

E4803

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI



Ilmub kuus korda aastas

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

K.-Ü. „Eesti Raudtee“ väljaanne Tallinnas

Nr. 1 (146)

Jaanuar/Veebruar 1939.

18. aastakäik

S I S U: E. Timma: Tagasivaade 1938. aastale. — Dr. A. Slaviček: Liiklusolud Tšehho-Slovakkias. — Kroonika. — Erikirjanduse ülevaade.

I N H A L T: E. Timma: Rückblick auf das Jahr 1938. — Dr. A. Slaviček: Über das Verkehrswesen in der Tschecho-Slowakei. — Kleine Mitteilungen. — Bücherschau.

Eestimaa Õlikonsortsium Sillamäe

BALTOLIN

Kütteõli

Imbutusõli

~~1:1336~~

~~7172~~

1-ne BENSIIINITEHAS EESTIS

Kodumaa bensiin

Bituumen

Mootorpetrool

Estländska Oljeskifferkonsortiet

Kontor: Tallinn, V. Karja 1.

Telefon 465-07



Peaesindus ja ladu:

Linke & Martinson

Vene tän. 11, Tallinn,
telef. 432-89, 432-58.

E₂
E
42
E 4803

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS

Toimetus ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

TELLIMISE HIND (kaasannetega):

1 aastaks — Kr. 5.00.
1/2 " — " 2.60.
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.00 aastas
Üksik number 40 senti.

KUULUTUSE HINNAD:

1 lehekülj Kr. 60—
1/2 " " 32.—
1/4 " " 16.—

Nr. 1 (146)

Jaanuar / Veebruar 1939

18. aastakäik



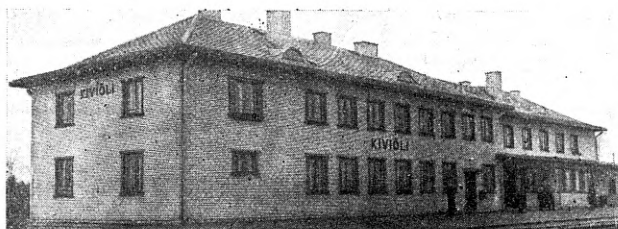
Dipl.-ins. Nikolai Viitak
Teedeminister

Tagasivaade 1938. aastale

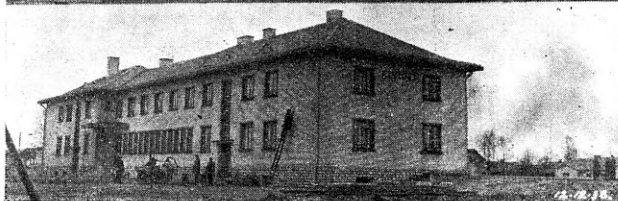
E. Timma

Raudtee tegevus möödunud aastal arenes teatud määral edu ja uuenduste tähe all.

Ehitustegevusest võib märkida moodsa kauba-jaama ehitamist Tallinna laiarööpmelise jaamas, uute jaamahoonete püstitamist Kiviõli, Paide, Kaarli, Ülenurme j. t. jaamades. Esile tõsta tuleb avara kauba-jaama ehitamist Tallinnas, mis oma ehitusviisi poolest on ainulaadne Balti riigis. Uue kaubahoovi, kaubaaitade ja kaubakontori ehitamine Telliskivi tänavale on seoses Tallinna raudteesõlme suureviisilise ümberehituse kavaga, mis tuleb teos-



Kiviõli raudteejaam

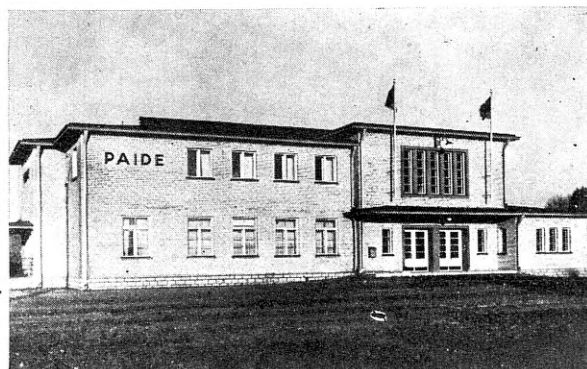


tamisele järkjärgult, sedamööda, kuidas leidub ainelisi võimalusi.

Suurimaks jaamahooneks, mis möödunud aastal püstitati, on K i v i õ l i raudteejaam samanimelise õlitööstuse juures, üldpõrandapinnaga 3790 m², peale selle kaubaait 51 m², kauba platvorm — 456 m². Samas hoones on ruumid ka postkontorile.

P a i d e jaamahoone, üldpinnaga 2327 m², on moodsamaid ehitusi kogu kitsarööpmelisel teel.

Suurematest ümberehitustest võiks nimetada suuremat kapitaalremonti Viljandi jaamas, kus ümber ehitati ooteruumid. Siinkohal peab küll tähendama, et ümberehitus linna jaama kohta oleks



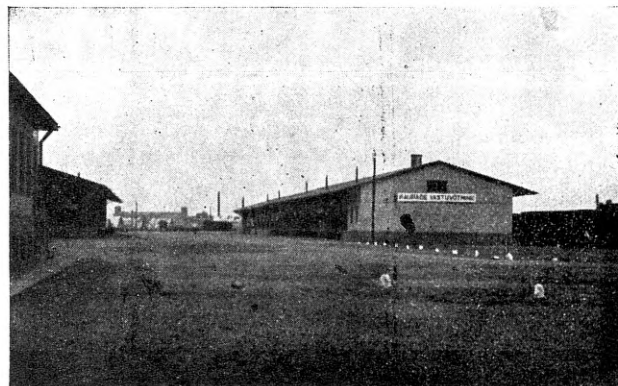
Paide raudteejaam



Kaarli raudteejaam

võinud massiivsem olla. Eriti soovida jätab piletikassa. Kuna välismaal uutes jaamahoonetes piletikassad on avarad, suurte akendega (vaata pildid lhk. 3), siis seda Viljandi jaama uue piletikassa kohta küll öelda ei saa.

Suuremat rõhku on pandud jaamade välisvärvi- ja ka jaamade ümbruskonna ilustamisele, mis alal lühikese aja jooksul on tõhusat tööd tehtud. Seejuures on aga vähe tähelepanu juhitud jaamade valgustamise küsimusele; kuna praegu on elektrifitseerimise ajajärk, siis oleks võinud loota, et raudtee siin esirinnas sammub. Eriti silmatorkav on see neis jaamades, kus raudtee ääres on juba olemas elektrijuhtmed. Nii on terve rida jaamu Narva—Sonda ja Tallinn—Türi liinil petrooleumi valguse-



Tallinna kauba-jaam

ga, kuna samal ajal elektrijuhtmed raudtee äärest uhkelt mööduvad.

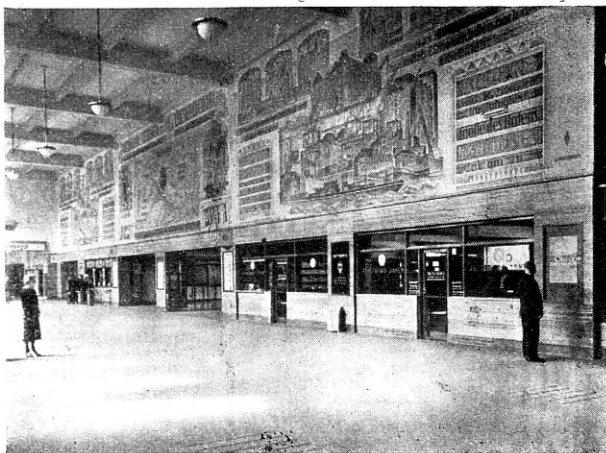
Veerevakoosseisu park on ka mitmeti täiene- nud. Aasta jooksul on juurde tulnud: 2 uut kitsarööpmelise diiselelektrilist mootorvagunit, 2 kitsarööpmelise rööbasomnibust, 1 laiarööpmeline diiselelektriline mootorvagun. On ümber ehitatud terve rida reisivaguneid, eriti tähelepanu väärivad uued 2. klassi päevased vagunid, mis on ilusamad kogu Eesti raudteel. Neid vaguneid on juba 3 tükki. Kuid siiski peab tähendama, et olguigi, et

need vagunid on meie oludes väga kenad ja mugavad, peame arvestama asjaoluga, et vagunite iga meie oludes on 25 aastat. Selle aja jooksul on loota, et rongide kiirused märksa tõusevad ja nõudmine reisimugavuste järele samuti tõuseb. Seepärast ei oleks sugugi ülearune ja varajane, kui reisivaguneid ehitataks terasest, ja kui veel rohkem anda vaguneile mugavusi ja uuendusi, nagu seda näeme Saksa ja osalt ka Prantsuse 1937. ja 1938. a. reisivagunite tüüpide juures. Et ruumide kokkuid reisijate istekohtade arvel iga kord mitte otsarbekohane pole, selleks üks näide Saksa raud-

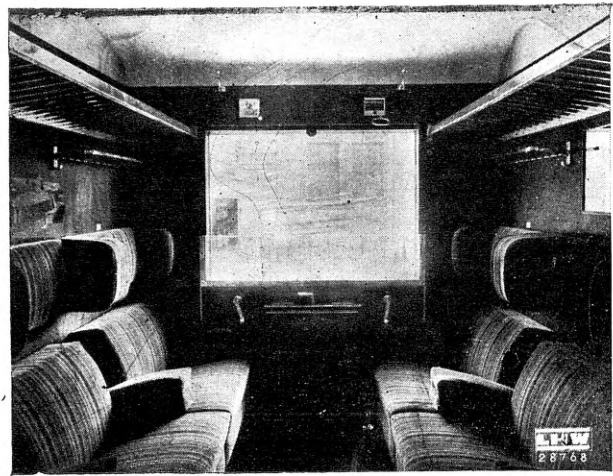


Käsi-pakkide hoiuruumid Mainzi jaamas Saksa riigiraudteel

teedelt. Aastat 6 tagasi Saksa raudteed laskis liiklema esimesed kiirühenduse mootorvagunid Berlin-Hamburgi vahel. See mootorvagun koosnes ainult 2. klassi osakondadest, üldvaguni tüüpi, tavalise 3 istme asemel oli ühes reas 4 istekohta. Esialgu, kui oldi veel erakorralise kiiruse võidujoovastuses, leppis reisija publik selle nähtega. Hiljem aga tekkisid rahulolematused nende vagunite sõidumugavuse kohta ja Saksa raudteevalitsus oli sunnitud uued vagunid juba märksa suuremate mugavustega varustama. Nelja istme asemel 2. klassis tuldi tagasi normaalse 3 istme juure ühes reas, vagunid jaotati



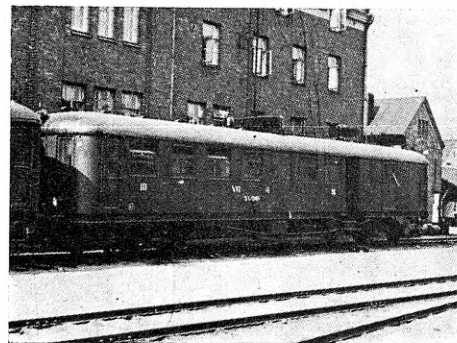
Piletikassad Düsseldorfi jaamas Saksa riigiraudteel



Mootorvaguni 2. klassi kupee Saksa riigiraudteel

üksikutesse kupeedesse, kusjuures erirõhku pandi vagunite luksuslikule sisustusele ja mugavusele. Samuti said samad kiirmootorvagunid ka 3. klassi osa juure, mis samuti on polsterdatud ja ei jää sugugi taha meie uute 2. klassi päevaste vagunite sisustusest.

Samuti ei saa ka meie reisijad reisimugavuste üle mainitud mootorvagunites kiidelda. Mitte üksi seda, et istmed neis vagunites on liiga kitsad ja kokku surutud, vaid paljudel juhtudel, rohkema reisijate arvu juures, on mootorvagunid eriti kitsarööpmelisel teel niivõrd reisijatest tulvil, et isegi



Mootorvagun Soome raudteel

uste avamine on võimatu. Pahatihti kohtade vähesuse tõttu tuleb reisijail tormijooksuga okupeerida vagunite vähesed iste- ja seisukohad, et kuidagi viisi vagunitesse sisse pääseda ja edasiveetud saada. See meenutab juba sõjaaegset olukorda ja reisimugavuste huvides oleks tõesti aeg kaaluda, kas kitsarööpmelisel teel mitte jõulisemaid mootorvaguneid soetada, mis oleksid võimelised vähemalt 2 juurdehaakevagunit vedama. Või jälle ehitada kergemakaalulisi tankvedureid kitsarööpmelise jaoks, missuguste veovõime oleks 3—5 vagunit kuni 70 km/t. kiiruse juures. Need vedurid oleksid kõikuva reisijate arvu juures märksa paenduvad, kui praegused diiselmootorvagunid.

Raudteede Talituse Nõukogu

1. jaanuarist 1938. a. kehtima hakkanud Raudteede Talituse seaduse põhjal moodustati Raudteede Talituse juures raudtee majanduslikkude, rahanduslikkude ja muude tähtsamate küsimuste läbivaatamiseks ning otsustamiseks uus Raudteede Talituse Nõukogu.

Sellesse nõukogusse kuuluvad Raudteede Talituse direktor ex officio ja 5 liiget Vabariigi Presidendi määramisel. Praegu need on: Teedeministri ettepanekul — August Jürima, Karl Ipsberg ja Jaan Ulk, Majandusministri ettepanekul Heinrich Uuemõis ja Sõjaministri ettepanekul kindral-major Tõnis Rotberg.

AUGUST JÜRIMA,

Raudteede Talituse Nõukogu esimees.

Raudteede Talituse Nõukogu esimees August Jürima sündinud 22. augustil 1887. Vaimastveres. Õppinud Koigi vallakoolis, Paide linnakoolis, Treffneri eragümnaasiumis ja lõpetanud 1914. a. Königsbergi ülikooli põllumajandusteaduskonna. Töötas üliõpilasena Põhja Liivimaa Põllumeeste Keskseksi juures agronoomilise nõuande alal. 1917.—1918. a. Pärnumaa agronoom. Oli Pärnu maavalitsuse põllumajanduseosakonna juhataja ja 1919. a. Eesti Ajutise Valitsuse komissar Pärnumaal. Asutava kogu ja kõikide riigikogu koosseisude kui ka Rahvuskogu liige. Mitmekordne minister Vabariigi Valitsuse mitmetes koosseisudes. 1936. a. valiti Põllutöökoja esimeheks. Määratud Raudteede Talituse Nõukogu liikmena selle esimeheks, 1938, kui ka 1939. aastaks.

Nõukogu esimeheks on Teedeminister määranud käesolevaks aastaks August Jürima, kuna tema asetäitjaks on Raudteede Talituse direktor.

Nõukogu ülesandeks on eriti:

seisukoha võtmine raudteede tegevuse arendamise ja olukorra tõstmise kavade ja nendega seotud küsimuste kohta;

eelarvete ja aruannete läbivaatamine;

seisukoha võtmine raudtee kinnisvarade omandamise ja esemete ostu (hankimise), samuti kinnis- ja vallasvara valitsemise ja võõrandamise küsimustes, millede lõplik otsustamine kuulub Vabariigi Valitsusele;

materjalide nomenklatuur-, rendi- ja müügihindade kinnitamine;

seisukoha võtmine Raudteede Talituse nõudmiste või Raudteede Talituse vastu tõstetud nõudmiste ja kahjude riigi kanda võtmise küsimustes, millede lõplik otsustamine kuulub Teedeministrile või Vabariigi Valitsusele;

raudteenijaile preemiate ja lisatasude määramine sellekohase seaduse kohaselt;

Raudteede seaduses ettenähtud lepingute ja otsuenduste konventsioonide ja kokkulepete läbivaatamine, millede kinnitamine kuulub Teedeministrile või Vabariigi Valitsusele;



eraharuteede lepingu üldtingimuste läbivaatamine;

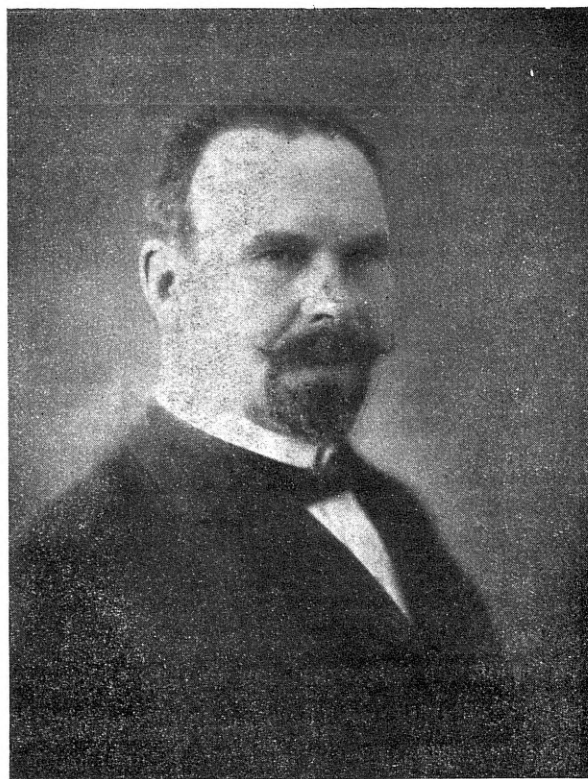
kõik muud küsimused, millede läbivaatamist nõukogus peab vajalikuks Teedeminister või Raudteede Talituse direktor.

Nagu ülaltoodust nähtub, on Raudteede Talituse Nõukogu esijoones nõuandev organ, mistõttu enamuses küsimustes on ette nähtud ainult tema seisukoha võtmine, kuna ainult teatud küsimused kuuluvad nõukogu otsustamisele.

Siin kõrval toodud Nõukogu liikmete piltide hulgast puudub Nõukogu liige dipl.-ins. Jaan Ulk.



DIPL.-INS. JAAN RAUDSEP,
Raudteede Talituse direktor,
Raudteede Talituse Nõukogu esimehe asetäitja 1938. a.



DIPL.-INS. KARL IPSBERG,
Raudteede Talituse Nõukogu liige.

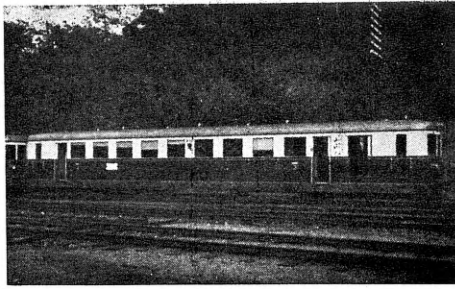
Oli 1918.—1919. raudteeülemaks, 1921.—1924. kolmel korral teedeministriks ja 1928.—1933. uute raudteede ehitusameti juhatajaks, millal ehitati Tartu—Petseri ja Rapla-Virtsu raudteeliinid



DIPL.-INS. HEINRICH UUEMÕIS,
A.-S. „Keskassa“ direktor,
Raudteede Talituse Nõukogu liige.

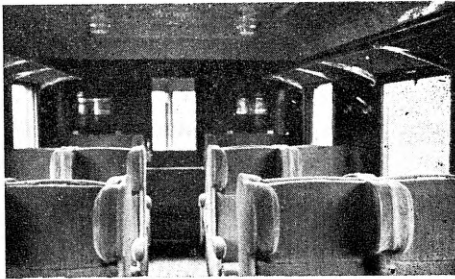


Kindral-majoor TÕNIS ROTBERG,
Sõjaministri abi,
Raudteede Talituse Nõukogu liige.



Kiirmootorvagn Leedu raudteel
Ehitatud „MAN'i“ tehastes Saksamaal.

Siis veel mootorvagnite tasuvusest. On mitmel pool toonitatud, et diiselmootorvagnite eksploateerimine rongidena on märksa odavam kui auruvedurite omadel. Põhimõtteliselt ei saa selle vastu vaielda, kuid seal, kus diiselmootorvagnid liiklemas peaaegu ilma reservita, on see kasu ainult näiline. Teatavasti, mootorvagnid nõuavad märksa suuremat ja tihemat remonti kui auruvedurid, ja kui selleks puuduvad vastavad reservvagnid, siis on nende asendajaks auruvedurid. Kuna diiselmootorrongid koosnevad ainult ühest külgehaakevagnist,



Leedu raudteede kiirmootorvagnuni 2. klassi osa

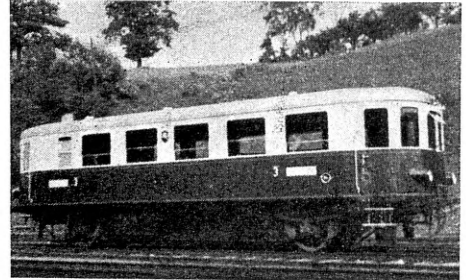
siis sagedasti suurema arvu reisijate juures tuleb jälle abiks võtta vedur. Kui nüüd vedur peab teenima ettenähtud mootorrongi ülesannetes, siis esiteks veduri veovõime leiab vähest kasutamist, mille tulemuseks on, et sõiduplaani perioodi ajavahemiku kestel ettenähtud mootorrongide reise arv väheneb tunduvalt auruvedurite arvel, millega mootorvagnite omahinna kasukraad eelarve täitmisel väga palju kannatab. Et paberil kalkuleeritud mootorvagnite käituse omahinnale ligemale jõuda, on tarvis esiteks mootorite võimet



Leedu raudteede kiirmootorvagnuni 3. klassi osa

tõsta, nii et need suutelised oleksid 2 külgehaakevagnit juure võtma ja teiseks: mootorvagnitel peaks olema kindel reserv, mis lubaks defektide puhul asendada mootorvagnit mootorvagniga, aga mitte veduriga, nagu see seni sünnib.

Tellitud kümnest laiarööpmelisest vedurist on a.-s. „Franz Krull“ ära andnud neli 1—2—1 tankreisivedurit ja üks 0—3—1 tank-manöövri- ja kaubavedur, mis on ka juba tegevusele rakendatud. Nagu kuulda, on need vedurid, nagu kitsarööpme-



Leedu raudteede 2-teljeline mootorvagn kohaliku liikluse jaoks

lise omadki, vastuvõetavad oma nõuetele. Teatavasti on a.-s. „Franz Krulli“ poolt ehitatud ja projekteeritud kitsarööpmelise Sk seeria vedurid igast küljest ühedest õnnestunumatest veduritest kogu kitsarööpmelisel raudteel.

Kuna raudtee sisseseaded ja veerevkoosseis on juba vananenud, siis on energilise ja oma alal täitsa asjatundja teedeministri dipl. ins. N. Viitaki algatusel koostatud raudtee moderniseerimise kava 3½ miljoni krooni ulatuses. Selle summa eest on kavas ette nähtud osta 2 elektermootorvagnit Tal-



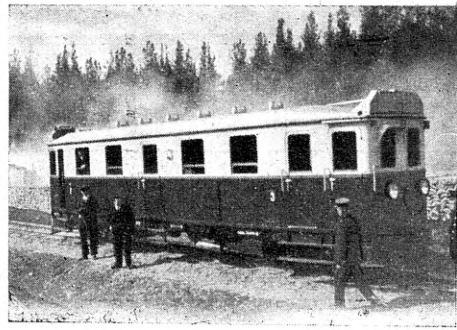
Leedu raudteede 2-teljelise mootorvagnuni 3. klassi osa sisevaade

linn—Pääsküla liini jaoks, 2 laiarööpmelist diiselmootorvagnit, 4 kitsarööpmelist diiselmootorvagnit, 2 rööbasomnibust, 4 laiarööpmelist kiirrongi ja 3 kitsarööpmelist Sk tüüpi vedurit, rööpaid, tehaste sisseseadid jne.

Raudtee käituse ratsionaliseerimiseks on samuti asutatud vastav komitee, kelle hooleks on raudtee otstarbekohasema käitise vormide leidmine meie oludes.

Liiklemise alal jätkati möödunud aastal põhjapanevaid uuendusi. Suvine sõiduplaan tõi reisirongide liiklemises revolutsioonilise muudatuse, kusjuures kaotati kitsarööpmelisel teel öösine liikumine. Üldiselt tõsteti võimaluse piires rongide kiirust, samuti ka reisirongide arvu. See kava oli üldiselt õnnestunud, kui mitte arvesse võtta mõningaid väärnähte. Rääkimata välisühenduste rongidest, mille hilinemine on tingitud Berlin—Kaunas—Riia otseühenduse rongide hilinemisest, ka mitmed teatud rongid siseliinidel, mis mingil juhul ei olnud sõltuvad välisühendustest, hilinesid niivõrd, et see esile kutsus reisijate õigustatud pahameele. Nii võib öelda, et Tallinn—Viljandi ja Pärnu vahel liikuvad kiirendatud reisirongid nr. 13 ja 14 väga harva sõitsid sõiduplaani järele, vaid hilinemised isegi kuni 2 tunni võrra olid sagedased nähted. See olukord oli tingitud asjaolust, et Papiniidu jaamas tuli oodata Viljandi—Mõisaküla—Pärnu segarongi, mis öösiiste postirongide ärajäämisel korjas Siniialliku—Mõisaküla—Vaskräama teeosal pealelaetavaid kaupu, et neid kaubarongile edasi anda Papiniidus. Kuna aga nimetatud segarongi jaoks sõiduplaanis ettenähtud sõiduajad ei vastanud tegeliku elu nõuetele, siis osutus rongi hilinemine paratamatuks. Tallinna poole minev rong oli aga sunnitud Papiniidus ootama segarongi, sest viimane vedas posti ja reisijaid, kelle edasipääsu Tallinna tuli kindlustada. Seetõttu öösiiste rongide ärajätmine osutus ettenägemataks eksisammuks, mis mitte üksi ei seganud õhtuste reisirongide korralikku liikumist, vaid põhjustas, et kaubad, eriti Viljandisse, hilja kohale jõudsid.

Veel halvem oli lugu Siniialliku—Abja teeosal, kus kaubad jõudsid heal juhul järgmise päeva õhtuks kohale. Samuti soovida jättis ka posti kättesaamine, mis hommiku asemel alles lõunatundidel kohale jõudis. Talvise sõiduplaani ajal muudeti seda olukorda, määrates uuesti käiku öösiiste postirongid Tallinn—Pärnu ja Tallinn—Viljandi vahel.



Leedu raudteede 750 mm kitsarööpmeline mootorvagn Šiauliai—Biržai liinil

See parandas märksa olukorda, kaubad jõudsid kiiremini kohale, samuti post. Ainult teosal Viljandist—Mõisakülla on olukord endine: kaupade kohalejõudmise ajad on endiselt liiga pikad. Õigem oleks postirong Viljandist kuni Mõisakülani pikendada, millega kauba ja postiolud oleks märksa paranenud.

Kui neid puudusi mitte arvestada, siis ei ole kahtlust, et möödunud aasta sõiduplaani ümberkorraldamine on reisiliiklemises tunduvaid paremusi toonud, mis ka reisijate poolt tunnustamist on leidnud. Otstarbekohasem reisirongide liiklemise korraldamine ja rongide tiheduse tõstmine on mõjunud ka reisijate arvu üldisele kasvule. Reisijate arv 2. klassis on küll märksa vähenenud, kuid see oli omakorda seoses 2. klassi sõiduhinna tõstmisega.

Rongide sõidukiirused nii laia-, kui ka kitsarööpmelisel teel on üldiselt langenud. Talvine sõiduplaan vähendas veel omakorda vähemal määral reisirongide sõidukiirusi. Sõidukiiruste suhtes on Eesti raudteed Balti riiges viimasele kohale nihkunud, kuna aastate eest veel Eesti võis kiireima reisirongi au omada.

Allpool toome ülevaatliku tabeli reisirongide kiirustest Balti riikides.

1. Sõidukiirused Eesti raudteedel.

| Rongi liik | Rong nr. | Käigus | TEE O S A | Kaugus km | Puhas sõidu-aeg t. min. | Peatused min. | Sõidu-aeg kokku t. min. | Kaubanduslik kiirus km/t. | Tehniline kiirus km/t. |
|------------|----------|--------|-----------------|-----------|-------------------------|---------------|-------------------------|---------------------------|------------------------|
| Ekspress | 1 | suvel | Tallinn — Valga | 273,0 | 4.09 1/2 | 14 1/2 | 4.24 | 62,0 | 65,6 |
| " | 1 | " | Tallinn — Tartu | 190,1 | 2.56 1/2 | 7 1/2 | 3.04 | 61,9 | 64,6 |
| " | 1 | " | Tartu — Valga | 82,9 | 1.13 | — | 1.13 | 68,1 | 68,1 |
| " | 1 | talvel | Tallinn — Valga | 273,0 | 4.31 | 23 | 4.54 | 55,7 | 60,4 |
| " | 2 | suvel | Valga — Tallinn | 273,0 | 4.17 1/2 | 17 1/2 | 4.35 | 59,5 | 63,6 |
| " | 2 | " | Tartu — Tallinn | 190,1 | 2.59 | 8 | 3.07 | 61,0 | 63,8 |
| " | 2 | talvel | Valga — Tallinn | 273,0 | 4.18 1/2 | 19 1/2 | 4.38 | 58,9 | 63,3 |
| " | 9 | suvel | Tallinn — Narva | 209,6 | 3.26 | 12 | 3.38 | 57,6 | 61,0 |
| " | 10 | " | Narva — Tallinn | 209,6 | 3.19 | 13 | 3.32 | 59,8 | 63,2 |
| Kiirrong | 11 | " | Tallinn — Valga | 273,0 | 4.23 1/2 | 21 1/2 | 4.45 | 57,4 | 62,1 |
| " | 11 | talvel | Tallinn — Valga | 273,0 | 4.37 1/2 | 27 1/2 | 5.05 | 53,7 | 59,0 |
| " | 12 | suvel | Valga — Tallinn | 273,0 | 4.43 1/2 | 28 1/2 | 5.12 | 52,1 | 57,7 |
| " | 12 | talvel | Valga — Tallinn | 273,0 | 5.03 | 42 | 5.45 | 47,4 | 54,0 |

2. Sõidukiirused Latvija raudteedel.

| Rongi liik | Rongi nr. | Käigus | T E F O S A | Kaugus km | Puhas sõiduaeg t. min. | Peatused min. | Sõiduaeg kokku t. min. | Kaubanduslik kiirus km/t. | Tehniline kiirus km t. |
|------------|-----------|-----------------|---------------------------|-----------|------------------------|---------------|------------------------|---------------------------|------------------------|
| Kiirrong | 2 | suvel ja talvel | Rīga — Valka | 167,2 | 2.47 | 15 | 3.02 | 55,2 | 60,0 |
| „ | 1 | „ | Valka — Rīga | 167,2 | 2.35 | 10 | 2.45 | 60,8 | 64,7 |
| Kiirrong | 6 | „ | Rīga — Daugavpils — Indra | 286,4 | 4.28 1/2 | 44 1/2 | 5.13 | 55,0 | 64,0 |
| „ | 6 | „ | Rīga — Daugavpils | 217,3 | 3.29 | 11 | 3.40 | 66,8 | 67,5 |
| Kiirrong | 16/7 | „ | Zemgale-Daugavpils-Rīga | 241,1 | 3.26 1/2 | 9 1/2 | 3.56 | 61,3 | 70,0 |
| „ | 7 | „ | Daugavpils — Rīga | 17,3 | 2.51 1/2 | 11 1/2 | 3.03 | 71,1 | 76,2 |
| Kiirrong | 18/59 | „ | Zemgale-Daugavpils-Rīga | 241,1 | 3.41 | 33 | 4.14 | 57,0 | 65,4 |
| „ | 59 | „ | Daugavpils — Rīga | 17,3 | 3.12 | 18 | 3.30 | 62,0 | 67,9 |
| Kiirrong | 1 | „ | Rīga — Jelgava — Meitene | 70,7 | 0.55 | 1 | 0.54 | 77,0 | 78,5 |
| „ | 2 | „ | Meitene — Jelgava — Rīga | 70,7 | 0.55 | 1 | 0.54 | 77,0 | 78,5 |
| „ | 15 | „ | Rīga — Jelgava — Meitene | 70,7 | 1.02 | 4 | 0.58 | 68,8 | 73,1 |
| „ | 16 | „ | Meitene — Jelgava — Rīga | 70,7 | 1.02 | 5 | 0.57 | 68,8 | 74,5 |

3. Sõidukiirused Leedu raudteel.

| Rongi liik | Rongi nr. | Käigus | T E E O S A | Kaugus km | Puhas sõiduaeg t. min. | Peatused min. | Sõiduaeg kokku t. min. | Kaubanduslik kiirus km/t. | Tehniline kiirus km/t. |
|----------------|-----------|--------|------------------------|-----------|------------------------|---------------|------------------------|---------------------------|------------------------|
| Kiirrong | 11 | suvel | Virbalis — Joniškis | 287,5 | 3.29 1/2 | 8 1/2 | 3.38 | 79,1 | 82,3 |
| „ | 17 | „ | Joniškis — Virbalis | 287,5 | 3.45 | 55 | 4.40 | 61,6 | 71,1 |
| „ | 12 | „ | Joniškis — Virbalis | 287,5 | 3.50 1/2 | 17 1/2 | 4.08 | 69,5 | 74,8 |
| Kiirrong | 18 | „ | „ | 287,5 | 3.40 1/2 | 36 1/2 | 4.17 | 67,1 | 78,2 |
| Kiirrong | 11 | talvel | Virbalis — Joniškis | 287,5 | 3.26 | 12 | 3.38 | 79,1 | 83,7 |
| „ | 17 | „ | Joniškis — Virbalis | 287,5 | 3.43 | 57 | 4.40 | 61,6 | 77,7 |
| „ | 12 | „ | Joniškis — Virbalis | 287,5 | 3.53 | 15 | 4.08 | 69,5 | 74,0 |
| Kiirrong | 18 | „ | „ | 287,5 | 3.44 | 33 | 4.17 | 67,1 | 77,0 |
| Kiirmootorrong | 101 | suvel | Kaunas — Klaipeda | 321,3 | 3.45 1/2 | 14 1/2 | 4.00 | 81,3 | 85,3 |
| „ | 105 | „ | Klaipeda — Kaunas | 321,3 | 3.45 | 10 | 3.55 | 81,7 | 85,6 |
| „ | 104 | „ | Klaipeda — Kaunas | 321,3 | 3.48 1/2 | 11 1/2 | 4.00 | 81,3 | 84,3 |
| „ | 102 | „ | „ | 321,3 | 3.48 | 16 | 4.04 | 79,0 | 84,5 |
| Kiirmootorrong | 101 | talvel | Kaunas — Klaipeda | 321,3 | 4.05 | 12 | 4.17 | 75,0 | 78,7 |
| „ | 103 | „ | Klaipeda — Kaunas | 321,3 | 3.58 | 16 | 4.14 | 76,4 | 80,9 |
| „ | 104 | „ | Klaipeda — Kaunas | 321,3 | 4.04 | 11 | 4.15 | 75,6 | 79,0 |
| „ | 102 | „ | „ | 321,3 | 4.14 | 18 | 4.32 | 70,9 | 76,4 |
| Kiirrong | 13/17 | suvel | Pagegiai — Joniškis | 206,0 | 3.03 | 47 | 3.50 | 53,8 | 67,5 |
| „ | 14 | „ | Radviliškis — Pagegiai | 142,7 | 2.17 | 9 | 2.26 | 58,6 | 62,5 |
| Kiirrong | 13 | „ | Pagegiai — Radviliškis | 142,7 | 2.16 | 10 | 2.26 | 58,6 | 62,9 |

Ülaltoodust on näha, et kiiremaid reisironge omab Leedu raudtee, kes alles mõne aasta eest oli reisirongide kiiruse poolest viimasel kohal. Leedus liiguvad aururongid Riia—Berliini otseühenduses 71,1—83,7 km/t, mootorrongid Kaunas—Klaipeda (Memeli) vahel 80,9—85,6 km/t., mis on juba äärmiselt tähelepanu äratav saavutus. Latvija oma rongide kiiruse poolest on teisel kohal, saavutades

otseühenduste rongide kiiruseks nii suvel, kui talvel 60,0—78,5 km/t. Eesti on kolmandale kohale nihkunud, kiireimaks rongiks oli suvel ekspressrong nr. 1 Tartu—Valga teosal — 68,1 km/t ja talvel kõigest — 63,3 km/t.

Kitsarööpmeliste rongide kiiruste poolest on Eesti siiski esikohal. Kiireimaiks aururongeks olid Tallinna—Pärnu vahet sõitvad kiirrongid nr. 21 ja

22, mille keskmiseks tehniliseks kiiruseks oli 45,5 km/t., kiireimaks mootorrongiks osutus Tallinn—Virtsu kiirrong nr. 31 — mis tegi keskmiselt 51,5 km/tunnis. Talvel need kiirused on natukene tagasi läinud.

Latvija kitsarööpmelistel teedel seevastu kiiruse poolest esimesel kohal on Liepaja—Kuldiga (98 km) aururong nr. 17, mille tehniliseks kiiruseks on 34,7 km ja kaubanduslikuks kiiruseks 31,8 km. Teised rongid kitsarööpmelisel liiguvad keskmiselt enamikus 30 km tunnikiirusega. Mootorronge seni Latvija 750 mm kitsarööpmelistel teedel ei ole.

Lietuvas on 750 mm teede (Šiauliai—Birzai, Panevėžys—Saldutiškis—Kiauneliškis) ülimalts mootorrongide tehniliseks kiiruseks 38,4 km/t, kaubanduslikuks kiiruseks — 34,0 km/t, segarongidel aga kõigest 20—30 km/t.

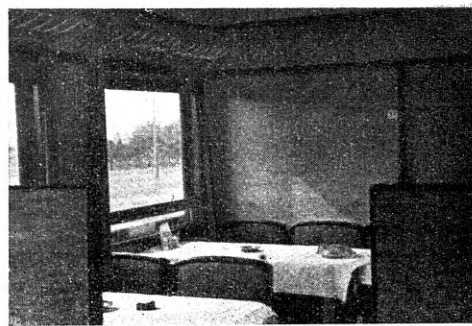
Kiiruse arendamist Eestis pidurdab muuseumi nõrk ja vananenud rööbastik. Suurem osa rööbastikust laiarööpmelisel on kaaluga 33,48 kg/m, mis aga ei luba suuri kiirusi arendada. Nagu kuulda, on sel alal esimene samm edu poole tehtud, nimelt uued rööpad tellitavat 43,5 kg/m. Teiseks vähe- maks põhjuseks on teemulle, mis kaetud liiva ja kruusaga. Viimane asjaolu tekitab äärmisel määral tolmu, mis eriti tüütav suvel. Asjata ei ole sõitjad ristinud kiirronge „tolmu ekspressideks“. Ka selle pahe kõrvaldamiseks on ette näha tõhusaid abinõusid, nimelt uuel eelarve aastal kaetakse olguga väikene osa Tallinna—Valga liinist jämedama kruusa ning osalt killustikuuga, kuna Olümpia aastaks on ette näha, et pealiinid tolmust vabastamiseks kaetakse erilise põlevkivi saadusega — tolmuõliga.

Reisimugavuste tõstmise huvides oleks, et raudtee ise ehitaks restoranvaguneid, nimelt sel teel, et mõnedel 2. klassi vagunitel ehitataks üks pool ümber restoranvaguniks. Sääraseid reisu-restoranvaguneid ehitasid Latvias riigiraudteed ja andsid kasutada Rahvusvahelisele Magamisivagunite Seltsile. Esialgu on neid ehitatud 4 tükki ja need on liiklemas Riga—Liepaja ja Riga—Daugavpils liinidel. Et söökide ja jookide hinnad neis vaguneis on ühtlased Riia peajaama einelaua hindadega, siis leiavad need vagunid väga elavat kasutamist. Meil osutuksid sääraseid vaguneid otstarbekohasteks ehk Tallinn—Narva, Tallinn—Sadama—Viljandi ja Pärnu liinil.

Ei oleks ka üleliigne, kui Tallinn—Narva vahel pandaks käiku üks korralik kiirrong, sest tähendatud liinil, mille ääres asub suuremate tööstuste keskusi, on reisiliiklemine väga elav.

Nagu juba nimetatud, kaupade kohaletoometamise alal, mida üldiselt on püütud kiirendada ja milles ka teatud tagajärgi on saavutatud, jääb siiski veel mõndagi soovida üle.

Paari aasta eest võeti põhimõtteks, et päeva jooksul vastuvõetud kaupad peaksid jõudma järgmiseks hommikuks sihtkohta, kauba iseloomu peale vaatamata, milleks isegi suur kiirus kaubasaatmise juures kustutati. Põhimõte ja algatus oli iseenesest väga hea, kuid tegelik elu on näidanud, et see väga



Latvija riigiraudteede restoranvaguni sisevaade

ja väga paljudel juhtudel siiski nii ei ole. Välja arvatud mõned üksikud tsentrumid, nagu Tartu, Narva, Pärnu, Viljandi, kus kaubasaamine järgmiseks ennelõunaks või lõunaks (mitte aga hommikuks), enamvähem kindlustatud, kuid mitte aga igal juhul, on teiste keskustega lugu palju halvem. Siin jõuavad kaupad alles vastuvõtupäevast alates teisel ja mõnel juhul isegi kolmandal päeval kohale. Kuna kaubasaatjal praeguse olukorra juures puudub disponeerimise võimalus, ja et kõik kaupad mitte järgmisel päeval kohale ei jõua, siis peaks teatud kiireloomuliste kaupade juures kaubasaatjal kindlustus olema, et need järgmiseks hommikuks või esimese rongiga kohale toimetatakse. Kui see midugi võimalik ei ole, siis säärase kindlustus võidakse Raudteede Talituse poolt maksu alla pandud saada, kas või endise suurkiiruse näol, kuid vähe- mas ulatuses, näit. 10% veohinna kõrgenduse pii- rides.

Peab tähendama, et seni jättis nii mõndagi soovida kaupade väljaandmise kord üksikutes maa- jaamades. Kuna ühedes jaamades püüti kaubasaatjatele kõigiti vastu tulla ja kaupu välja anda ka väljaspool ametlikke operatsioonide tunde, siis teistes jaamades leiti ainult vähe võimalusi klientuurile vastutulekuks, milline asjaolu oli tingitud muidugi vastava jaama ametnikkude isiklikust ärä- nägemisest ja heaksarvamisest.

Seni tülikamaid formaalsusenoodeid raudteel oli seotud kaupade väljaandmisel volituse põhjal. Väga suuri raskusi sünnitas kauba kättesaamine näit. saajale, kes elas raudteejaamast kaugel, ja kel ehk ei olnud võimalust ise tulla isiklikult jaama kaupa vastu võtma. Kui tahtis kauba vastuvõtmiseks volitada kedagi teist isikut, kes juhtus jaama tulema, siis pidi ta sellele kaasa andma vormalise, tempelmaksustatud ja tõestatud allkirjaga volituse. Kui siis juhtus jaamas selguma, et volitus polnud kõigi eeskirjade kohaselt koostatud, siis tuli volinikul tühjal koju tagasi pöörata, võib-olla kümneid kilomeetreid asjata maha sõites.

Peab sellepärast tervitama uuendust, et hra Teedeministri algatusel on esitatud kava Tempel- maksu seaduse muutmiseks selles mõttes, et raudtee kaubasaadetiste kättesaamise volitused on tempei- maksuvabad. Sellega seoses pannakse raudteel kehtima uus kord saadetiste väljaandmiseks voli- tuste põhjal, mis vastab postil tähtitud saadetiste

väljastamisele volituste järgi. Nimelt tuleb kauba-
saajal, kes tahab volitada teist isikut oma kauba
kättesaamiseks, sellekohane volitustekst kirjutada
kas saatekirja duplikaadil või eraldi, ja ühes sellega
volinikule kaasa anda oma isikutunnistus. Nende
tõenduste esitamisel antakse kaup jaamas volinikule
välja.

Üldiste kulude vähendamise alal seisab Raud-
teede Talitusel veel suur töö ees. Kuna lähemas tule-
vikus ei ole ette näha erilist murrangulist tulude
tõusu reisijate ega ka kaubaveo alal, siis osutub pa-
ratamatuks nõudeks raudtee kulude kokkutõmba-
mine, mis oleks võimalik raudtee käituse ratsionali-
seerimise teel. Osalt on selline kulude kokkuhoid
teostatav vedurite pargi uuendamise ja modernisee-
rimise teel, mis võimaldab kütteenite tunduvat
säästu. Samuti on võimalik vähendada isiklikku
koosseisu kohtadel, eeldusega, et jaamades vasta-
vad sisseaadetud uuendatakse ja mehhaniseeritakse,
näit. pöörmeid tsentraliseeritakse jne. Kõik see
muidugi nõuab suuri investeerimisi. Võib loota, et
hra Teedeministri poolt moodustatud Ratsionali-

seerimise komitee vastavad kavad välja töötab, ja
need ka teostamist leiavad.

Personaali küsimuses möödunud aastas midagi
erilist esile ei kerkinud. Teenijate hulgalisi ümber-
paigutamisi ja eriti vanemate teenijate pensionile
määramisi Ekspluatatsiooniameti alal tuli rõõmus-
taval viisil hoopis vähemal määral ette, kui eelmis-
tel aastatel.

Suurem muudatus oli raudtee juhtkonnas. Kaua-
aegne raudteedirektor dipl.-ins. Jaan Raudsep läks
vanusepiiri ületamisel ametipuhkusele 1. dets. 1938
ja lahkub 1. aprillist 1939. täielikult raudtee teeni-
tusest. Märkimisväärne on veel uue Raudteede Ta-
lituse Nõukogu liikmete määramine 1. jaanuarist
1938 uue Raudteede valitsemise seaduse põhjal (vt.
lähemalt lk. 4—5).

Lõpetades ülevaadet, peab ütleva, et vaatama-
ta piiratud krediitidele ja ainelistele võimalustele on
siiski hulk tõhusat tööd ära tehtud raudtee moder-
niseerimise sihis, ja on küllalt kindlaid eeldusi loo-
ta, et see ülesehitav ja uuendav töö veel suuremal
määral jätkub ka käesoleval aastal.

Liiklusolud Tšehho-Slovakkias *)

„Eesti Raudteele“ kirjutanud Dr. A. Slaviček

Käesolev artikkel on kirjutatud veebruarikuus 1939. a.
ja kirjeldab neid omapäraseid ja väga keerukaid raud-
teeliiklusolusid, mis valitsesid Tšehho-Slovakkias pärast
Sudeedimaa ja teiste piiriäärsete osade loovutamist
naaberriikidele.

Toimet us.

Müncheni (29. septembril 1938. a.) ja hiljem
Wieni kokkulepete põhjal Tšehho-Slovakkia vaba-
riik pidi loovutama piiriäärsed vähemusrahvuste
enamuslega maa-alad kolmele naaberriigile, nimelt
nn. Sudeedimaa — Saksa riigile, Cieszyni piirkonna
— Poolale ja lõpuks Ungari rahvusenamuslega pii-
riäärsed maa-alad Ungarile. Raudteede kogupik-
kus endises Tšehho-Slovakkia tervikriigis oli
13560 km, millest loovutati kokku 4758 km või
35,09%. Loovutatud raudteedest langes suurim osa
Saksa riigile, nimelt 3525 km (74,09%), Ungarile
1060 km (22,28%) ja Poolale 173 km (3,63%).
Veerevast koosseisust said Saksa riigiraudteed
Sudeedimaa arvel 888 vedurit, nendest 117 kiirron-
givedurit, 2160 reisi- ja ametvagunit ning 23000
kaubavagunit. Ka Ungarile ja Poolale tuli vasta-
valt äraantud raudteede kilomeetriarvule propor-
tionaalselt teatav arv vedureid ja vaguneid üle
anda.

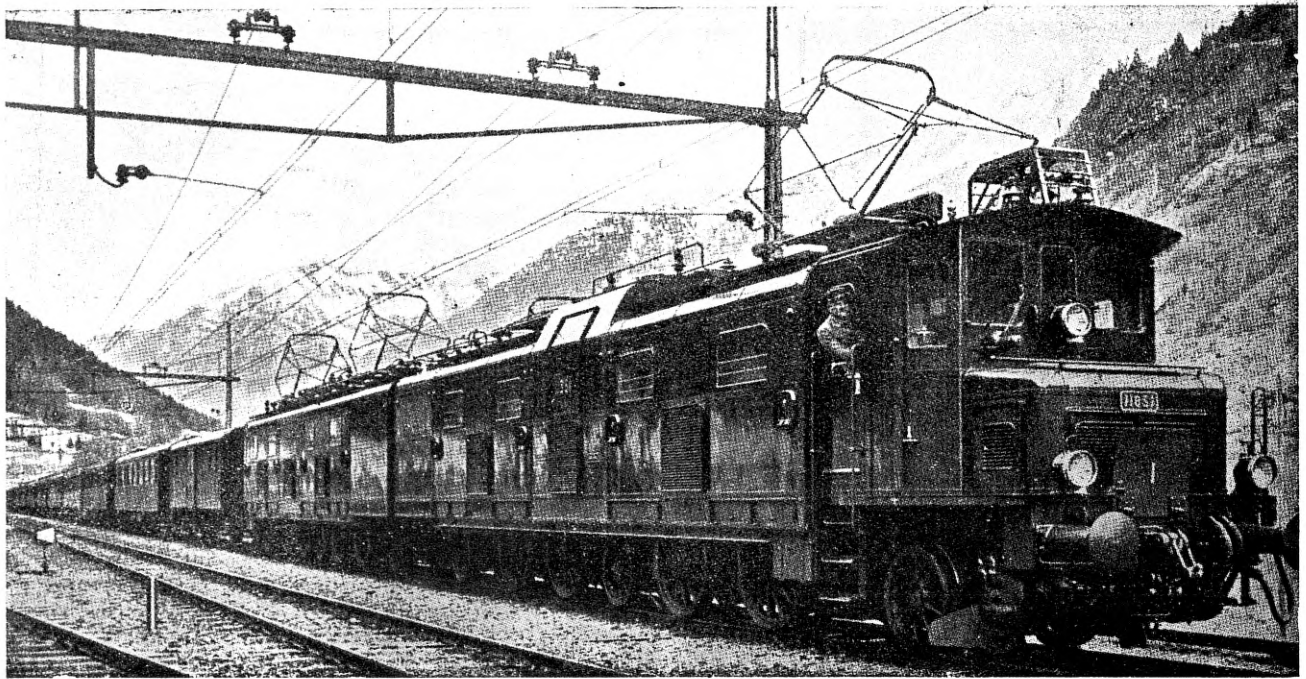
Endises Tšehho-Slovakkia riigis oli 7 riigiraud-
teede direksiooni (Plzen, Praha, Hradec Kralové,
Brno, Olomouc, Bratislava ja Košice). Viimased
omakorda allusid raudteedeministeriumile, asuko-
haga Prahas. Pärast uute piiride kindlaksmäära-
mist kahanes uue riigi, mille ametlikuks nimeks
anti Tšehho-Slovakkia (enne Tšehhoslovakkia),
raudteede võrk 8802 km peale. Košice linn (ungari
keeli Kassa) loovutati Ungarile, automaatselt sel-

lega üleandmisele tuli ka raudteedireksiooni ame-
tihoone ja ametkohustused. Bratislava raudtee-
direksioon, mis asub Slovakkia pealinnas, muudeti
Slovakkia teedeministeriumiks, kellele allub ka
otseselt Slovakkia raudteede (2488 km) valitse-
mine. Karpato-Ukraina osariigi raudteede võrgu
(471 km) valitsemiseks loodi nimetatud osariigi
pealinnas Chustis vastav osariigi autonoomne tee-
deministerium. Ülejäänud 5 direksiooni tšehhi
(böömi) ja moraavia maadel (5843 km) saatus on
veel otsustamata, kuid kindlasti saab nende arv 3
peale vähendatud. Keskvalitsuse Prahas, senise
raudteede ministeriumi ülesanded pandi uuestiasu-
tatud teedeministeriumi peale, kellele alluvad pea-
le raudteede ka post, maanteed ja vee- ning õhu-
teed. Kulude kokkuhoiu mõttes on otsustatud isegi
raudtee- ja postivalitsusi nii keskvalitsuses, kui ka
kohtadel, kus see on võimalik, liita.

Peale Sudeedimaa loovutamist Saksamaale, algas
kohe raudteeliikluse korraldamine uutel piiridel
mõlemi maa vahel. Uute piiride kohaselt saab
Saksa ja Tšehho-Slovakkia vahel olema 70 piiri-
jaama, millest esialgu avatud 49 piiri- ja tollijaama.
Uus piirijoon on eriti raskesse seisukorda viinud
Tšehho-Slovakkia raudteed, kuna enamikus kõik
läbivad uut Saksamaa piiri, mõnes kohas isegi mit-
mekordselt. Allpool toome üksikute sarnaste pea-
linde kirjeldused ühes uute piirijaamadega vasta-
valt uutele riigipiiridele:

Liin (Bogumin)—Hrušov—Prerov—Praha.

See endine Warszawa—Oderberg—Prerov—
Wieni ja Prerov—Česka Trebova—Praha raud-
teeliin uues Tšehho-Slovakkia piirijoones läbib



Elektrirong Tšehho-Slovakkias

Saksa riigi piiri 4 kohas ja uued piirijaamad on järgmised:

| Riik | Jaamad | km Boguminist |
|--------|--------------------------|---------------------|
| Poola | Bogumin | — |
| Tšehhi | Hrušov | 6 |
| " | Moravska Ostrava | 8 |
| " | Marianské Hory | 11 |
| Saksa | Schönbrunn | 14 |
| " | Zauchtel | 33 |
| " | Pohl | 54 |
| " | Deutsch Bölten | 60 |
| Tšehhi | Hranice | 64 |
| " | Prerov | 92 |
| " | Olomouc | 116 |
| " | Cervenka | 136 |
| Saksa | Raudtee Saksa maaalal | ilma raudteejaamata |
| Tšehhi | Moravičany Loštice | 145 |
| Saksa | Müglitz | 148 |
| " | Hohenstadt | 160 |
| " | Triebitz | 195 |
| Tšehhi | Česka Trebova | 202 |
| " | Usti nad Orlici (reosto) | 212 |
| Saksa | Raudtee Saksa maaalal | ilma raudteejaamata |
| Tšehhi | Usti nad Orlici | 213 |
| " | Praha | 266 |

Sellega see liin läbib Saksa riigi territooriumi 2 kohas, kuna peale selle lõikab see raudtee veel kahes kohas Saksa riigi pinda lühemas ulatuses, missugustel vahemaadel aga raudteejaamu ei asu.

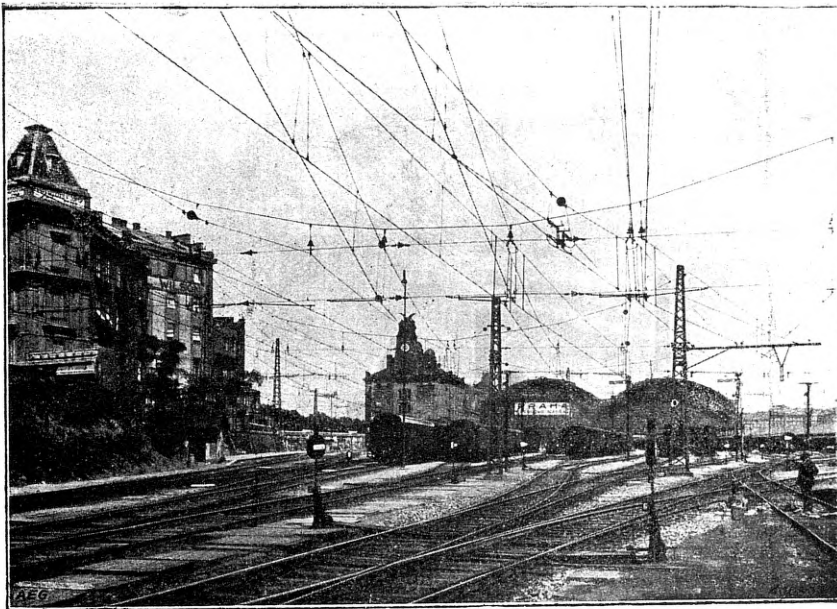
Need kohad on Cervenka ja Moravičany Loštice jaamade vahel ning Usti nad Orlici (Wildenschwert) sõlmjaama juures. Sellel liinil riikidevahelise kokkuleppe järel liiguvad tšehhi otserongid Boguminist Česka Trebova kaudu Prahasse, ilma et need Saksa territooriumi jaamades peatuks. Need rongid teenitakse Tšehhoslovakkia vedurite ja vagunitega ning tšehhi personaaliga. Läbistades Saksa territooriumi, nende rongide reisijad ei allu Saksa tolli, passi ega deviiside formaliteetidele. Samuti liiguvad ka kaubarongid transiidina läbi Saksa maa-alade, ilma et neid Saksa tolli- ega politseivõimud kontrolliks. Reisijate- ja kaubavedu sünnib tšehhi sisetariifide järele ja tulud nendest vedudest Saksa maa-aladel laekuvad tšehhi raudteedele.

Samu õigusi kasutab ka Saksa riigiraudtee oma reisi- ja kaubarongide läbisõidul läbi Tšehho-Slovakkia territooriumi, millest pikemalt allpool.

Berlin—Breslau—Lundenburg—Wieni ühendused.

Kuna nendel liinidel toimub peamiselt Saksa transiitrongide läbisõit, siis allpool peatume pikemalt selle teesihituse juures.

Senini toimus Berlin—Wieni raudteeühendus Leipzig—Regensburg — Passau — Wels — Linz'i kaudu, missugune oli nimetatud kahe suurlinna vahel ainukeseks otseseks raudteeühenduseks Saksa riigi pinnal; ümbersõidu tõttu endisest Tšehho-Slovakkia riigist osutus see liin võrdlemisi pikaks, nimelt Berlin—Passau—Wieni vahemaa võrdub 928 km.



Praha Masaryki raudteejaam
Vaade jaama hallidele

Lühemaid ühendusteid Berlin—Wieni vahel oli neli raudteeliini, nimelt

1. Berlin — Bodenbach — Praha — Gmünd — Wien.

Üldpikkus 723 km, sellest Tšehho-Slovakkia maa-alal (Podmokly—Česke Velenice) 316 km.

2. Berlin Stadtb. — Breslau — Mittenwalde — Wien.

Üldkaugus 758 km, sellest tšehhi raudteid (Mittenwalde—Lundenburg)—206 km.

3. Berlin Anh. Bhf.—Praha—Brno—Wien.

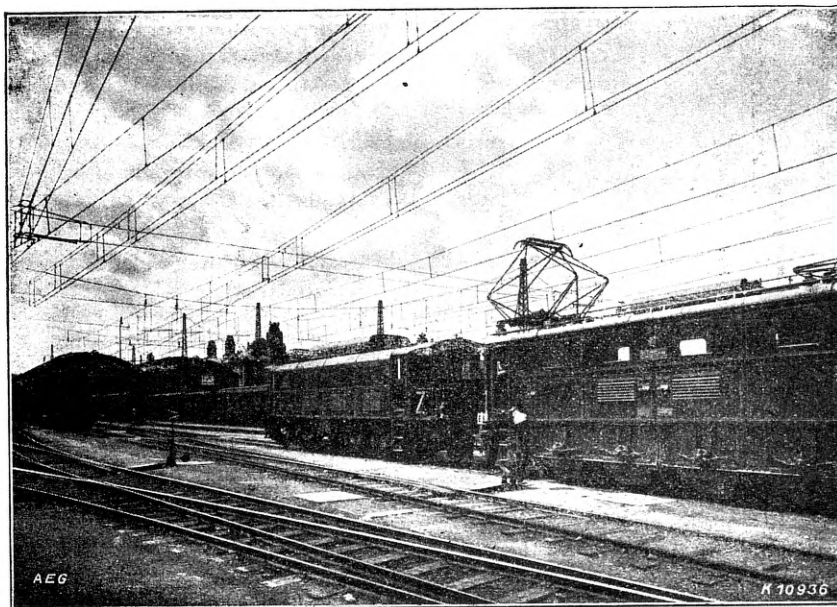
Üldkaugus 779 km, sellest tšehhi raudteid (Bodenbach—Podmokly — Praha — Lundenburg—Breslav) — 448 km.

4. Berlin Stadtb.—Oderberg—Wien.

Üldkaugus 807 km, sellest tšehhi raudteid (Oderberg—Bogumin—Prerov—Lundenburg—Breslav) — 193 km.

Ülaltoodud andmed, mis toodud vanade Tšehho-Slovakkia piiride järel, näitavad, et otsemad raudteeühendused Berlin—Wieni vahel läbistavad Tšehho-Slovakkia riiki. Uute piiride tõmbamisel Tšehho-Slovakkia osatähtsus kauguste suhtes nendes ühendustes vähenes tunduvalt, kuid siiski kõik need 4 ühendused läbistavad teatavas ulatuses ka uut Tšehho-Slovakkia riiki. Vähem kilomeetreid uues Tšehho-Slovakkia riigis annavad liinid:

1. Berlin—Mittenwalde—Brno—Wien ja
2. Berlin—Zauchtel—Prerov—Wien.



Masaryki raudteejaam Prah
Sissesõiduteed jaama

Vastavate kokkulepete põhjal mõlemate riikide vahel on loodud nende kahe liini kaudu Saksa transiit otseühendus läbi uue Tšehho-Slovakkia.

Esimene liin, mis on lühem Annaberg—Zauchteli kaudu ühendusest, saab alguse Breslaust ja läheb vana Saksa piiris Glatzi ja Kamenzi kaudu kuni Mittenwaldeni, siit edasi kuni Lundenburgini läbibastab raudtee 7 korda Tšehho-Slovakkia piiri. Selle liini sihitus on järgmine:

Breslau—Mittenwalde—Zwittau—Wien.

| Riik | J a a m a d | Km |
|---------------|--------------------------|-----|
| Saksa | Breslau | — |
| „ | Glatz | 94 |
| „ | Mittenwalde | 130 |
| „ | Lichtenau | 139 |
| „ | Linsdorf | 145 |
| Tšehhi | Jablonné nad Orlici | 150 |
| „ | Kysperk | 160 |
| „ | Hnatnice | 166 |
| Saksa | Raudtee osa ilma jaamata | — |
| Tšehhi | Usti nad Orlici | 174 |
| Saksa | Raudtee osa ilma jaamata | — |
| Tšehhi | Usti nad Orlici mesto | 175 |
| „ | Česka Trebova | 184 |
| Saksa | Schirmdorf | 191 |
| „ | Abtsdorf | 195 |
| „ | Zwittau | 201 |
| „ | Brüsaun Brünlitz | 217 |
| Tšehhi | Moravska Chrastova | 219 |
| „ | Letovice | 227 |
| „ | Brno | 275 |
| „ | Rajhrad | 287 |
| Saksa | Wojkowitz | 291 |
| Tšehhi | Hrušovany u Brna | 293 |
| „ | Vranovice | 301 |
| Saksa | Pausram | 305 |
| „ | Auspitz | 311 |
| Tšehhi | Raudtee osa ilma jaamata | — |
| Saksa | Saitz | 317 |
| Tšehhi | Rakvice | 322 |
| „ | Podivin | 325 |
| Saksa | Lundenburg | 336 |
| „ | Wien | 419 |

Ülaltoodust on näha, et see liin riivab 7 kohast Tšehho-Slovakkia riiki, eriti läbilõigatud on Brno—Lundenburgi 61 km pikkune teosa, kus 4 korda tuleb läbi Tšehho-Slovakkia sõita.

See 419 km pikkune raudtee, mis osaliselt on üherööpmeline (Breslau—Kamenz 72 km, Rengesdorf—Mittenwalde—Lichtenau—Usti nad Orlici 74 km), kuigi lühem ühendus kahe Saksamaa osa vahel, on esialgu Saksa raudteele teisejärgu

tähtsusega, mille tõttu sel liinil esialgu ainult kaks paari päevast Saksa transiitkiirrongi Breslau—Wieni ühenduses liiklemas on. Peale selle aga kuni 10 paari transiitkaubaronge. Tšehhidele on see liin esmajärgulise tähtsusega, sest Česka Trebowa—Brno—Lundenburgi kaudu toimub sel kaheeröpmelisel teel Tšehho-Slovakkia pealinna — Praha — ja Slovakkia osariigi pealinna — Bratislava — vaheline ühendus. Tšehhidel omakorda tuleb Praha—Bratislava ühenduses 6 korda läbistada Suur-Saksamaa riigipiire.

Palju olulisema tähtsusega on Saksa transiitrongidele kaheeröpmeline piir üle Bogumin—Zauchtel—Lundenburgi, missuguse sihituse plaani avaldame allpool:

Berlin—Annaberg—Zauchtel—Wien.

| Riik | J a a m a d | Km |
|---------------|-----------------------|-----|
| Saksa | Berlin-Charlottenburg | — |
| „ | Breslau | 341 |
| „ | Annaberg | 517 |
| Poola | Bogumin | 522 |
| Tšehhi | Hrušov | 528 |
| „ | Moravska Ostrava | 530 |
| „ | Marianske Hory | 532 |
| Saksa | Schönbrunn | 536 |
| „ | Zauchtel | 566 |
| „ | Pohl | 576 |
| „ | Deutsch Bóltén | 581 |
| Tšehhi | Hranice | 585 |
| „ | Prerov | 624 |
| „ | Hrušky | 709 |
| Saksa | Lundenburg | 714 |
| „ | Wien | 807 |

See liin algab Annabergist Saksa Sileesia piirilt ja läbibastab uute piiride põhjal 9 km ulatuses Poola riigi maa-ala Bogumini juures. Bogumin, endine tšehhi ja saksa ühisjaam Bohumin (saksakeeli Oderberg) langes piiri tõmbamisel Poola riigile. Vastavalt kokkuleppele Poola riigiga, Saksa raudteed loovutasid õiguse kasutada senist Oderbergi (Bogumini) sõlmjaama ühisjaamana, seades omale sisse vastava piirijaama läheduses olevas Annabergi vaksalis.

Berlin—Wieni ühenduses tuleb sellega läbistada Poola riigi piire 9 km ulatuses. See läbilaske küsimus lahendati selliselt, et Saksa rongid läbivad selle Poola vahemaa peatumatult, kusjuures üldse ei puudutata Bogumini peajaama, vaid saksa transiitrongid sõidavad Bogumini välisjaama (Oderberg Aussenbahnhof) kaudu. Tšehhi teosadel, nimelt Hrušov—Marianske Hory ja Hranice—Hrušky vahel Saksa läbisõidurongid üldse ei peatu. Sellel liinil on liiklemas 3 paari transiitkiirronge, millest üks paar koosneb ainuüksi Mitropa magamisvagunitest (1., 2., 3. kl.). Transiitkaubarongide arv on kindlaks määratud 9 paari peale.

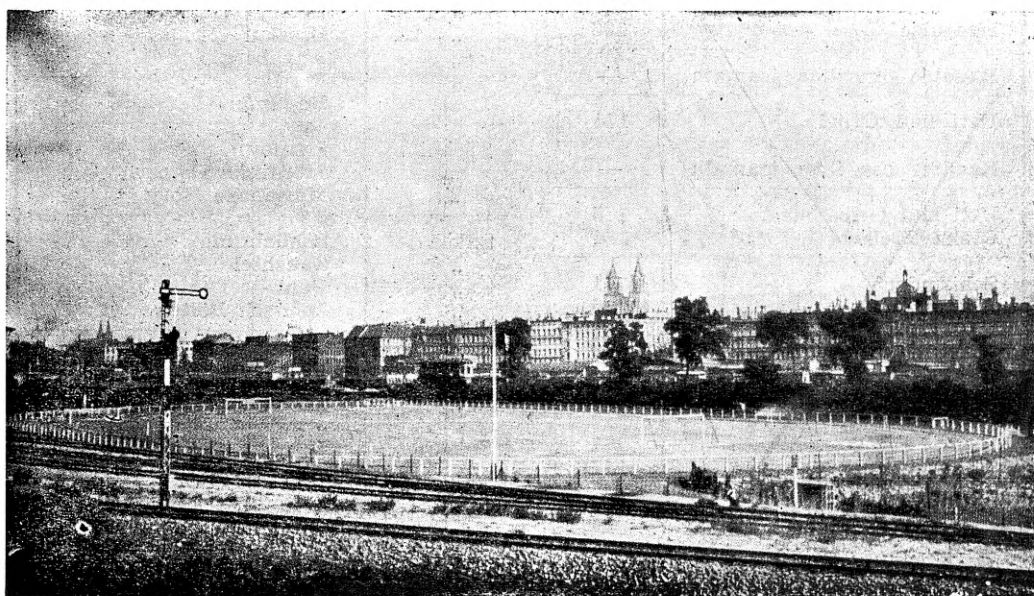
Sõit saksa transiitrongides, läbisõidul läbi Poola ja Tšehho-Slovakkia, toimub igasuguse passi-, tolli- ja deviiside kontrollita. Transiitrongid teenitakse saksa vedurite ja vagunitega ning saksa meeskonnaga. Samuti on nii reisijate-, pagasi-, kui ka kaubaveos kehtivad Saksa sisetariifid ja määrused. Valitsustehniliselt langevad tulud saksa transiitrongide reisijate ja kaubaveost, läbistades Poola ja Tšehho-Slovakkia maa-aladel asuvaid raudteid, Saksa raudteedele. Vastutasuks saavad Poola raudteed õiguse samadel alustel oma ronge juhtida Bogumin—Annaberg—Olza transiitliinil, missugune liin kasutab Saksa raudteid 4 km ulatuses. Tšehho-Slovakkia riigiraudteedel on omakord ühistel alustel kasutada oma rongide läbilaskmiseks.

1. (Moravska-Ostrava) — Schönbrunn—Trieblitz — (Česka-Trebova).

Saksamaalt Tšehho-Slovakkiasse või ümberpöördukt.)*

Teisel kahel Berlin—Wieni otseühenduse liinidel, nimelt Berlin—Prah—Gmünd—Wien ja Berlin—Prah—Brno — Lundenburg — Wien, saksa transiitronge ettenähtud ei ole. Neil mõlemil liinil on küll otserongid liiklemas, kuid iga raudtee arvestab eraldi oma teosa eest veoraha ning passi-, tolli- ja deviiside kontrollid toimuvad tavalise korra järele. Muudatus on ainult piirijaamades, nimelt Berlin—Prah—Gmünd—Wien liinil on piirijaamadeks:

| | enne | nüüd |
|-----------------|------------------|----------------------|
| Saksa | — Bodenbach | — Lobositz |
| Tšehho-Sl. | — Podmokly | — Terezin-Bohusovice |
| „ „ | — Česke-Velenice | — Suchdol |
| Saksa (Austria) | — Gmünd | — Beinhöfen |



Vaade raudteelt Praha linnale

2. (Moravska-Ostrava) — Schönbrunn—Witkowitz — Zauchtel — Pohl — Hrušky — Lundenburg — (Lanzhot) — (Bratislava) ning

3. (Česka-Trebova) — Schirmdorf — Zwitau — (Brno) — Lundenburg — (Lanzhot) — Bratislava raudteeliine, niivõrd, kui need Suur-Saksa riigi piires asuvad.

Peale selle on neil liinil liiklemas nii tšehhi, kui ka saksa reisirongid, mis peatuvad igas jaamas ja mis koosnevad kolmest grupist vaguneist, nimelt 1) läbisõitjatele Saksamaalt Saksamaale ilma tolli- ja passi-formaliteetideta, 2) läbisõitjatele Tšehho-Slovakkia-st Tšehho-Slovakkiasse samuti igasuguste formaalsusteta, 3) reisijatele, kes sõidavad

Üldiselt sellest liinist tuli Tšehho-Slovakkial loovutada Saksamaale ligi 60 km kaheerõppelist raudteed ning kaks tähtsat sõlme- ja piirijaama: Podmokly (Bodenbach) ja Česke Velenice (Gmünd).

Teisel liinil on Berliinist Prahani ühine tee, Prahast edasi alates Usti nad Orlici (Wildenschwert) liini läbib vaheldumisi Saksa ja Tšehhi maa-alasid. Eriti suure tähtsusega sõlme- ja piirijaam Breclav langes sakslastele, kes sellele andsid tagasi endise saksa nime — Lundenburg.

*) Vastastikune rongide läbilaskmine ilma veotasu arvestamata on analoogiline meie Valga—Mõisaküla läti teosa ühiskasutamisele, vahest ainult selle vahega, et sellel teosal tuleb meie rongide läbilaskmise eest teljemaksu maksta. Toimet us.

Mainimisväärt on Plzen'i (Pilsen) linn, mis asub raudteed kaudu Suur-Saksamaa piirist ainult 5 km kaugel. Praha—Plzen—Marienbad—Paris liinidel on tšehhi piirijaamaks: Krimice ja saksa piirijaamaks Tuschkau-Kosolup. Plzen—Eger liinist pidid tšehhid loovutama 96 km raudteed sakslastele. Sellelt liinilt langes kuulus kuurort Marienbad ja suurim sõlmejaam Cheb, saksa keeli — Eger, Saksa riigile. Samuti langes täies ulatuses sakslaste valdusse Eger—Komotau—Bodenbachi kaheööpmeline raudtee (200 km) ühes sellel teel asuva

veel rohkem. Peale piiride ning piirijaamade kindlaksmääramist tuleb mõlematel raudteedel investeerida suuri summasid uute piirijaamade väljaehitamiseks, sest suurem osa ettenähtud piirijaamasid on senini olnud läbisõidu või vähema tähtsusega raudteejaamadeks, missugune ümberkorraldamine otstarbele vastavalt nõuab aega ja suuremaid investeerimisi.

Ka uusi raudteid on kavatsusel ehitada. Tšehho-Slovakkial on projekteerimisel ühendusraudteed Praha ja Chusti vahel, missugused läbistaksid ai-



Karlsbadi kuurort

Karlsbadi maailmakuulsa kuurordi ning Joachimsthali kuurordi ja raadiumikaevandustega. Ka samuti rahvusvahelise kuulsusega ravi-asutus Franzesbad Egeri juures on nüüd Suur-Saksamaa valduses.

Tähtsamatest sõlmjaamadest on nüüd peale eelpool nimetatute Saksa riigiraudteede valduses:

1. Oberhaidi (Hor. Dvoriste) piirijaam—Praha—Linzi liinil.
2. Kaplitz (Kaplice) sõlmjaam (nüüd Saksa raudteede piirijaam) samal liinil.
3. Znaim (Znoimo) sõlmjaam Wien—Iglau liinil.
4. Reichenbergi (Liberec) sõlmejaam Liberec—Praha liinil jne. jne.

Praha ja Karpato-Ukraina osariigi pealinna Chusti vahel on eriti huvitav ühendus. Et raudteed mööda jõuda Chustini, tuleb 3 korda läbistada Saksamaad ja 2 korda Ungarit. Chustist edasi kuni riigi lõunapoolse sopini — Jasina ja Zimirini — tuleb veel kahes kohas ületada Rumeenia riigi piire.

Vähema tähtsusega liinidel on läbilõikamisi

nuükski uue riigi pinda. Sakslastel omatorda on kavatsus juba kõige lähemal ajal ehitada Annabergist Schönbrunnini ühendustee (umbes 15 km), millega oleks kindlustatud oma riigi pinnal magistraaltee Berlin—Breslau—Annaberg—Schönbrunn—Zauchtel—Pohl—Deutsch Bólten.

Peale transiit-raudteeühenduse, on mõlemi riigi vahel kokku lepitud, et Saksamaa ehitab Sileesia ja endise Austria maakondade vahele eksterritoriaalse autotee, missugune saab läbistama Tšehho-Slovakkia riigi maa-ala umbes 70 km ulatuses.

Lõpuks olgu tähendatud, et peale transiitron-gide käikumääramist Berlin—Breslau—Wieni vahel on Balti riikide ja Wieneri vahel kiireimaks ja odavamaks ning mugavamaks ühenduseks sihitus üle Königsberg—Schneidemühl—Berlini ja Breslau, või veel lühem sihitus Berliini puutumata Küstrini ja Frankfurt a/Od. kaudu.

Toimetuse järelmärkus:

Vahepeal on Tšehho-Slovakkia vabariik lakanud eksisteerimast ja selle osad Böömi- ning Määrimaa okupeeritud Saksamaa poolt, seega muutuvad eeltoodud artiklis kirjeldatud piiriülestuse olud täielikult.

Kroonika

EESTI.

RAUDTEEKOOI ASUTAMINE.

Haridusminister on kinnitanud teedeministeeriumi poolt temale läbivaatamiseks ja kinnitamiseks esitatud asutatava raudteekooli põhialused ja õppekava. See uus ja Eestis esmalaadne kool alustab tegevust juba 1. juunil k. a.

Raudteekooli õppekursus on ette nähtud 3-aastase kestvusega, sellest üks aasta eelpraktikat ja kaks järgnevat aastat teoreetilist õppetööd. Koolilõpetajaid valmistatakse ette vedurijuhtide ja teemeistrite kutsealadele. Kooli võetakse 40 õpilast õppeaastas. Esimesed sisseastumiseksamid on tänavu juunikuus.

Kooli võetakse vastu noori, kes on lõpetanud algkooli ja õppinud vähemalt kaks aastat tööstuskoolis või on lõpetanud kahe-aastase ametikooli. Sisseastujate vanadus võib kõikuda 15—18 aasta vahel; nad peavad olema füüsiliselt terved ja tugevad, omades täieulatliku silmanägemise ja kõrvakuulmise, nagu see on nõutav raudteeteenistuse 1. katogoorias. Uued õpilased vaadatakse eelkõige raudteearsti poolt läbi ja siis lastakse nad vastuvõtueksamitele, mis tuleb sooritada matemaatikas, füüsikas ja eesti keeles.

Raudteekooli sissepääsnu õpilased rakendatakse esimesel õppeaastal praktilistele töödele töökodadesse, raudteeliinile ja mujale.

Praktiliste tööde eest saavad raudteeõpilased tasu.

Teisest õppeaastast algab teoreetiline õppetöö. Õpetatakse üldaineid — matemaatikat, füüsikat, keemiat jne., ning samal ajal antakse õpetust ka eriainetes.

Raudteekool jaguneb kahte harru, valmistades ette tulevasi töötajaid veoametile ja ehitusametile. Mõlema haru õpilaste suhe on vastavalt 3:1. Seega võetakse kooli iga aasta 28 raudteeõpilast, kes valmistuvad veoameti kutsealale, ja 12 — ehitusametialale.

Esimese haru eesmärgiks on vedurijuhtide, teise — teemeistrite ettevalmistamine. Raudteeõpilaste arv ja suhe on kalkuleeritud vastavalt tegelikele vajadustele, arvesse võttes ka hilisemaid väljalangemisi ja selektsiooni. Igal juhul on arvestatud nõnda, et meil tulevikus ei tule puudust väljaõppinud vedurijuhtidest ega teemeistritest.

Üld-õppeainetes toimub mõlema haru õppetöö üheskoos ja võrdses ulatuses, eriainetes aga eraldi.

Kuna kool oma õpilaste vähesuse tõttu ei võimalda iseseisva administratsiooni loomist, siis kool jääb töötama eriosakonnana riigi tööstuskooli juures ja selle ruumides. Ühiseks direktoriks jääb Th. Ussisoo. Üldainetes annavad raudteeõpilastele õpetust tööstuskooli õppejõud, kuna eriainetes õpetajateks kutsutakse raudteeinsenere ja -spetsialiste. Tööstuskooli juures leiduvad ka vajalised sisseseaded ja õppetöökojad erioskuste omandamiseks.

Õppetöö uues raudteekoolis tuleb õige pinev: on ette nähtud 42 õppetundi nädalas või 7 tundi päevas. Teoreetilise õppetöö ajal õpilased tasu ei saa, vaid nad peavad maksma õpperaha, mille suurus seni selgumata.

Uudsuseks meie oludes on asjaolu, et kõik kooli rahuldavalt lõpetanud määratakse eranditult raudteele ametisse. Veoametiala lõpetajad leiavad esialgul tööd tehastes lukuseppadena, hiljem vedurijuhi-abidena jne., ehitusala lõpetajad algavad aga oma karjääri remonttöölistena raudteel. Keskmise andekusega ja püüdlikkusega noormees võib 4—5 aasta möödudes pärast kooli lõpetamist tõusta vedurijuhi kohale. Teemeistriks tõus nõuab umbes niisama pikka või veidi rohkem aega, olenedes vakantsetest kohtadest.

Õpilaste vastuvõtul on kavatsus anda mõningaid eesõigusi raudteelaste lastele, kuna nad on maast-madalast raudteega kokku kasvanud ja neil on kergem omandada raudtee-alalisi erioskusi.

Raudteekooli asutamine on tingitud paratamatust vajadusest, et täiendada koosseise oskuslike jõududega. Seni värvati raudteeteenistusse gümnaasiumi ja isegi ülikooli haridusega noori ja püüti neid välja õpetada ametis olles ning erikursustel. Kuid enese hariduse peale juba palju kulutanud noortel on väga raske alustada madalapalgaliste ametikohtadega ja oodata aastaid, kuni ükskord jõuavad hariduslikule tasemele enam-vähem vastavale ametikohale. Säärane asjaolu põhjustab kibedust ja palju pettumusi. Et edaspidi vältida sääraseid nähtusi, tõsteti üles juba 1937. aastal raudteekooli asutamise küsimus. Ligemale kaks aastat kulus komisjonides ja mujal vastavate eeltööde tegemiseks ja kavade koostamiseks, kuni nüüd siis võib ammuoodatud erikool tegevust alustada.

Kõne all on olnud ka raudtee ekspluatatsiooniala ametkonna ettevalmistamise küsimus. See ala omab kahest eelkirjeldatud alast palju erinevusi, mispärast võiks tulevikus mõelda ekspluatatsiooni-ala erikooli asutamisele, kus rohkemal määral õpetataks kaubanduslikke aineid, mis on eriti vajalised jaamaülemate kutse alal. Selle küsimuse lõplikuks lahendamiseks kavatakse korraldada põhjalik uurimine.

SAKSAMAA.

„MITROPA“ MAGAMISVAGUNID KA ROOTSIS JA NORRAS LIKLEMA.

Senini oli Rootsis magamisivagunite teenistus Rootsi raudteede enda käes, milleks riigiraudteed omasid vastava moodsa 1., 2. ja 3. klassi vagunitepargi. Riigiraudteede magamisivagunid olid liiklemas peamiselt siseliinidel, kuid peale selle ka mõnedel liinidel, mis ulatuvad väljaspool riigi piire, näit. Stockholm—Kjobenhavn (Kopenhagen) ja Stockholm—Oslo liinid teenitakse Rootsi riigiraudteede magamisivagunitega.

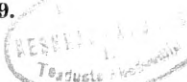
Vastu tulles reisijate soovidele on Rootsi riigiraudteed sisse seadnud magamisivagunite liikluse ka Stockholm—Berliini liinil. Selles otseühenduses aga hakkavad liiklema „Mitropa“ magamisivagunid.

Samuti pannakse „Mitropa“ vagunid käiku Oslo ja Hamburgi vahel.

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. 1939.

Ilmunud 20. märtsil 1939.



Erikirjanduse ülevaade.

DEUTSCHER REICHSBAHN-KALENDER FÜR 1939

13. aastakäik. Pressedienst der Deutschen Reichsbahn. Konkordia — Verlag, Leipzig, Goethestr. 6. 160 lehte kunsttrükipaberil värvilise tiitellehega. Hind 3,20 RMk.

Saksa Riigiraudteede Pressiameti poolt väljaantav, ka väljaspoole Saksa riigipiire hea kuulsuse omandanud „Reichsbahn-Kalender“, astudes 13. aastakäiku, seekord kannab juhtmõtet „Riigiraudteed ja maastik“. Seekordne aastakäik, erinedes oma eelkäijatest, seega tegeleb vähem igasuguse tehnikaga ja vaatleb peamiselt riigiraudtee suhteid ja olukordi Saksa mitmesugustes maastikkudes. Sõna „maastik“ tuleb aga siin võtta kõige laiemas mõttes: pildis ja sõnas käsitlusele tulevad vastava maakoha loodus ja omapära, kultuur ja selle mälestised, rahvalikud omapärasused asundusvormides, talumajade tüübid, rahvarõivastus, aga samuti ka jälle tsivilisatsiooni läbi ümbermuudetud suurtööstus-piirkonnad ja käitis-alad. Kui väga mitmekesised need keskused ja maastikud võivad olla, mida kõiki riigiraudtee laialdane võrk endasse

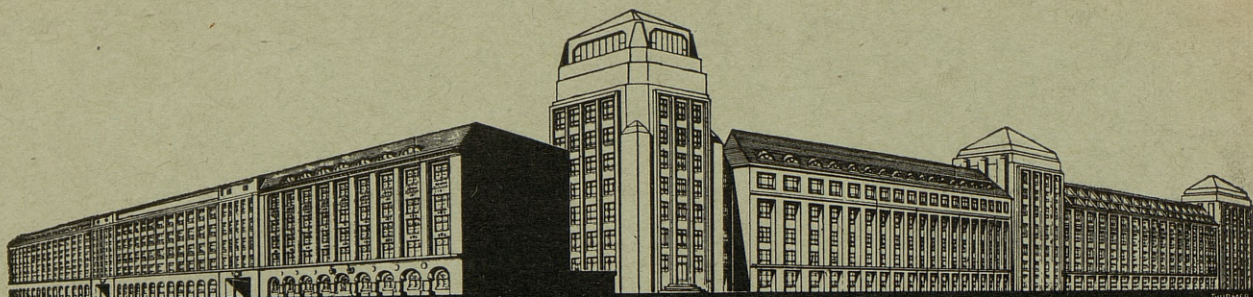
haarab, ja mille üksikute, põhjalikult erinevate osade vahel ühendussidemeid loob, ilmestub kalendri hoolikalt väljavalitud pildi ja teksti materjalist. Raudteel on olnud küllalt tähtis osa etendada mõnegi maakoha soodsa majandusliku arengu elustamisel ja väljakujunemisel. Head liikluse tingimused on soodustanud tööstust, aga ka töödust ja põllumajandust. Ilusad ja huvitava omapäraga maastikud muutuvad kättesaadavateks ja juurdepääsetavateks eriti raudteeühenduse kaudu, mis seega võimaldab laiematele hulkadelegi tutvuda paljude vaatamisväärsustega.

Peale nende, sellele juhtmõttele pühendatud lehtede, toob kalendri aastakäik, nagu ka varemalt, kujutusi ja kirjeldusi raudteelasest ja tema tööpõllult, kui ka mõnesuguseid väljalõikeid riigiraudtee käitusest ja tema suhtest majanduse ja tehnika aladele.

Kõike seda huvitavat materjali toob „Reichsbahn-Kalender“ seekord juba Suur-Saksamaalt, seega ka Austriast ja sudeedisakslaste maa-aladelt, mis läbi on toodu muutunud veelgi huvitavamaks ja mitmekesisemaks.

Järgmine meie ajakirja number ilmub aprilli kuu esimesel poolel

Ajakiri „Eesti Raudtee“



KNORR-BREMSE

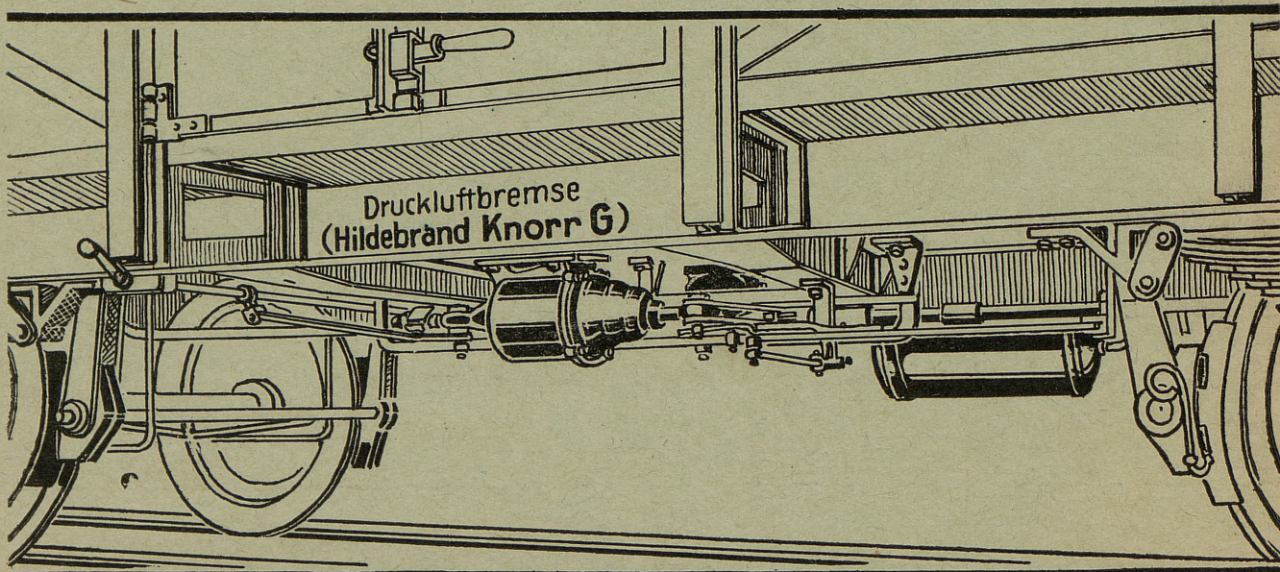
Knorr-õhkpidurid raudteede jaoks

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

"Grand Prix"
Pariisi maailmanäitusel 1937



Hildebrand-Knorr kaubavaguni pidurivarustus



KNORR-BREMSE A-G BERLIN