Värska ja Laura) postkontorit kauba operatsiooneks.

Hiljem liitusid siia veel Tõstamaa, Pilistvere, Torma, Kolga-Jaani, Tarvastu, Suure-Jaani, Nuia (kõik 10. 07. 35), Rõuge (25. 07. 35), Kuressaare (16. 08. 35), Võsu ja Viru-Jakobi (08. 07. 36), Rapla ja Pärnu-Jaagupi (15. 12. 36), Kallaste (01. 10. 37) ning Kambja (08. 10. 37). Nii, et kokku on käesoleval hetkel tegevuses saadetiste vastuvõtmisega ning väljastamisega 24 postkontorit.

Juba esimesed tulemused tõendasid, et uus kord on tarvilik, kuna leidis sooja poolehoidu tarvitajaskonnas, kes kasutas meeleldi seda soodsat veoviisi. Aastate kokkuvõtted tõendavad samuti, et see üritus omab elujõudu, mis näitab üha tõusu.

Praegune vedu toimub eriveotariif nr. 166 alusel.

Vaadeldes lähemalt üksiktulemusi arvuliselt, siis näeme veel selgemalt seda suurt edu. Nii veeti 15. juunist 1935. — 1. aprillini 1936.

Postkontor	P-k. vastu võetud kg.	P-k. väljastatud kg.	Postkontor	P-k. vastu võetud kg.	P-k. väljastatud kg.
Ambla	3427,0	11260,6	Tõstamaa	628,7	4769,8
Iisaku	7772,6	8242,1	Pilistvere	165908,8	51471,2
V.-Maarja	15672,9	26691,3	Torma	2956,9	6147,3
Koeru	120428,8	61511,1	Kolga-Jaani	53710,1	15638,1
Simuna	8052,9	16492,1	Tarvastu	3755,0	6668,3
Otepää	122450,4	68842,2	Suure-Jaani	8048,5	55312,1
Räpina	933,4	4206,2	Nuia	14196,7	14617,5
Värska	156,6	380,6	Rõuge	872,3	1880,8
Laura	1737,5	5286,8	Kuressaare	9272,8	38484,1
				540041,9	397902,3

Kokku võeti vastu postkontoreis 540.041,9 kg., väljastati — 397 902,3 kg. — kogu läbikäik postkontoreis esimesel tegevushooajal 937 944,2 kg., mis annab kuu keskmise 98.731 kg. Suurima läbikäiguga postkontoriks oli Pilistvere, kust käis läbi 1162 saadetist kogukaaluga 217.380,0 kg. „Raskemaks" kuuks oli september, mil veeti kõigi postkontorite kaudu 1440 saadetist kogukaaluga 12.851,0 kg.

Kuna esimene tegevusaasta oli poolik, alates 9 postkontoriga 15. juunist 1935, kuhu hiljem liitusid teised, siis ei anna ta ka selgemat pilti postkontorite tegevusest. Alles järgmise terve aasta tulemused näitavad kujukamalt üldist tegevust kaubaveo operatsioonide alal postkontoreis.

Vedu 1. apr. 1936. kuni 1. apr. 1937. andis alljärgnevaid tulemusi.

Postkontor	P-k. vastu võetud kg.	P-k. väljastatud kg.	Postkontor	P-k. vastu võetud kg.	P-k. väljastatud kg.
Ambla	5101,7	27427,6	Tõstamaa	1018,4	7809,9
Iisaku	49405,3	65265,8	Pilistvere	222084,6	49698,9
V.-Maarja	13413,6	59167,7	Torma	9197,7	7279,2
Koeru	300075,9	129506,7	Kolga-Jaani	98322,0	41956,0
Simuna	118321,5	48655,7	Tarvastu	35907,3	17272,3
Otepää	191912,6	190583,1	Suure-Jaani	24072,3	99189,4
Räpina	4976,5	20760,8	Nuia	81434,2	47944,5
Värska	166,2	934,3	Rõuge	—	—
Laura	3609,7	13913,4	Kuressaare	17803,9	72845,7
Võsu	1833,5	1211,3	Rapla	2492,6	21215,4
Viru-Jakobi	23238,5	7494,2	Pärnu-Jaagupi	70,6	271,2

Kokku võeti vastu 1936/37. a. jooksul postkontoreis 1.204.458,6 kg., kuna väljastati 930.403,1 kg., mis annab kogusummas läbikäiguna 2.134.861,7 kg. Kuna aasta kokkuvõte ei võimalda möödunud aasta poolikuse tõttu saada ülevaadet tegevuse kasvust, siis kõrvutame kahe aasta kuu keskmised: 1935/36. a. oli kuu keskmiseks 98.731 kg., 1936/37. a. on aga kuu keskmiseks 177.905 kg., nii et tõus kuu keskmises on ümmarguselt 1,8 kordne.

Suurima läbikäiguga postkontoriks oli möödunud tegevusaastal Koeru, kust läbis 3834 saadetist kogukaaluga 429.582,6 kg., teiseks jääb Otepää 382.495,7 kg. ja kolmandaks 1935/36 tegevusaasta suurim — Pilistvere 271.783,5 kg.

Võrreldes Koeru tegevust kahel järgneval aastal, näeme, et Koeru läbikäik on kasvanud 2,4 kordseks, kuid arvestades sellega, et 1935/36. tegevusaastal tegutses ta vaid 9,5 kuud, siis saame õigema võrdluse kuu keskmise kasvust — kuu keskmise suurenemine on 1,7 korda.

Ka 1936/37 osutus september suurimaks läbikäiguga kuuks, nimelt veeti septembris kokku 2653 saadetist kogukaaluga 238.315,0 kg., mis annab ümmarguselt kahekordse kasvu võrreldud möödunud, s. o. 1935/36. tegevusaasta septembriga.

Käesolevast, s. o. 1937/38. tegevusaastast on veel vara rääkida, kuid senised kokkuvõtted lasevad oletada, et ka see aasta annab tunduvat tõusu tegevuses.

Nii on veetud käesoleva tegevusaasta esimese üheksa kuu jooksul kogusummas 2.273.513,4 kg., mis annab kuu keskmiseks 252.612,6 kg., andes tõusu ümmarguselt 1,4 korda võrreldes 1936/37. a. kuu keskmisega. Ka siin on käesoleval hetkel suurima läbikäiguga kuuks september, mil veeti 3659

saadetist kogukaaluga 355.120,8 kg. (tõus ümmarguselt 1,5 kordne).

Tegevuse tõhusad tulemused tiivustavad Raudteevalitsust pöörama tõsisemat tähelpanu selle võrgu laiendamisele ja olukorra soodustamisele. Nii on ka kavatsusel avada reas postkontoreis saadetiste vastuvõtmist-väljastamist. Võimalik on, et laiendamine teostub ka postiagentuuridele ja teistele asutustele. Võrgu tihendamise sihiks on ikkagi hõlbustada tarvitajaskonnale raudtee kasutamist, seista laiemate hulkade teenistuses.

Teiseks mooduseks, liita jõuvankreid raudtee käitisesse, on saadetiste vedu Raudteevalitsusele kuuluvail veoautodel. Käesoleval hetkel omab siin suurema tähtsuse kodunt-kojuvedu.

Kodunt-kojuvedu pühitses 1. juulil 1937 oma aastast juubelit. 1. juulil 1936. alustas Raudteevalitsus 2 veoautoga kodunt-kojuvedu Tallinnas. Sama kuu keskpaigas algas ka kodunt-kojuvedu Tartus ja Viljandis, kus vedu teostati eraettevõtjate poolt kokkuleppel Raudteevalitsusega. Kuu möödudes selgus aga, et käikupandud 2 veoautot ei suutnud rahuldada kõiki nõudeid ning kiires korras muretseti veel 2 veoautot. Kuid ka neist oli vähe — praegu liigub Tallinna tänavail kokku 9 veoautot, vedades laiali saadetisi äridesse ja kodudesse või kogudes neist saadetisi raudtee veoks. Elavamal hooajal on aga ka sellest arvust veel vähe ja sageli on suuri raskusi nõuete rahuldamisel, kuna see veoviis on leidnud suurt poolehoidu laiemas rahvahulgis.

Tartus seisavad kodanike teenistuses 3 ja Viljandis 1 Raudteevalitsusele kuuluv veoauto, olles sageli raskusis tellimuste täitmisel.

Kodunt-kojuvedu toimub eriveotariif nr. 174 alusel. Selle järele veetakse koju kõik raudtee saadetised, mille üksiku koha kaal ei ületa 200 kg. ja mille saatekirjas on märgitud saaja täpne aadress. Saadetised, mille veodokumentides puudub saaja nimi ja aadress, toimetatakse koju, kui saaja teatab sihtjaamale vastavad andmed.

Saadetiste ärasaatmiseks kodunt teatab saatja kas telefonil, kirjalikult või suusõnal saatejaamale oma soovist ühes nime ja aadressiga või saadetise asukoha.

Saadetised võetakse saatja kodus veoks vastu harilikus korras, kusjuures saatjale antakse sealsamas välja vastavalt pagasikviitung või saatekirja duplikaat.

Saadetiste väljastamine kodus on muudetud paenduvamaks — saadetist võib väljastada kodus või äris ka teistele isikutele (perekonnaliige, äriteenija jne.).

Mõlemil juhul on võimalus tasuda saadetise veokulusid kohapeal.

Veo teostamiseks on mainitud linnad jaotatud lähemaks ja kaugemaks rajooniks ning vastavalt nendel võetakse ka kodunt-kojuveol lisamaksu (Saadetised, mille kogukaal on kuni 50 kg — lähemas rajoonis 25 snt, kaugemas — 40 snt, saadetised 50—100 kg — lähemas 40 snt, kaugemas 60 snt. jne.).

Kodunt-kojuveo maksu tasumisel on veel soodustus: üksikute saadetiste kaal liidetakse ning veomaks arvutatakse siis kogukaalult.

Pildi kodunt-kojuveo elavast kasutamisest annab meile alljärgnev arvuline ülevaade:

1. juulist 1936 kuni 31. dets. 1936 veeti kokku 35.973 saadetist kogukaaluga 3.418.503 kg, kusjuures veoautod läbistasid 27.585 km. Kuu keskmine saadetiste kogukaal oli 569.750 kg., kilomeetreid — 4596.

Elavamaks kuuks oli oktoober, mil veeti kokku 7889 saadetist kaaluga 827.096 kg. 1. jaan. 1937 kuni 1. jaan. 1938. veeti aga 137.780 saadetist kogukaaluga 12.604.317 kg. kusjuures autod läbistasid 89.848 km. 1937. a. kuu keskmine saadetiste kogukaal on 1.400.480 kg — keskmine km hulk 9983.

Ka sel aastal oli elavama tegevusega kuuks oktoober, mil veeti 14.728 saadetist kogukaaluga 1.545.609 kg, veoautod läbistasid sellejuures 10.424 km.

Kui võrrelda kahe hooaja tulemusi kõrvutades mõlemail kuude keskmised, siis näeme, et selles tegevuses on saavutatud häid tulemusi. Nii on suurenenud veetud saadetised kaalul 1,8 korda, veo juures läbistatud km on rohkem 1,6 korda. Viimane arv näitab, et vedu on muutunud ratsionaalsemaks, on hoitud kokku kilomeetreid, sellega on vähenenud ka kulud bensiinilt, mis moodustavad võrdlemisi suure osa üldkuludest. Samuti on vähendatud terve rida muid kulutusi ning saavutatud sellega tulude suurenemist.

Tegevuspaikadest on suurima läbikäiguga Tallinn, kus veeti oktoobrikuu jooksul 1.160.000 kg, järgmisel seisab Tartu 242.000 kg, vähemaks on Viljandi 144.000 kg. Neist arvudest nähtub, et iga Tallinna kodanik on kasutanud kodunt-kojuvedu, vedades keskmiselt 8 kg, tartlane 4 kg ja viljandlane 12 kg.

Kavatsusel on kodunt-kojuveo tegevuse laiendamine ka teistele linnadele: samuti igasuguste raskuste ja erivedude (majakraam, jm.) teostamine on päevakorral, sihiga võimaldada soodsamat raudtee kasutamist.

Uueks ürituseks liita jõuvankrit raudtee käitisesse on otseühenduse loomine saadetiste veoks Puka raudteejaama ja Tõrva raudtee kaubakontori vahel. Vedu alustati 1. juunist 1937 ning seda teostatakse eriveotariif nr. 186 põhjal. Praegustest tulemustest ei saa veel teha järeldusi, kuid andmed tõendavad, et ka see uuendus leiab suurel arvul poolehoidjaid ning kasutajaid, kui soodustus kauba saajaile-saatjaile.

Sellest lühikesest ülevaatest nähtub, et raudtee seistes laiemate hulkade teenistuses, püüab tulla vastu võimalike soodustusiga. Oma suurima võistlejaga otsib ta tihedamat koostööd, soovides vabatahtlikku olukorra lahendamist. Oma tegevuse aluseks on ta võtnud lause: Mitte kavatut võistlust, ühe veovahendi õigustamatut eelistamist, vaid veovahendite rakendamist sinna, kus nad tõhusamalt täidavad oma ülesande.

Kroonika

EESTI

TEEDEMINISTER DIPL.-INS. N. VIITAK RIIGIVOLIKOGU LIIKMEKS

Teedeminister dipl. ins. N. Viitak valiti 21. valimisringkonna järgi Riigivolikogu liikmeks.

RAUDTEEVALITSUSE NÕUKOGU LIIKMETE MÄÄRAMINE

Riigihoidja käskkirjaga nr. 13, 2. II 1938 määrati Raudteevalitsuse Nõukogu liikmeteks viieks aastaks, arvates 1. jaanuarist 1938:

Teedeministri ettepanekul: August Jürima, Karl Ipsberg ja Jaan Ulk;

Majandusministri ettepanekul: Heinrich Uuemõis ja

Sõjaministri ettepanekul: kindralmajor Tõnis Rotberg.

Nõukogu koosseisu kuulub peale selle ka Raudteevalitsuse direktor Raudteede valitsemise seaduse põhjal.

Teedeminister määras käesolevaks aastaks Nõukogu esimeheks August Jürima ja tema asetäitjaks Raudteevalitsuse direktori.

PEATEHASTE UUEKS JUHATAJAKS A. KOCH.

Raudteede Peatehaste uueks juhatajaks määrati 1. III 1938 senine Veoameti Tehnikatoimkonna juhataja dipl. ins. Alfred Koch. Ta jääb ühtlasi Veoameti juhataja teiseks asetäitjaks, nagu seni.

EESTI RAUDTEE JAAMAAMETNIKE ÜHINGU XVI KONGRESS

29. jaanuaril 1938. a. peeti Eesti Raudtee Jaamaametnike Ühingu XVI kongress Tallinna Raudteelaste kodus. Saadikuid oli ilmunud 61.

Ühingu esimees Tubalkain andis ülevaate möödunud aasta tegevusest. Ühing korraldanud möödunud aastal sisemaalisi õppeekskursioone Vilsandi, Kunda, Viru rannikule ja Võrumaale, Petseri ja Suure Munamäe vaatamisega, mis kõik tuleb lugeda hästikordaläinuks.

Asjade loterii on korraldatud hääde tulemustega. Eesti keele kursused on korraldatud: möödunud aastal Tartus, praegu on käimas Valgas ning edaspidi oli kavatsus korraldada Tallinnas ja Narvas.

Möödunud aastal käisid meil külas Läti ja Ungari raudteelased.

Uusi ühingu liikmeid on möödunud aastal vastu võetud 80.

Eeloleva aasta suvel kavatseb ühing korraldada ekskursiooni Ungari.

Hr. Simon teeb ettepaneku korarldada sisemaalisi ekskursioone koos E. ameti keskusega. Kongress ühines ettepanekuga.

Ühingu esimees valgustab ühingu seisukohti raudtee eripõhikirjale mineku kavatsusist. Ühnigu juhatus koos teiste rdt. organisatsioonidega on võtnud järgmise seisukoha: kui eripõhikirjale üle minnakse, siis peavad raudteelased jääma riigiteenijaiks või viidud eri teenistusseaduse alusele. Koosseis ja palgaolud ei tohiks halveneda, riidevarustus, puhkeaeg, pensioniseadus ja haiguskindlustus jääks endiseks, praegu kehtivate normide järgi.

Kavas on ettenähtud raudteelase vastutus ühisel alusel riigiteenijaga, kui aga ei jää riigiteenija õigusi — siis ei peaks ka olema vastutust riigiteenija vastutuse piirides.

Kongress kiitis juhatuse poolt tehtud sammud hääks.

Rahalise aruande kandis ette sekretär L. Pärg, mis tasakaalus kr. 2269.69 ja abiandmise kassa aruanne kr. 2350.51.

Liikmemaksud otsustati jätta endisteks, s. o. ühingu liikmem. kr. 2.—, sisseastemaks kr. 0.25, abiandmise kassa maks kr. 1.20 ja sisseastemaks kr. 0.50; tasumise tähtpäev 1. sept. 38.

Eelarved: Ühingu kr. 1017.96 ja omavahelise abiandmise kassa kr. 250.— tasakaalus.

Abiandmise kassa väljamaks liikme surma korral kr. 100.—.

Ühingu juhatusse valiti: R. Tubalkain, E. Talve, L. Pärg, E. Simon, K. Toom, J. Samma ja Aug. Pütsep.

Revisjoni komisjoni: P. Koot, A. Viirand, K. Pütsep.

Refereerisid hr. E. Talve teemil „Muljeid Saksamaa raudteedest" ja hr. Reinaste teemil „Organiseerimise tähtsus kutselises tegevuses".

Kongress võttis vastu „Eesti Raudtee Ekspluatatsiooniameti Ametnikkude ja Teenijate Ühingu koondise põhikirja" mille ümber koonduksid kõik E. ameti teenijad-ühingud. Ühingute koondise eesmärgiks on E. ameti ametnike ja teenijate koondamine üksmeelseks ja kohusetruuks pereks, nende kutse ja majanduslike huvide kaitsmine, õnnetusjuhtude või ajutise tööjõuetuse puhul aineline toetamine, haridusliku ja kultuurilise taseme tõstmine ning arendamine.

E. Ameti juhataja kol. ltn. I. Kasak tervitab kongressi, kes häämeelega konstateerib asjaolu, et kutsealaline kui ka organiseerimistöö on jaamaametnike peres vilja kannud ja tehtud pidevat ülesehitavat tööd. Avaldab tänu tehtud töö eest, eriti allakriipsutades, et organiseerimistöö on kõigiti kasuks ühingule kui ka ametile, soovitab, et järgnevalt kõik Jaamaametnike pere koonduks oma ühingu ümber. Kõik ühingu ettepanekud on ameti keskuses tähelepanu leidnud ja vastastikkuses arusaamises lahendatud terve rida küsimusi.

On kadunud omavahelised arusaamatused jaamaametnike peres ja saavutatud hää töömeeleolu üha kasvavas raudtee töös. Soovib õnne organiseerimiskutsealalises töös, perekonna ja isiklikus elus.

Majanduslikkude küsimuste arutamisel võtab ühingu esimees palkade asjus sõna ja teatab, et ühingu juhatus on olnud valvel palgatingimuste parandamisel, kuigi Valitsus on selle küsimuse ise lahendanud ja jääb ka edaspidi valvele konjunktuuri muutumisel ja palgaolude esilekerkimisel.

Riidevarustuse alal on jaamaametnikud varustatud suvekuubedega, kuigi riide kvaliteedi küsimuses pole täit selgust.

Korteriolud E. ametis pole hääd, võrreldes teiste ametitega. Et korterioludest täit selgust saada, tuleks korraldada ankeet.

Arstiabi alal on jäänud ambulatoorne ravi; haigemaja ravikulud on vähendatud.

Kongress lõppes hümniga kell 15.45.

EKPLUATATSIOONIAMETI ISIKLIKU KOOSSEISU MUUDATUSI

AMETISSE NIMETUSI:

Arvates 1. augustist 1937: **Albert Kruus** — Ekspluatatsiooniameti Liiklemise Toimkonna liiklemise ametnikuks, **Ernst Raudsepp, Konstantin Zastrov, Arnold Murre** ja **Mati Kahru** — Tallinna konduktorite reservi konduktoriteks, **Aleksander Pill** — Kiviõli jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Arvo Pruus** — Sõmerpalu jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks ja **Johannes Joost** — Sürgavere jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Arvates 5. augustist 1937: **Hans Neljandik** — Narva-Jõesuu kaubakontori ajutiseks kaubandusametnikuks.

Arvates 1. septembrist 1937: **Ina Raudsep** — Ekspluatatsiooniameti Kaubanduse Toimkonna vanemaks kaubandusametnikuks, **Verner Kütt** — Tallinna konduktorite reservi konduktoriks, **Georg Lindmaa, Friida Masing** ja **Erna Lindus** — Tallinna jaama ajutiseks kaubandusametnikuks.

Arvates 11. septembrist 1937: **Elmar Püssa** — Keeni jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Udo Kalling** — Põlva jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Jaan Seepa** — Ollepa jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Georgi Janson** — Männiku jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks ja **Lembit Suurkask** — Sürgavere jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Arvates 1. oktoobrist 1937: **Alfred Kurvits** — Ekspluatatsiooniameti Liiklemise Toimkonna liiklemisametnikuks, **Ernestine Liba** — Ekspluatatsiooniameti Liiklemise Toimkonna kantseleiametnikuks, **Alide Tõrra** — Kivimäe peatuskoha valvur-piletimüüjaks, **Paul Ressaar** ja **Dagmar Suurallik** — Tallinna jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, **Hanno Soovere** — Põlva jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Andres Koost** — Kohila jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Elmar Einer** — Sürgavere jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Heino Nedo** — Koikse jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Julius Preeks** — Vajangu jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Alfred Lutter** — Elva jaama ajutiseks asendajaks rööpaseadjaks — valvur-piletimüüjaks, **Liidia Eessalu** — Valga jaama ajutiseks asendajaks valvur-piletimüüjaks, **Alma Kelt** ja **Lisete Linnas** — Tartu jaama ajutiseks asendajaks valvur-piletimüüjaks, **Adolf Kaharpea** ja **Salme Lindmaa** — Tallinna jaama ajutiseks asendajaks valvur-piletimüüjaks, **Erika Teär** — Pärnu jaama ajutiseks asendajaks valvur-piletimüüjaks ja **Hugo Marks** — Kaarli peatuskoha ajutiseks asendajaks valvur-piletimüüjaks.

Arvates 1. novembrist 1937: **Juhan Kalvik, Karl Saagen** ja **Rudolf Jõhvika** — Tallinna konduktorite reservi konduktoriks, **Elmar Raig** — Tapa jaama konduktoriks, **Johannes Veiber** — Tallinna jaama autojuhiks, **Elmar Kütt** — Türi jaama õpilaseks, **Richard Mahoni** — Ülemiste jaama ajutiseks kaubandusametnikuks ja **Ilse Võhandu** — Reola peatuskoha ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Arvates 1. detsembrist 1937: **Voldemar Raudviir** — Männiku jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Helmi Paju** — Keava jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks ja **Renee Prüssing** — Tallinna jaama autojuhiks.

Arvates 11. detsembrist 1937: **Johannes Tomson** — Sürgavere jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

ÜMBERPAIGUTUSI:

Arvates 1. augustist 1937: Petseri jaamakorraldaja **Heino Peets** — Pärnu jaamakorraldajaks, Tallinna jaama vanem lähteametnik **Artur Vaigand** — Petseri jaamakorraldajaks, Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Ervin Ilves** — sama konduktorite reservi rongijuhiks II kl., Tallinna konduktorite reservi konduktor **Elmar Päärson** ja **Arnold Mikomägi** — sama konduktorite reservi vanemaks konduktoriks, Tallinna konduktorite reservi konduktor **Johannes Juhanson** — Valga jaama konduktoriks, Tallinna konduktorite reservi konduktor **Voldemar Isand** — Pärnu jaama konduktoriks, Ekspluatatsiooniameti Liiklemise Toimkonna liiklemiseametnik **Robert Malm** — Tallinna jaama lähteametnikuks, Tallinna-Väike jaama rööpaseadja **Aleksander Parek** — sama jaama rongiseadjaks, Kiviõli jaama ajutine valvur-piletimüüja **Aleksei Kübarsepp** — Türi jaama nooremaks telegraafiametnikuks, Tallinna konduktorite reservi ajutine konduktor **Boris Pavlin** — sama reservi konduktoriks, Tallinna rööpaseadja **Henno Randes** ja **Kaarel Miggur** — sama jaama haakijaks, Valga jaama konduktor **Karl Tänna** — Antsla jaama rööpaseadjaks, Sõmerpalu jaama ajutine valvur-piletimüüja **Karl Malva** — Kabala jaama rööpaseadjaks ja Tallinna jaama rööpaseadja **Samuel Krais** — sama jaama signalistiks.

Arvates 16. augustist 1937: Tapa jaama vanem konduktor **August Aaderma** — Narva jaama laekuriks.

Arvates 21. augustist 1937: Harku peatuskoha valvur-piletimüüja **Ida Pett** — Tallinna jaama koristajaks.

Arvates 1. septembrist 1937: Ekspluatatsiooniameti Kaubanduse Toimkonna pretensioonide korraldaja **Harry Lember** — sama ameti Liiklemise Toimkonna välisühenduse agendi kohustetäitjaks, Ekspluatatsiooniameti Kaubanduse Toimkonna vanem kaubandusametnik **Aleksander Saar** — sama Toimkonna pretensioonide korraldaja kohustetäitjaks, Tallinna jaama lähetusametnik **Robert Malm** — Ekspluatatsiooniameti Liiklemise Toimkonna liiklemise korraldajaks, Orava jaamaülem **Nikolai Sikk** — Küttejõu jaamaülemaks, Valga jaama rongijuht I kl. **Harald Mets** — Orava jaamaülemaks, Türi jaamakorraldaja **Johannes Kilusk** — Rumba jaamaülemaks, Lelle jaamakorraldaja **Ilmar Kruusmaa** — Tammiste jaamaülemaks, Rumba jaamaülem **Anton Ragel** — Türi jaamakorraldajaks, Lihula jaamakorraldaja **Herbert Virkus** — Lelle jaama-

korraldajaks, Lagedi jaamakorraldaja **Igor Laid** — Lihula jaamakorraldajaks, Tallinna jaama vanem liiklemisametnik **Harry Koodi** — Küttejõu jaamakorraldajaks, Palivere jaamateenija **Friedrich Kantsberg** — Tallinna jaama lähetusametnikuks, Ekspluatatsiooniameti Liiklemise Toimkonna liiklemiseametnik **Robert Kaupmees** — Tallinna jaama vanemaks liiklemiseametnikuks, Tallinna konduktorite reservi rongijuht II kl. **Vilhelm Kukk** ja **Kustav Põlluaas** — sama reservi rongijuhiks I kl., Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Herman Pauts** ja **Maks Rosenberg** — sama reservi rongijuhiks II kl., Tallinna konduktorite reservi rongijuht I kl. **Hans Leht** — sama reservi konduktor **Raimund Kukk** ja **Karl Tamm** — sama konduktorite reservi vanemaks konduktoriks, Tapa jaama konduktor **Valter Lasdin** — sama jaama vanemaks konduktoriks, Tallinna konduktorite reservi konduktor **Rudolf Nõmme** — Tapa jaama konduktoriks, Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Jaan Kruusement** — sama konduktorite reservi konduktoriks, Tallinna jaama rööpaseadja **Bernhard Sarap** — sama jaama autojuhiks, Tallinna jaama haakija **Valter Sellendi** — sama jaama rongiseadjaks, Tallinna jaama rööpaseadja **Arnold Kreekmann** — sama jaama haakijaks ja Mõisaküla jaama noorem telegraafiametnik **Roland Voog** — Türi jaama nooremaks telegraafiametnikuks.

Arvates 5. septembrist 1937: Tallinna jaama takseerija **Herbert Poomann** — sama jaama laojuhatajaks ja kaubandusametnik **Jaan Randoja** — sama jaama takseerijaks.

Arvates 16. septembrist 1937: Tapa jaama liiklemiseametnik **Heinrich Miglai** — Jäneda jaama korraldajaks ja Narva-Jõesuu kaubakontori ajutine kaubandusametnik **Hans Neljandik** — Tallinna jaama ajutiseks kaubandusametnikuks.

Arvates 1. oktoobrist 1937: Tallinna jaama liiklemisametnik **Elmar Eenmaa** — Lagedi jaamakorraldajaks, Tallinna jaama kauba vastuvõtja-väljaandja **Karla Press** — Võru jaama laekuriks, Tapa jaama konduktor **Harald Nuiamäe** — sama jaama vanemaks konduktoriks, Koikse jaama ajutine valvur-piletimüüja **Martin Sokk** — Tapa jaama liiklemisametnikuks, Põlva jaama ajutine valvur-piletimüüja **Nikolai Palm** — Petseri jaama kaubandusametnikuks, Lagedi jaama ajutine valvur-piletimüüja **Leopold Leisson** — Tallinna jaama valvuriks ja Kaarepere jaama ajutine valvur-piletimüüja **Hugo Lahi** — Kohtla jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Arvates 11. oktoobrist 1937: Tapa jaama kauba vastuvõtja-väljaandja **Kaarel Talve** — Raudteevalitsuse Finantsameti Tariifi- ja Kontrolltoimkonna kontrollametnikuks.

Arvates 1. novembrist 1937: Tallinna konduktorite reservi rongijuht I kl. **Henno Liivoja** — Ehitusameti Tehnika Toimkonna vanemaks joonistajaks, Tallinna konduktorite reservi rongijuht II kl. **Aleksander Sulev** — sama reservi rongijuhiks I kl., Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Arnold Arak** — sama konduktorite reservi rongijuhiks II kl., Tallinna konduktorite reservi konduktor **Karl-Voldemar Roht** — sama reservi vanemaks konduktoriks, Käru jaama vanem teenija **Voldemar Argel** — Liiva jaama vanemaks teenijaks, Liiva jaama vanem teenija **Johan Kaarna** — Käru jaama vanema teenija kohustetäitjaks, Ülemiste jaama kaubandusametnik **August Kalju** — Tamsalu jaama kaubavastuvõtja-väljaandjaks, Tapa jaama kaubandusametnik **Evald Aabla** — sama jaama kaubavastuvõtja-väljaandjaks, Tamsalu jaama rööpaseadja **Valter Käänik** — Tapa jaama kaubandusametnikuks ja Keava jaama ajutine valvur-piletimüüja **Feliks Treuvald** — Kärevere jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Arvates 1. detsembrist 1937: Pärnu jaama rongijuhi II kl. kohustetäitja **Eduard Parts** — Türi jaama vanemaks konduktoriks, Tallinna jaama kaubavastuvõtja-väljaandja **Vello Toome** — sama jaama liiklemisametnikuks, Tapa jaama liiklemisametnik **Kaarel Kaasik** — Nõmme jaama telegraafiametnikuks, Tallinna jaama kaubandusametnik **Osvald Vares** — sama jaama kaubavastuvõtja-väljaandjaks, Tallinna-Väike jaama õpilane **Evald Sillak** — Tallinna jaama kaubavastuvõtja-väljaandjaks, Eidapere jaama ajutine valvur-piletimüüja **Jüri Loo** — Tallinna jaama rööpaseadjaks, Lohu peatuskoha ajutine valvur-piletimüüja **Julius Kalle** — Märjamaa jaama rööpaseadjaks ja Männiku jaama ajutine valvur-piletimüüja **Georgi Janson** — Sürgavere jaama ajutiseks piletimüüjaks.

ÜMBERPAIGUTUSI TEENISTUSE HUVIDES:

Arvates 1. augustist 1937: Tallinna jaama liiklemisametnik **Harry Koodi** — sama jaama vanemaks liiklemisametnikuks.

Arvates 1. septembrist 1937: Küttejõu jaamakorraldaja **Hugo Jõesaar** — Palivere jaamateenijaks, Jäneda jaamakorraldaja **Leo Gorski** — Keava jaama vanemaks teenijaks ja Kivimäe peatuskoha valvur-piletimüüja **Irene Eigo** — Harku peatuskoha valvur-piletimüüjaks.

Arvates 16. septembrist 1937: Tallinna jaama kauba vastuvõtja-väljaandja **Jakob Sisask** — sama jaama rööpaseadjaks.

Arvates 1. novembrist 1937: Tallinna jaama kaubandusametnik **August Maasik** — sama jaama kauba vastuvõtja-väljaandjaks, Tamsalu jaama kauba vastuvõtja-väljaandja **Oskar Kallas** — Tallinna jaama kaubandusametnikuks, Ülemiste jaama ajutine kaubandusametnik **Herald Vilisalu** — sama jaama kaubandusametnikuks, Tallinna-Väike jaama ajutine kaubandusametnik **Nikolai Piller** — sama jaama kaubandusametnikuks, Tallinna-Sadama jaama ajutine kaubandusametnik **Priit Raud** — sama jaama kaubandusametnikuks, Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik **Endel Meriküll** — sama jaama kaubandusametnikuks, Tallinna jaama rööpaseadja **Karl Udal** — sama jaama haakijaks ja Kärevere jaama ajutine valvur-piletimüüja **Konstantin Saareoks** — Kohila jaama rööpaseadjaks.

Arvates 16. novembrist 1937: Tallinna jaama rööpaseadja **Herbert Mustkivi** — Finantsameti Tariifi- ja Kontrollitoimkonna arveametnikuks.

Arvates 1. detsembrist 1937: Tallinna konduktorite reservi konduktor **Hans Strömberg** — Tapa jaama liiklemisametnikuks.

TEENISTUSEST LAHKUNUD OMAL PALVEL:

Antsla jaama rööpaseadja **Karl Milk** ja Rakvere jaama töömees **Aleksander Kangor** — 1. augustist 1937; Narva-Jõesuu kaubakontori kaubandusametnik **Aksel Laretei** — 5. augustist 1937; Tallinna jaama koristaja **Juuli Sadulsepp** — 21. augustil 1937 Balti Eraseaduse § 4186 korras; Küttejõu jaamaülem **Rudolf Pihel,** Tallinna jaama rööpaseadja **Georg Reitsak,** sama jaama valvur **Hugo Mölder,** Keeni jaama ajutine valvur-piletimüüja **Richard Johanson,** Vastse-Kuuste jaama ajutine valvur-piletimüüja **Johannes Joost** — 1. septembrist 1937; Petseri jaama kaubandusametnik **Paul Määrits** — 15. septembrist 1937; Tallinna jaama rööpaseadja **Georg Uuemõis** — 16. septembrist 1937; Vajangu jaama ajutine valvur-piletimüüja **Raimund Hammuk** — 21. septembrist 1937; Tallinna konduktorite reservi konduktor **Rein Ree,** Eidapere jaama rööpaseadja **Kristofer Kangro,** Reola peatuskoha ajutine valvur-piletimüüja **Ottilie Bock** ja Sürgavere jaama ajutine valvur-piletimüüja **Lembit Suurkask** — 1. oktoobrist 1937; Kohila jaama rööpaseadja **Rudolf Eller** — 5. oktoobrist 1937; Kärkna jaama rööpaseadja **Albert Sütt** — 11. oktoobrist 1937; Nõmme jaama telegraafiametnik **Aleksander Vilder** — 11. novembrist 1937 Balti Eraseaduse § 4186 korras; Püssi jaama rööpaseadja **Konrad Juusu,** Märjamaa jaama rööpaseadja **Jeremia Hiir,** Keeni jaama ajutine valvur-piletimüüja **Elmar Püssa** ja Sürgavere jaama ajutine valvur-piletimüüja **Elmar Einer** — 1. detsembrist 1937; Sürgavere jaama ajutine valvur-piletimüüja **Georgi Janson** — 5. detsembrist 1937 ja Kärevere jaama ajutine valvur-piletimüüja **Feliks Treuvald** — 23. detsembrist 1937.

TEENISTUSEST LAHKUNUD PENSIONILEMINEKU JA PARANDAMATU HAIGUSE TÕTTU.

Tallinna jaama signalist **Hans Peld** ja Kabala jaama rööpaseadja **Aleksander Õunapuu** — 1. augustist 1937; Tallinna konduktorite reservi rongijukt I kl. **Eduard Vides** — 16. augustist 1937; Küttejõu jaamaülem **Rudolf Pihel,** Tallinna jaama rööpaseadja **Gustav Tomson** ja **Otto Krais** — 1. septembrist 1937; Tallinna jaama laojuhataja **Eduard Sinirand** — 5. septembrist 1937; Ekspluatatsiooniameti rongide revident **Jaan Lepp** ja Rakvere jaama rööpaseadja **Konstantin Šlõkov** — 16. septembrist 1937; Võru jaama laekur **Mihkel Must** — 24. septembrist 1937; Aegviidu jaama rööpaseadja **Jaagup Paavo,** Järva-Jaani jaama rööpaseadja **Jaak Tomson,** Tallinna jaama rööpaseadja **Otto Kagovere,** sama jaama töömees **Aleksander Kiškel** ja sama jaama valvur **Jaan Umberg** — 1. oktoobrist 1937; Tallinna jaama rongiseadja **Roman Roosme** — 16. novembrist 1937; Tallinna konduktorite reservi rongijuht I kl. sembrist 1937 ja Tallinna konduktorite reservi rongijuht **Juhan Veeber** — 16. detsembrist 1937.

SURNUD:

Tallinna jaama valvur **Karl Evard** — 8. septembril 1937; Tapa jaama vanem konduktor **August Närska** — 26. septembril 1937; Tallinna jaama haakija **Arvo Neem** — 11. oktoobril 1937 ja Kadrina jaama rööpaseadja **Mihkel Vegel** — 9. detsembril 1937.

LATVIJA

UUTE RAUDTEESILDADE EHITUS

Uuel eelarveaastal tulevad Latvija raudteedel ehitusel rida mitmesuguseid raudteesildu. Osa töid alustati juba eelmisel aastal, kuna osa alustatakse käesoleval aastal. Riga—Valka liinil lõpetatakse uue raudbetoonviadukti ehitus Ligatne juures, Riga—Ape maanteeliikluse jaoks, mis asendab senise vananenud puust viadukti. Riga—Ergli—Madona liinil Ogre jõe sild Ergli juures saab käesoleval aastal 30 m pikkuse raudferma, mis valmistatakse Sildade baasi töökodades. Liepaja—Kuldiga liinil tuleb Saka jõe sild ehitusele samuti käesoleval aastal, 36,5 m pikk, kusjuures selle massiivsed alustoed saavad valmis veel sellel aastal, kuna ferma ehitus lõpetatakse 1939. a. Ümberehitusele tuleb Riga—Jelgava liinil 25. km peal asetsev sild. Peale selle veel tulevad Liepaja—Alsunga, Šita—Rezekne ja Pakalnieši—Kudupe liinil asendamisele senised vananenud puust sillad uute raudbetoon sildade ja läbilasketorudega.

Käesoleval aastal alustatakse Tukums—Kuldiga liini mitmesuguste sildade ja muude kunstehitiste projekteerimisega ja ehituskavade väljatöötamisega. Nimetatud liinil tuleb ehitusele Kuldiga juures 140 m pikkune raudteesild üle Venta jõe.

LATVIJA RAUDTEEDE VAGUNITEPARGI UUENDAMISEST

1936./37. a. tegevusaastal ehitati Latvija raudteede lähiliikluse jaoks 12 uut II/III klassi reisivagunit „Fenikss" tehases. Peale selle Liepaja sõjasadama töökojad ehitasid 3 uut posti-pagasi-vagunit. Uued vagunid erinevad senistest selle poolest, et nende kere on ehitatud terasest. Selletõttu osutuvad nad vastupidavamateks ja kindlamateks, eriti mõne õnnetuse puhul.

Päevakorral on kõige aja seisnud ka olemas-olevate vanamoeliste reisivagunite ümberehitus nende moderniseerimise otstarbel. Sääraselt on seni juba 147 reisivagunit ümber ehitatud. Nagu tähendatakse sellekohastes aruannetes, olla ümberehituse juures istekohtade ümberkorralduse tagajärjel istekohtade arv tõusnud 3677 pealt 5656 peale. Lähemas tulevikus on ette nähtud kolm III kl. reisivagunit ümber ehitada selliselt, et neis ühes otsas oleks pagasijaoskond. Praegu annab eriti lähiliikluses ennast tunda pagasivagunite puudus. Peale selle ehitatakse kolm III kl. reisivagunit ümber II klassi vaguneiks restorani-jaoskondadega. Neid vaguneid tahetakse kasutada Riga—Liepaja vahel liiklevates rongides.

Käesoleval aastal uute reisivagunite ehitust pole ette nähtud. Selle vastu aga seisab päevakorral kaubavagunite pargi täiendamine. Nimelt peab ehitatama 300 uut rootsi tüüpi poolvagunit, allalastavate rauast portidega ja üks 50-tn. kandejõuga platvorm eriti raskete esemete veoks. 30 säärast poolvagunit on juba valmis. Liepaja sõjasadama tehastes ehitati möödunud aastal 10 uut moodsat jäävagunit, mis mõeldud eriti välismaale minevate eksportkaupade veoks, ja 10 kahekordset (kahte kihti laadimist võimaldavat) väikelooma-erivagunit.

LIEPAJA-AIZPUTE RAUDTEELIINI RIIGISTAMINE

Liepaja-Aizpute 1000 mm rööpmelaiusega raudteeliin, mis on ainuke sellelaadne Latvijas ja seni eraraudteena kuulus viimasel ajal Latvija krediitpangale, võetakse üle riigile. See 49 km pikkune raudtee avati liikumiseks 4. aprillil 1900. a. Sellel asetseb 6 jaama ja 3 peatuskohta: Liepaja, Ilga, Grobina, Rolava, Liegi, Ravas, Dunalka, Marija ja Aizpute.

Raudtee veereva pargi moodustasid 5 vedurit, 3 mootorvagunit, 15 reisi- ja 86 kaubavagunit. Möödunud tegevusaastal veeti sellel eraraudteel 223.000 reisijat, 260 t. pagasit ja 33.174 t. kaupu. Tulu saadi reisijateveost 154.000 latti, kaubaveost 132.000 latti, kokku ühes mitmesuguste tuludega 295.000 latti. Liini ekspluateerimise kulud samal aastal olid 326.000 latti ja peale selle anti välja 47.000 latti veereva koosseisu juurdesoetamiseks. Nagu sellest nähtub, töötas see eraraudtee kahjuga. Riigi raudteedevõrguga ühendamise puhul võetakse sellel liinil rohkesti uuendusi ja ümberehitusi ette, mis, nagu selle ülevaatusel selgunud, osutuvad hädavajaliseks.

JAAMA EINELAUA TEENIJATE VORMIRIIETUS

Latvija raudteede peavalitsuses on võetud üles küsimus, et kõigis raudteejaamade einelaudades teenijad peaksid kandma ühesugust, vastavalt kindlaksmääratud riietust, mis peab olema nägus ja puhas, kuna seni olla selles suhtes asjaolud mõndagi soovida jätnud.

ROOTSI

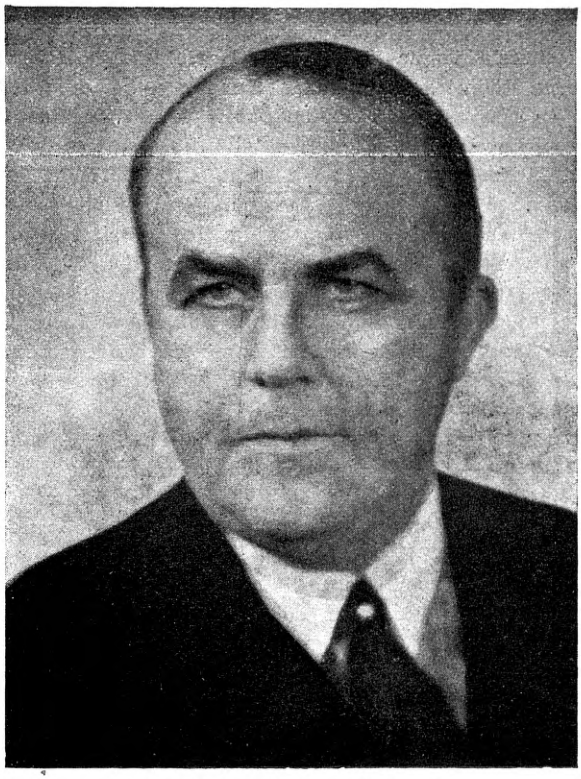
ROOTSI RIIGIRAUDTEEDE UUS PEADIREKTOR

1. jaanuarist 1938 määrati Rootsi riigiraudteedel senise, pensionile läinud peadirektori Granholmi asemele uueks peadirektoriks Göteborgi liiklusjaoskonna ülem Gustaf D a h l b e c k kuueks aastaks.

Peadirektor Dahlbeck on sündinud 1883 Östersundis. Olles õppinud inseneriteadust ja töötanud mõni aasta Maanteede ja Veeteede Ehitusvalitsuse juures, astus ta 1909. a. raudtee teenistusse, eeskätt raudteede ehituse alal. 1926. a. sai ta ehitustööde juhatajaks ja 1927. a. jaoskonna juhatajaks Luleås. 1932. a. peale oli jaoskonna juhatajaks Göteborgis.

Siinkohal võib tähendada, et Rootsis riigiraudteede peavalitsus omab riigivalitsuses keskasutise tähtsuse. Kuninglik peadirektsioon ja tema peadirektor alluvad otseselt kuningale, aga mitte mõnele ministrile, nagu harilikult see on mujal riikides. Säärane Rootsi raudteeasjanduse omapärane asjaolu teatud määral tagab raudteedele iseseisvust ja nad ei allu mingisugustele parteipoliitilistele mõjutustele.

Kuningas otsustab peadirektori ettepanekul sääraseid olulisi asju, nagu on üldine liiklemismäärustik, tariifid reisijate ja kaupade veoks, aasta-eelarved raudtee käituse ja uuenduste kohta jne. Rahaminister teatab riigipäevale ainult vastava tegevusaasta kohta raudteede peadirektsiooni poolt arvutatud tulude ja kulude vahesumma. Riigipäev otsustab peale üldiste



Peadirektor Gustaf Dahlbeck

liiklust puudutavate seaduste, veel sääraseid uusi kapitali mahutusi, mis esitatakse kuningale, kui ka uute raudteede ehitusi. Riigipäev määrab ka määraliste ametikohtade arvu ja nende palgad; viimased selle tõttu, et Rootsis raudteeteenijad käivad üldise riigiteenijate palgaseaduse alla.

SAKSAMAA

SENISTE AUSTRIA LIIDURAUDTEEDE LIITMINE SAKSA RIIGIRAUDTEEDEGA

18. märtsist 1938 lõpetati ettevõte „Austria Liiduraudteed" („Oesterreichische Bundesbahnen") ja kogu selle varandus ja käitis läksid Saksa Riigiraudtee haldusse, kes seda valitseb ühes koos Saksa riigiraudteedega riigi erivarandusena. Senise Liiduraudteede peadirektsiooni aset täidab nüüd kohapealse korraldus-keskusena Riigiministeeriumi asutis „Abwicklungsstelle Oesterreich" Viinis. Liiduraudteede neli direktsiooni: Viin, Linz, Innsbruck ja Villach jäävad edasi püsima, aga nüüd Saksa Riigiraudtee-direktsioonidena.

Austria Liiduraudteede kui ka tema käituses olevate eraraudteede pikkus 1. juulil 1937 oli 5930 km. 1936. a. lõpul oli Liiduraudteedel 2008 auru-, 220 elektri ja 15 diiselvedurit, 103 mitmesugust mootorvagunit, 5903 reisivagunit, 1602 teenistusvagunit, 200 postivagunit ja 32.815 kaubavagunit. Peale selle oli Liiduraudteedel Bodensee järvel 4 reisijatelaeva liiklemas.

Raudteeteenijaid oli 1. jaanuaril 1938. aastal 57.008 isikut.

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.

„Edu" trükk Tallinnas, Vene tän. 16. 1938.

Erikirjanduse ülevaade

SCHWEIZER REISE-ALMANACH 1938.

Verlag Orell Füssli, Zürich.

Välja antud Šveitsi Liiduraudteede üllitusameti poolt, 110 lk.

Sisaldab peale kalendaariumi mitmesuguseid huvitavaid, vastavate joonistega ilustatud kirjutisi Šveitsi, kui suurepärase turistide maa, elust ja loodusest.

Prof. Dr. RICHARD HENNIG:

Verkehrsgeschwindigkeiten in ihrer Entwicklung bis zur Gegenwart.

Ferdinand Enke Verlag Stuttgart.

140 lk. Hind brošeeritult 5.— RMk. Välismaa jaoks 25% hinnaalandust.

Meie ajastut on tihti ja ka õigusega nimetatud liiklemisajastuks. Vaevalt on ka kusagil mujal alal sellisel määral silmatorkavat saavutatud viimase pooleteise sajandi kestel, kui kiirliikluse igasugustes liikides. Masinaajastu esilekerkimisest peale on ühest kohast teise liiklemise kõik vormid teinud küll sada korda enam edusamme, kui eelnenud 5—6000 aasta kestel inimsooajaloos. See on maksev niihästi veetavate inimeste, kaupade, laevade, vankrite, teadete jne. h u l g a suhtes kui ka edasiliikumise k i i r u s e kohta. Nende meetodite kohta, millega inimkond on püüdnud neid kiirusi ikka suuremaks ja täielikumaks kujundada, toob ülalnimetatud teos huvitava ülevaate. Teos pakub hulga üksikasjalisi, käsitatavat ainet illustreerivaid näiteid möödunud aegade väga primitiivsetest ühenduste oludest ja tingimustest, mis nüüdisaja inimesele otse uskumatuina näivad. Alates vanaaja kiirjooksjatega, tulesignaali- ja hõikepostidega, kirjatuvidega, loodusrahvaste vile- ja trummitelegraafiga, jälgitakse selles raamatus telefoni ja telegraafi, raudtee, auto ja lennuki arengut algastmest kuni käesoleva ajani ja lõpuks heidetakse pilku ka tuleviku stratosfääri-lennuki liiklemisvõimalustesse.

STORSTRØMS BROEN.

Taani riigiraudteede valitsuse väljaanne 1937. 91 lk. suures kaustas.

See rohkete piltidega kaunistatud teos kirjeldab sõnas ja pildis Storstrømi raudteesilla saamise lugu. Sild ühendab raudteeliine Seelandi ja Falsteri saarte vahel ja asetseb ka rahvusvahelisele liiklusele tähtsal liinil Kopenhagen—Gjedser—Warnemünde, mis loob ühenduse Saksamaaga.

Silla pikkus on 3200 m ja toetub 49 alussambale meres. Vaba läbipääs laevadele silla alt 26 m kõrguseni. Sild on määratud peale raudtee ka maanteeliikluse jaoks.

Selle raud- ja betoonsilla ehituseks läks metalle ligi 21.900 tonni ja betooni ümmarguselt 100.000 kantmeetrit.

Silla ehitus alustati 1933. a. kevadel ja lõpetati septembrikuus 1937. Ehituskulud olid 28,5 milj. taani krooni.

DIE ÖSTERREICHISCHEN EISENBAHNEN 1837—1937.

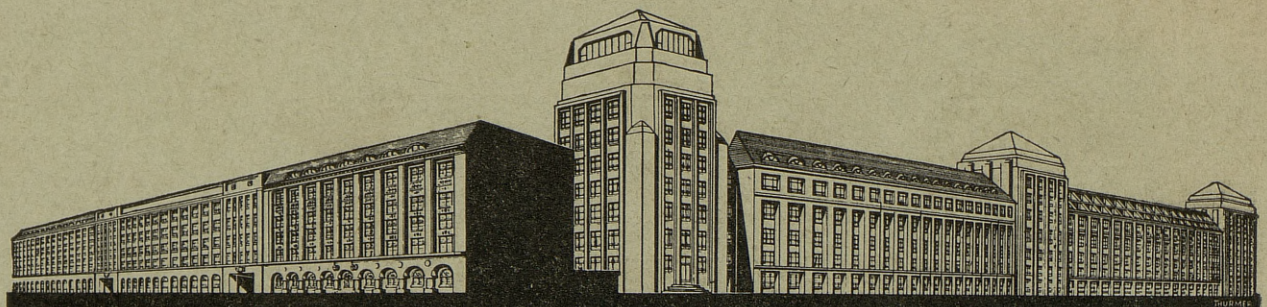
Gedenkblätter zur Hundertjahrfeier der Eröffnung der ersten österreichischen Dampfeisenbahn.

Austria Liiduraudteede peadirektsiooni väljaanne, Viin 1937. 83 lk. suures kaustas.

23. novembril 1837 avati liiklus aururongidega Keiser Ferdinandi Põhja raudteel Austrias, Floridsdorfi ja Deutsch-Wagrami vahelisel teeosal. Selle sündmuse sajaaastase juubeli tähistamiseks on Austria Liiduraudteede peadirektsioon andnud välja ülaltähendatud teose.

Selles kirjeldatakse Austria raudteede väljakujunemist lihtsast algusest kuni suurriigi mõõtudele vastava, 48.000 km pikkuse teedevõrguni enne maailmasõda, aga ka pärastsõjaaegse, kõigest veel kokku 5.800 km mõõtuvate raudteeliinide katkendite ümberkorraldamist vastavalt neile ülesannetele, mis raudteedel tuli täita nüüdses Austrias.

Raamatut kaunistavad paarkümmend suurt ülesvõtet sõidukitest, ehitistest ja mitmesugustest dokumentidest Austria raudteede algpäevilt.



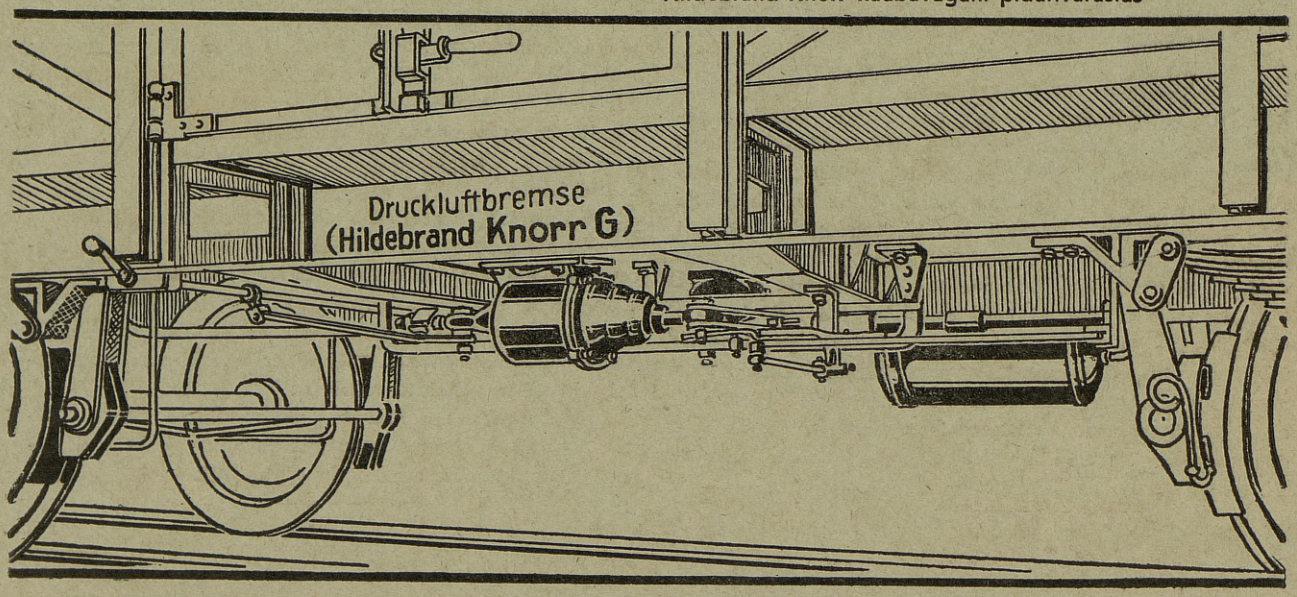
KNORR-BREMSE

Knorr-õhkpidurid raudteede jaoks

Uusim väljatöötus: Hildebrand-Knorr pidurid kaubarongide, reisirongide, kiirrongide ja mootorvagunite jaoks.
Kokkusurutult ehitatud juhtventiilid, terasest kerge-piduri tsilindrid, täisautomaatsed juhtpiduriventiilid "Knorr-Selbstregler", auru-õhupumbad, mootor-õhupumbad suruõhu tekitajana, toitevee eelsoojendajad seadised vedurite jaoks, koosnedes kompaund-toitepumbast ja pealispinna-eelsoojendajast.

"Grand Prix"
Pariisi maailmanäitusel 1937

Hildebrand-Knorr kaubavaguni pidurivarustus



KNORR-BREMSE A-G BERLIN