

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

TELLIMISE HIND (kaasannetega):

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

KUULUTUSE HINNAD:

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

Nr. 1 (128)

15. veebruaril 1936

15. aastakäik

Aasta vahetusel

Teedeminister O. Sternbeck

Tallinna Linna
Keskraamatukogu



Kolonel O. Sternbeck
Teedeminister

Meie majandusaasta teatavasti ei ühtu kodanlise aastaga. Ja kui majandusaasta kord läbi on, siis läheb veel hulk aega, enne kui valmivad pikad täpsad ning seejuures õige igavad aruanded selle aasta tulemuste üle. Nende aruannete analüüs võtab veel oma aja. Kui kõik need toimingud läbi on ja lugejale võimalik on ette kanda selgeid tagasisivaateid ning kindlaid väljavaateid tulevikku, siis tavaline lugeja seda ettekannet harilikult enam üldse ei loe. Elu on edasi läinud, olud ja konjunktuurid võivad olla sootuks teised ning lugeja läheb juba külmalt mööda sellest, mis sündis poolteist aastat tagasi. Ülevaateid ja väljavaateid oodatakse ikka traditsioonilisel kodanlisel aastavahetusel, hoolimata sellest, et siis nende ülevaadete andmiseks ja kindlate väljavaadete fikseerimiseks veel kõik alused puuduvad. Ka seegi ootamine on üks osa meie kärsitust, kiirustavast ning tõttavast ajavaimust, mis vast on kõige teravamini silmatorkav nähe meie ajastul.

Vanasti oli inimestel „aega elada ja aega surra“. Ülimalt tarkusena fikseeriti see ajasse suhtumine isegi tolle aja suurimastesse tarkusallikatesse. Kui aga möödunud aastal üks Euroopa teedeministritest drakooniliselt hakkas piirama autode sõidukiirust ja arvamist avaldas, et parem olewat veerand tundi hilineda kohtamisele kui mõni aasta varemalt jõuda taevariiki, siis ei võetud ei seda väljendust ega ka

maksmapandud piiramisi sugugi soojalt vastu...

Kiirus — selle hüüdsõna võlu mõjust ei ole praegusel ajal vaba ükski eluavaldus, ükski majandusharu, ükski tööstus. Kõige vähem aga liiklemine. Kui praegu lehitseda suurriikide liiklemisasjandust ja liiklemisvahendeid käsitlevaid tehnilisi ajakirju, siis leiab sealt vähemalt ühe kolmandiku lehekülgedest täidetud olevat artiklitega ning uudistega, mis jutustavad kiiruse vahetpidamata suurendamisest kõigil liiklemisvahenditel. Kui veel mõni aasta tagasi nõndanimetatud „lendavad“ raudteerongid olid haruldused, siis nüüd näib üldine tendents iga pool suunduvat sinnapoole, et mõne aasta pärast nii mõneski riigis endised „aeglased“ rongid jäävad samasuguseks harulduseks, kui seda mõni aasta tagasi olid üksikud „lendavad“. Sama sünnib kaubaveoga. Sõna „väike kiirus“ järkjärgult kaob kaubaveotariifidest, kaubavagunid pea üldiselt varustatakse öhkpiduritega, et võimaldada nende juurdehaakimist igasuguste rongide külge ja suurendada puht-kaubaveorongide liikumisekiirust.

Isegi kõige kiirem liiklemisvahend — lennuk — ei lepi oma seniste saavutustega. Peadpööritava sagedusega järgnevad üksteisele teated ikka suurematest ja suurematest kiiruse saavutamistest. Kui kümnekond aastat tagasi 200 kilomeetrit tunnis loeti väga heaks kiiruseks spetsiaalsele üheistmelisele sõjaväelennukile, siis praegu moodsad 12—15-istmelised reisilennukid võivad teha 270—300 kilomeetrit tunnis. Ning juba räägitakse 400 km/t ületamisest suurte reisilennukitega. Seejuures on osatud lennukite ehitamiskulusid niivõrd alla viia ja mootorite töötamisekonoomsust niivõrd tõsta, et sellise kiirusetõstmise juures ei inves-

teerimise- ega ka ekspluatatsioonikulud sugugi tõusnud ei ole. Arenemise suund võimaldab kaunis kindlasti ennustada, et paarikümne aasta pärast väga suur osa *kergest* liiklemisest, kui mitte just kõik kerge liiklemine, saab toimuma õhus.

Niisugune on ajavaim, selline on arenemise suund. Kui ebameeldiv see ka paljudele ei oleks, olematuks seda vaimu, seda tendentsi ei suuda teha keegi. Nakatatud oleme sellest tendentsist ka meiegi, vaatamata meie kitsastele ning primitiivsetele oludele. Olematuks ei saa meie seda tendentsi teha ka meil. Siin ei aita ei surved ega keeluvahendid. Mida rahvas tahab, seda tema viimaks ikkagi saab.

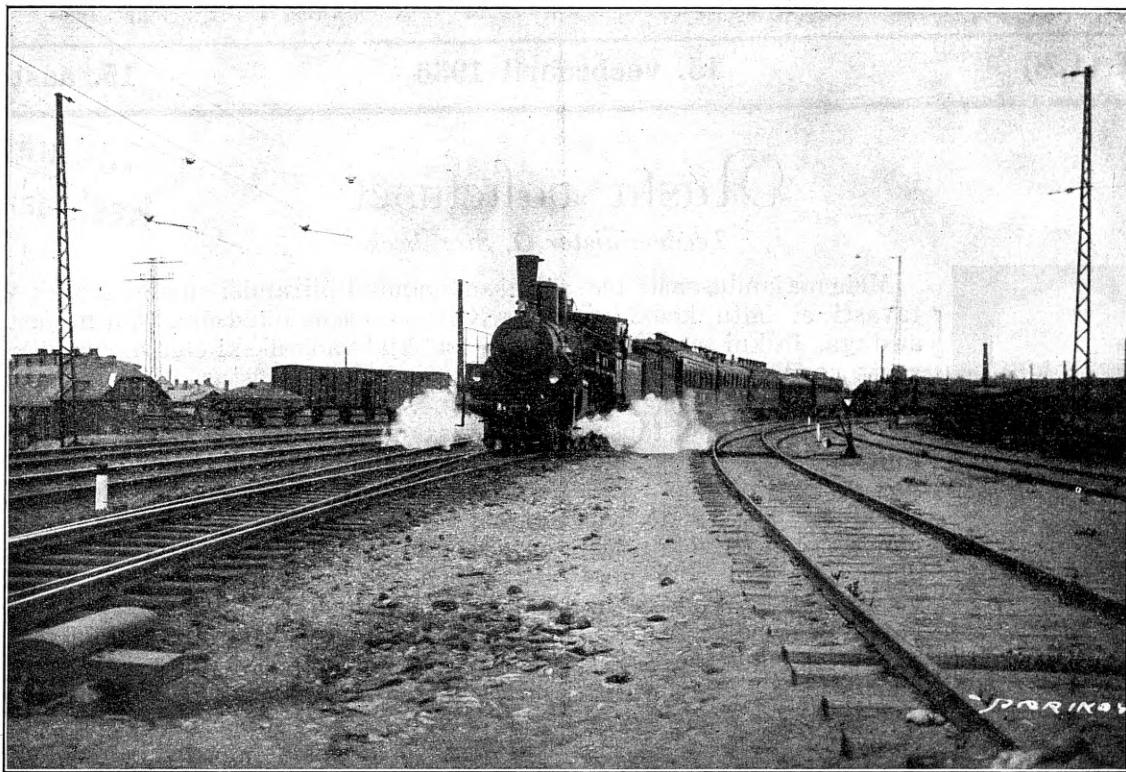
de liiklemisettevõtete kätte, kes rahva soove rahuldada suudavad.

Sellega oleme jällegi jõudnud raudteede vana valulapse — teiste liiklemisvahendite konkurentsi — juurde.

Ka siin võib meile möödunud aasta, mille kohta küll veel täpsad kokkuvõtted puuduvad, kindlasti öelda, et tont sageli nii hirmus ei olegi, kui teda seinale maalitakse.

Maanteeliinid on töötanud tublisti, kuid... reisijate arv raudteedel ei ole sellest sugugi vähenenud, vaid ümberpöörduvalt tõusnud. Raudtee tulud reisijateveost näitavad järjekindlat tõusutendentsi, omnibuste konkurentstile vaatamata.

Liiklemisvahendite olemasolu iseenesest



„Balti ekspress“ väljasõidul Tallinna jaamast

Kui möödunud aastal meie raudtee käima laskis nõndanimetatud „Balti ekspressi“, siis kuuldus alguses küllalt hääli, mis selle katse eest hoiatasid. Arvati, et sellele rongile küllalt välissõitjaid ei leidu ja meil endil selle järel vajadust ei ole. Niihästi üks kui ka teine kartus on aasta jooksul osutunud tühisteks. Sõitjate puuduse peale kaevata ei saa keegi, rongi tasuvus on väljaspool kahtlust.

Sama pilti näeme esimestel diisel-elektristel vagunitel, mis möödunud aastal käiku lasti. Ennemalt võib kaevata ruumipuuduse üle kui reisijate vähesuse üle.

Need näited osutavad selgesti, missugust rada meil tuleb käia. Kui rahva soove rahuldakse, siis ei jää ka tulud tulemata. Kui seda aga ei tehta, siis veerevad need tulud nen-

kiirendab majanduslist ringvoolu ja suurendab liiklemisvajadust. Uute liiklemisvahendite juurdetulek ei tähenda veel alati vanade ärahävitamist, ärasurmamist. Kui kasvab liiklemisvajadus, jätkub vedusid nii ühele kui teisele. Ainult liialdus, „üleproduktioon“, viib pankrotti ühed kui teised. Kui aga vahendite kogusumma veel ei ületa üldiste tarviduste rahuldamiseks vajalikku hulka, siis ei saa veel öieti juttu olla üksteise surnuksvõistlemisest. Vaja on ainult leida õige tee olemasolevate vajaduste ning nõuete rahuldamiseks — ja tööd jätkub kõigile.

Mis suunas need nõuded arenevad, seda nägime ülalpool. Esimesed sammud nende nõuete rahuldamiseks on meie raudteedel astutud. Et nad õieti on astutud, seda näitavad

tulemused selgesti, ilma et ära pruugiks oodata täpsa statistika valmimist.

Esimestele sammudele peavad järgnema ka teised ja kolmandad. Ajavaimuga kaasaskäimisest ei pääse ka meiegi raudteed. Ma ei tahaks kahelda selle juures, et iga raudteelane selles töös täie jõuga kaasa tõmbab.

Meie raudtee on praegu üks vähestest maailmas, mis töötab kahjudeta ja isegi ülejääkidega. Olen kindel, et meie raudtee kord saab ka eeskujulikuks rahva soovide ning nõuete rahuldamise suhtes.

Selleks on ta juba õige suuna võtnud.

Head jatku samas suunas uuel aastal!

Märkmeid isikliku koosseisu ettevalmistamisest raudteel

Kolonel-leitnant J. Kasak

Viimastel aastatel on meil märgata erilist huvi reisimiseks. Selleks andsid kahtlemata suurt tõuget odavad rahva- ehk huvirongid, mille tõttu paljudki kodanikud külastasid kodumaa kaunimaid kohti. Tuleb kõigiti loota, et tulevikus see huvi ei raage, vaid isegi suureneb, eriti noorsoo hulgas. Kahjuks meie enamikus tunneme kodumaad veel liiga vähe, oleks vaja veel tunduvalt enam reisida, siis näeme, kui palju on kodumaal ilusaid vaatamisväärsusi kohti.

Reisimine on harjumus. Ta võib tekkida eeskätt siis, kui see on mõnus, kättesaadav ja seotud heade mälestustega. Reisimise virgutamiseks on suur sõna kaasa öelda raudteel.

Reisides või kaupa saates kodanikud puutuvad kokku raudteelastega, eriti rongi- ja jaamateenijatega. Nende tegevus on nii mõnigi kord põhjuseks, kas kodanik pöörab järgmisel vajadusel raudtee või mõne muu liiklemisevahendi poole.

Ametnik on riigivõimu esindaja kohal. Ametniku käitumine tekitab kodanikul tihti arvamisi riigivõimu kohta. Niisama ametniku välimus, kasvatus ja käitumine jätab eriti välismaa turistidele esijoones mälestusi riigist, kus ta viibib. Enamikul juhtumitel on ikkagi võimalus tutvuneda teiste maadega läbisõidul, saades muljeid eriti raudteel viibides.

Ametnikud, kes kannavad vormi, leiavad erilist tähelepanu kaaskodanikkude poolt. Kui siin on näha midagi võõrastavat, siis riivab see eriti valusalt silma ja jääb palju enam mällu, kui juhus isikuga, kes ei kannu vormi. Vormikandja ülalpeost tehakse järeldusi mitte tema isiku suhtes, vaid terve ametkonna kohta. Sellest suur vajadus kanda vormi korralikult, kusjuures vormikandja peab esinema laitmatult. Vormiriie võib olla vana, kuid peab olema puhas ja korras.

Raudteelaste kasvatusele ja väljaõppele on pööratud välismaadel tõsiselt tähelepanu, seejuures ollakse eeskätt muidugi huvitatud liiklemise ja kaubanduse alal teotsevate isikute ettevalmistamisest. On ju need ametnikud peamised, kellega kodanikkudel tuleb raudteel kokku puu-

tuda. Peale eriala tundmise on paljudes riikides pandud erilist rõhku nende ametnikkude välimusele, viisakusele ja oskusele käituda raudtee tarvitajatega.

Viibides möödunud aastal välisriikide raudteedel, oli näha väga mitmekesisest ettevalmistuse tasest ja korda. Kuid kõikjal, kus oli võimalust rääkida raudtee juhtidega, oli kõnelusi raudteelaste ettevalmistuse vajadustest, nende kutseoskuse ja üldise silmaringi laiendamisest. Nõuab ju käesolev aeg raudteelastelt suurt oskust tõmmata vedusid raudteele, jälgida pidevalt teiste transportetevõtete tegevust ja võimeid ning rahuldada väga nõudlikke raudtee kasutajaid. Pealegi on mitmes kohas raudteel palju kõrvalharusid, nagu vedude teostamine autodega, omnibuseelinide korraldamine, võõrastemajad jne.

Vaadeldes teiste riikide ettevalmistust, võiks peatuda esijoones Läti, Poola ja Saksa ettevalmistuse vaatlusel.

Läti is on uute ekspluatatsiooni ametnikkude ettevalmistamiseks tehnikumi juures eriklass. Nimetatud klassi võetakse vastu keskkooli haridusega meeskodanikke, kes vastavad terviseliselt raudtee nõuetele. Kursus kestab kaks aastat, kusjuures suvel töötavad õpilased praktikantidena raudteel. Õppejõududeks on osaliselt raudtee kõrgemad ametnikud. Seega on Raudteevalitsusel võimalus jälgida õpilaste edasipüüdmist ja võimeid, omades andmeid, mis töö peale iga õpilane on eriti kohane. Kursuse lõpetanutest saab liiklemise- ja kaubandusametid esialgu nooremaid jaamakorraldajaid, jaamateenijaid, liiklemise- ja kaubandusametnikke, laekureid jne. Seesuguse ettevalmistuse juures saab tulevikus ühtlane hea koosseis. Kahjuks on senini neid ametnikke raudteel veel vähe.

Madalamatele ametkohtadele võetakse vähemalt algkooli haridusega isikuid. Üksikute ametite järgi on korraldatud erikursusi ja loenguid. Üheks märkimisväärseks asjaoluks on nõue, et teenistusse võetavad isikud katsetatakse psühhotehniliselt, kas nad vastavad raudtee nõuetele.

Poolas korraldatakse kutsealade järgi mitmesuguse kestusega kursusi. Niisama kontrollitakse teadmisi perioodiliste ja erikatsetega.

Saksas on pööratud raudteelaste ettevalmistusele eriti suurt tähelepanu. Suureks kergenduseks on siin üldine korra armastamine, mis on kõikjal omaseks muutunud ja mis tihhti kergendab ametniku tööd. Vormi armastatakse ja osatakse kanda. Ühtlase väljaõppe saavutamiseks korraldatakse kursusi erikoolides; liiklemise ala väljaõppe üks suuremaid tsentre on Brandenburgis (62 km kaugusel Berliinist).

Uute isikute vastuvõtt sünnib erilise hoolsa valikuga ja täpsate kindlaks-määratud eeskirjade järele.

Ka mujal näeme igasuguseid püüdeid raudteelaste ettevalmistamiseks eriti omal erialal. Selleks korraldatakse kursusi, loenguid ja eksame, viimaseid mitmes riigis liiklemise alal tegutsejate suhtes teadmiste kontrollimise korras iga 3—5 aasta järgi. Uute inimeste vastuvõtmisel katsutakse saada häid ja juhtivatele kohtadele vastavalt parima üldharidusega isikuid.

Mis puutub Ekspluatatsiooniameti teenijate ettevalmistusse meil, siis mitmesugustel põhjustel ei olnud võimalik varem panna maksma kindlaid sihtjooni isikute ametisse võtmisel, määramisel ja ettevalmistamisel. Nii näiteks 1925. a. maksmapandud eksamineerimiskorda ei viidud ellu kõrvalmõjutuste tõttu. Seetõttu enamik isikuid, kes teenis kaubandusealal, oli eksamineerimata ja tundis enam-vähem küll oma igapäevast tööd, kuid kaasametniku asendamisel, abistamisel või uute küsimuste tekkimisel — olid tihhti suured raskused. Ka leidsid sarnaseid isikuid ka teistel aladel. Ja see on arusaadav, kui võtta arvesse asjaolu, et senini on suudetud korraldada ainult väiksel määral õppetööd, kuna teenijad on paisatud laiali

üle riigi. Pealegi puuduvad ajakohased eeskirjad ja käsiraamatud.

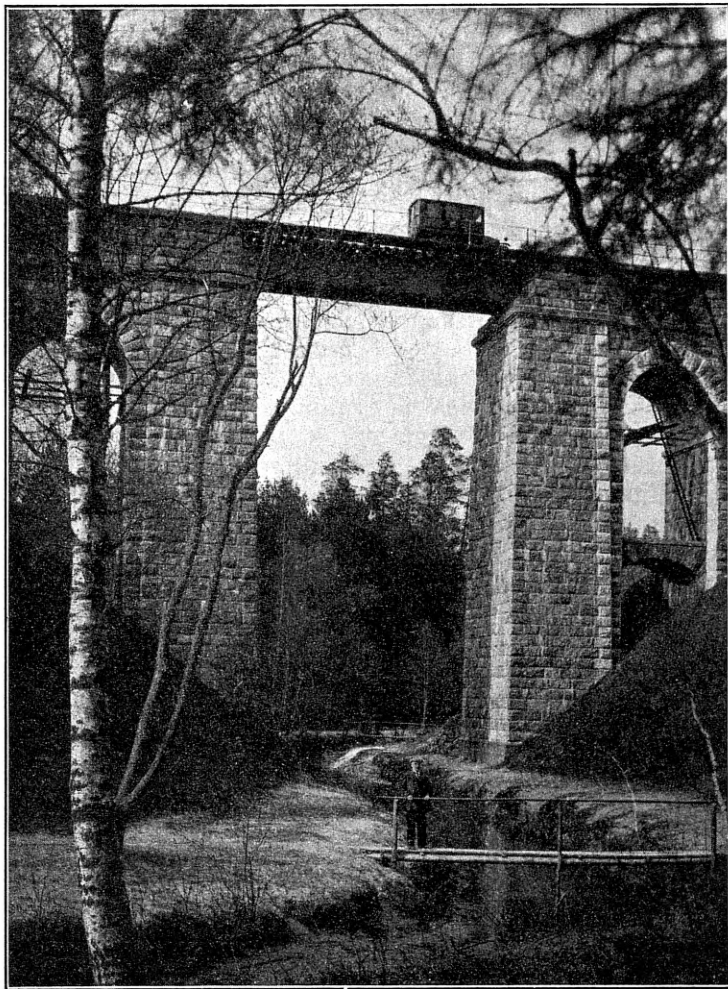
Sellele olukorrale tegi lõpu eelmisel aastal antud raudtee teenijate eksamineerimiskorra ilmumine, mis härra Teedeministri poolt 24. 10. 1935 kinnitatud. Nimetatud korra alusel on määratud kindlaks, mis igal alal teotsev raudteelane peab teadma. Selle kava kohaselt algasid eksamid alates 1. detsembrist. Katsetele määratakse eeskätt neid, kes pole vastavat eksamit sooritanud, kelle kohta puuduvad küllalt kindlad tõendused eksamite sooritamise kohta, keda on kavatsus uuele kohale edasi viia või

kelle teadmistes on tekkinud kahtlusi.

Eksamid korraldatakse vastavalt ametikohale kas ameti- või liinikomisjonis. Ametikomisjonis eksamineeritakse jaamaülemaid, jaamakorraldajaid, liiklemise- ja lähetusametnikke, rongijuhte, telegraafiametnikke ja kaubanduse alal tegutsevaid isikuid, peale piletimüüjate. Liinikomisjonis eksamineeritakse alamatel ametkohtadel teenivaid isikuid; need eksamid korraldatakse kohapeal.

Eksamitele on määratud ka osalt vanemaid teenijaid, kes pikemat aega on kohal teeninud. Nende käest on nõutud tunduvalt vähem, kui noorte käest, võttes arvesse vanemate teenijate pikaajalist teenistust. Üldse peab tähendama, et eksamikomisjonid töötavad suure erapooletusega ja küsimused, mis esitatakse, on üldse kerged ning on seoses igapäevases teenistuses vajalike küsimustega. Äpardused eksamitel tulevad peamiselt lambipalavikust ja tihti vähesest ettevalmistusest. Eksamite küsimuse kohta armastatakse kohapeal tolmu keerutada ja üksteist hirmutada, et küsitavat palju ja konksudega. Osalt on siin tegemist teiste hirmutamise, osalt oma mitteteadmiste varjamisega või ebaausate võtetega.

Uute isikute võtmisel Ekspluatatsiooni-



Tuderna sild

Valga—Petseri teeosal. Silla pikkus 57 m ja kõrgus 21 m

ameti teenistusse on igat vastuvõetut kõigiti kaalutud, andes koht kõige paremale. Ka on olukord uute vastuvõtmise suhtes praegu väga hea — soovijaid astuda riigiteenistusse on palju, seega võimalik häid valida. Esialgu võetakse isik ajutiselt teenistusse, et näha tema võimeid ja omadusi, kusjuures nõrkadel või korratutel tuleb loobuda raudtee teenistusest. Kohtade vabanemisel, ajutise katseaja läbitemgemisel ja vastava eksami sooritamisel alles määratakse isik mõnele väiksele kohale. Edasisaamine oleneb täiesti isiku tööst, võimetest ja üldisest arengust ning ettevalmistusest.

Ametnikkude ettevalmistamiseks on peale eksamite korraldatud kursusi kohal ja rongiteenijatele — Tallinnas. Ka peeti jaanuaris k. a. esimene ekspluatatsioonipäev, kus esineti rea referaatidega. Praegu kestvad eksamid annavad hea materjali, mida arvestatakse edaspidise õppetöö korraldamisel. Tulevikus on kavatsusel:

— liiklemise alal teotsevatele isikutele korraldada kursusi Tallinnas ja üksikuid loenguid ja referaate kohal. Üha kiiremaks muutuv liikumine nõuab liiklemise alal teotsevatelt isikutelt peale täpsa täitmise ka head ettevalmistamist. Turistide liikumine muutub järjest elavamaks, mis nõuab ametnikkudelt head kodumaa tundmist, et reisijatele abiks olla. Tulevikus tuleb kaotada vahe laia- ja kitsarööpmelisel raudteel teenivate isikute ettevalmistamise vahel, mis annaks palju õiglasema võimaluse määramistel;

— kaubanduse ala peale tuleb enam rõhku panna, kuna see ala on jäänud meil varju. Lähemas tulevikus on möödapääsematu kodu- ja kodustveo korraldamine. Ka peab tundma kaupade liikumist, et teda osata tõmmata raudteele. Seega kaubandusalal tuleb võtta ette pidev õppetöö;

— rongiteenistuse ala ettevalmistamine

koondub Tallinna reservi. Kõik isikud, keda võetakse rongiteenistusse, peavad teatava aja teenima Tallinnas. Parimaks õpetamiseks korraldatakse Tallinna reservis õppeklass;

— uute koosseisudega kaotati telefonistid ja kõik nimetati telegrafistideks. Seega tulevikus kõik sel alal teenijad peavad oskama käsitada nii telegraafi kui ka telefoni. See asjaolu kergendab töö jaotust ja määramisi.

Peale õppetöö tuleb kõikidel ülematel pidevalt jätkata kasvatustööd, et alluvad ametnikud suudaksid kõikjal väärikalt esineda ning olla tublid ja ustavad. Eriti tuleb korralikkust rõhutada Ekspluatatsiooniameti teenijate suhtes, sest nemad puutuvad pidevalt kokku raudtee kasutajatega. Siin vajab peale oma ala tundmist erilist allakriipsutamist oskus hästi käsitada raudtee tarvitajatega ja anda neile kõiki vajalikke seletusi nii reisijate- kui ka kaubaveo alal.

Et soodustada väljaõpet, on praegu koostamisel liiklemise määrustik (end. TEM), rongiteenijate, jaamaülemate, kaubanduseala ja majanduseala eeskirjad ning mõningad vahemad juhtkirjad. Need ametlikud eeskirjad ilmuvad loodetavasti veel käesoleval kevadel, mille järgi tuleb asuda õpperaamatute ja käsiraamatute koostamisele. Tulevikus tuleb veel läbi töötada eeskiri isikliku koosseisu korraldamise kohta.

Kui võrrelda meie Ekspluatatsiooniameti teenijate ülalpidamist ja suhtumist reisijatele teiste riikide liiklemiseala teenijatega, siis ei ole see mitte halb, vaid isegi parem kui mõneski riigis. Kuid meie rahvas on korraarmastaja haritud rahvas ja seega meie, Ekspluatatsiooniameti teenijad, peame sammuma esireas kõige parema ettevalmistuse saanud raudteelastega. Ja seda meie suudame ja saame. Igatahes peavad kaduma nähted, nagu ebaviisakas käitumine reisijate suhtes, ametnike korratu ülalpidamine, teenistuskohuste mittetundmine jne.

Tagasivaade 1935 aastale

E. Timma

Möödunud aasta meie Vabariigi raudteede tegevuses, võib öelda, oli murdeaastaks, kus seni meil valitsenud vana vene vaim ometi kord paratamata pidi alluma Lääne-Euroopa mõjutustele.

See oli üks helgematest aastatest kogu Vabariigi kestel, kus raudtee oli teinud nii märgatavat edusammu, et seda mitte üksi raudteelased ise, vaid ka raudteekasustajad, reisija publikum ja kaubasaatja-klientuur avameelselt tunnistada võivad.

Üksikasjalisemalt neid saavutusi vaatlusele võttes, peatume kõige pealt sõidukite pargi

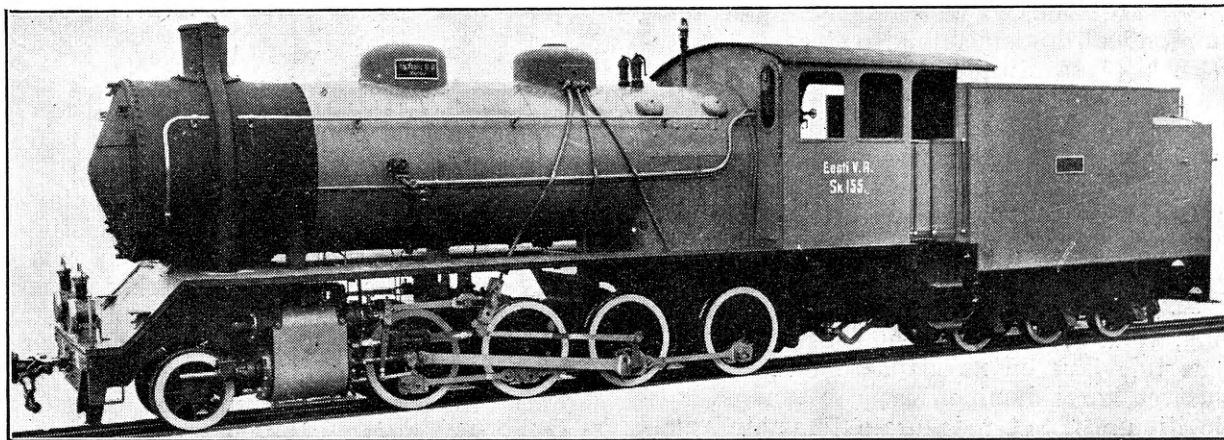
juures. Möödunud aastal võeti kasutamisele raudtee peatehastes ehitatud üks laiarööpmeline diisel-mootorvagun, Sadamatehastes ehitatud kaks kitsarööpmelise tee diisel-mootorvagunit ja ka A/S. Franz Krulli tehastes valmistatud seeria veduritest 3 kitsarööpmelise tee Sk vedurit. See veomasinate täiendus on raudteele küllalt suure tähtsusega, sest see võimaldas sõidukiirusi, eriti kitsarööpmelisel teel, tõsta murranguliselt. Uued mootorvagunid on ehitusviisilt tõesti nägusad, kuid, peab tähendama, siiski suure puudusega, mis ehk küll alles hiljem ennast teravamalt tunda annab, sest

praegu on reisipublikum veel kiiruse mõju all; nimelt on nii diisel-mootorvagunites kui ka nendele järelehaagitavates, väliselt ka moodsates, vagunites, istekohad ehitatud niivõrd kokkusuutult, et sõitmine neis pikapeale tundub piina ja vintsutusena. Diisel-mootorvagunid, eriti kitsarööpmelisel teel, ei ole suutelised pealiinidel (Tallinn-Sadam — Pärnu või Tallinn-Sadam — Viljandi) asendama aururonge, sest üks diiselmootor on võimeline eeskirjade järgi ainult üht lisavagunit (hiljem võib olla katseviisil ka kaht vagunit) vedama. See aga ei vasta tegelikkudele nõuetele, sest pealiinidel on liiklemine märksa elavam ja reisijad on õigustatud praegusel autovõistluse ajajärgul nõudma rohkem mugavusi. Sellest järgneb, et diiselmootorvagunid ei ole küllaldased pealiinide liikluse tarviduste rahuldamiseks, vaid otstarbekohased oleksid nad ainult vähema liiklusega liinidel, kuna aga pealiinide jaoks ka kitsal rööpmel peaksid tarvitusel olema kergema ehitusega kiired auruvedurid, mis on suutelised 4—5 vagunist koosnevat rongi vedama kuni 80 km/t

kiirusega. Muidugi seni aga, kui veel puuduvad muud säärased kiiremad liikumise vahendid, peavad diisel-mootorvagunid nende ülesandide täitma ka pealiinidel.

Kolme uue kitsarööpmelise veduri juurde-soetamisega avanes raudteel võimalus osaliselt ratsionaliseerida rongide liiklemist Türi — Mõisaküla liinil. Praegu on raudteel Sk vedureid 13 tükki; kui veel juurde ehitada 5—7 seda tüüpi vedurit, siis oleks kogu liiklus Tallinn-Sadam — Pärnu, Tallinn-Sadam — Viljandi — Mõisaküla ja osaliselt Rapla — Virtsu liinidel vedurimajanduse alal ratsionaliseeritud; ühtlasi võimaldaks see seniseid väikese sõidukiirusega ja veovõimega ning suure kütetarvitusega vedureid käitusest kõrvale heita. Viimaseid on veel terve leegion. Allpool toome mõned võrdlevad andmed uute ja vanade vedurite kohta:

Välja minnes ametlike maksvate küttenormide andmeist kehtivusega 1. novembrist 1934. a. selgub, et seeria Sk ja seeria A, B, D, E vedurite küttekulu on järgmine:



Kitsarööpmelise Sk vedurid

ehitatud a/s. Franz Krulli tehastes. Senini on ehitatud sarnaseid vedureid 13 tükki. Veovõime neil vedureil on 5632 kg, maksimaalne kiirus 60 km/t

	100 vedur-km-le	10000 vagunite tonnikilomeetritele
A, B, D, E	— 1,700 t põlevkivi (100%)	0,700 t põlevkivi (100%)
Sk	— 1,500 t „ (88%)	0,550 t „ (78,5%)

Üldiselt on arvestatud, et maksvad normid niihästi seeria Sk kui ka A, B, D ja E vedureile on koostatud ühtlasel alusel ning annavad kütteinete kokkuhoiu preemiat enam-vähem ühel määral.

Samaraskete 275-tonniste rongide veda-

seeria A, B, D, E vedur $1,700 + [(0,7 \cdot 275 \cdot 100) : 10000] = 3,625$ tonni (100%)

„ Sk „ $1,500 + [(0,55 \cdot 275 \cdot 100) : 10000] = 3,0125$ „ (83%)

Sellest nähtub, et seeria Sk vedur, vedades 275 t rongi, mis on seeria A, B, D, E vedurite max. kaalunormiks ja mille juures seeria Sk veduri veovõimet kasutatakse $\frac{275}{400} = 69\%$, annab kütteinete kokkuhoidu 0,6125 tonni, ehk hinnaliselt 3,6 kr. (17%).

misel, mis on seeria A, B, D, E vedureile max. normiks Tallinn—Türi vahel (seeria Sk veduri kaalunorm samas piirkonnas on 400 t), põlevkivi kulu ühes kokkuhoiuga üldtähendatud ametlike normide alusel on 100 km läbij. kaugusel

Veoameti andmete järgi vedurite läbijooksust tingitud üldkulud 1 vedur-kilomeetri kohta ilma kütte- ja küttepreemiakuluta on

seeria A, B, D, E vedureil kr. 0,386

„ Sk „ „ 0,421.

Arvestades, et veduriseeria Sk vedur annab küttekulus kokkuhoidu, võrreldes seeria A,

B, D, E veduritega, 1 vedur-kilomeetri kohta 3,60 kr.: 100 = 0,036 kr., tõuseks vastavalt seeria A, B, D, E vedurite üldkulu selle võrra
 $0,386 + 0,036 = 0,422$ kr.

Sellest nähtub, et seeria Sk veduri üldkulud vähemakaalulise rongi vedamisel on võrdsed seeria A, B, D, E vedurite üldkulule, mis tõestab seeria Sk vedurite kasulikkust ka vähemakaaluliste rongide vedamisel.

Hoopis suur on aga kütte- ja üldkulude vahe, kui võtame arvesse mõlemate vedurite veovõimed täiel määral, kuna eelmise juures

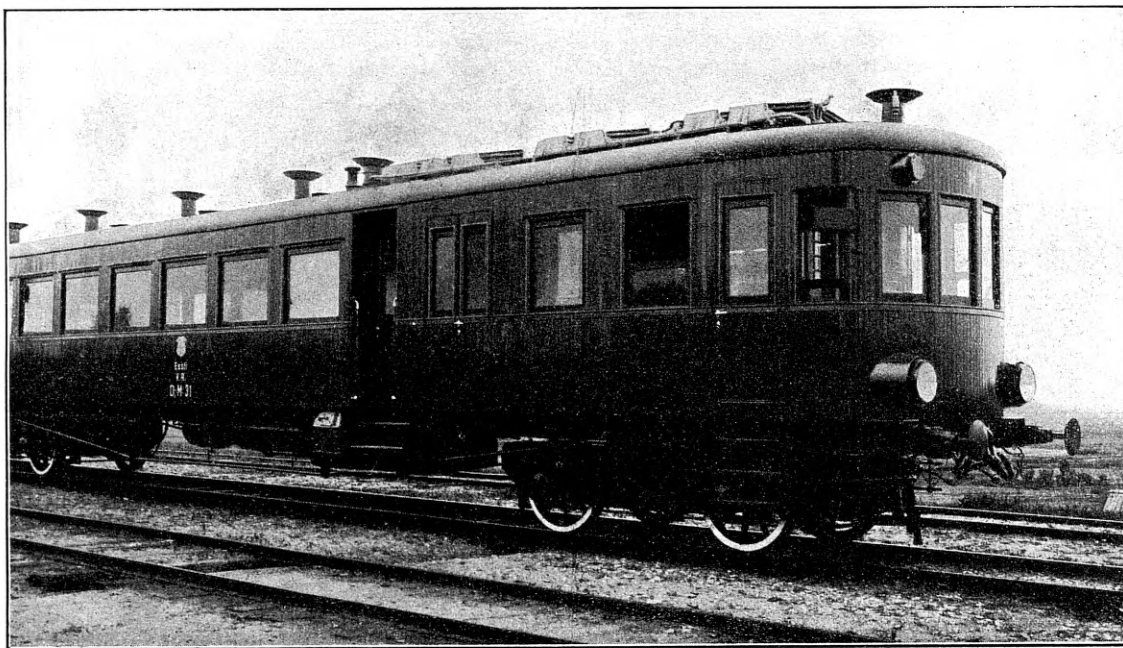
on arvestatud ainult nõrgema veduri veovõimega.

Näiteks on tarvis vedada 400-tonnine rong 100 km kaugusele, s. o. leiame vedurite üldkulu 40000 tonnkm-le.

100 km kaugusele 400-tonnise rongi vedamiseks läheb vaja seeria A, B, D, E vedureid $\frac{400}{275} = 1,45$ vedurit; seeria Sk ved. — 1 vedur.

Vedurite üldkulu 100 rong-km kohta 400-tonnise rongi vedamisel on:

$$\begin{array}{l} \text{Kütte tarvitus} \\ \text{veduril endal} \quad \text{rongi vedamiseks} \\ \text{seeria A, B, D, E vedur} \quad (1,7 \cdot 1,45 + \frac{0,7 \cdot 400 \cdot 100}{10000}) = 5,26 \text{ t.} \\ \text{„} \quad \text{Sk} \quad \text{„} \quad (1,5 + \frac{0,55 \cdot 400 \cdot 100}{10000}) = 3,72 \text{ t.} \end{array}$$



*Laiarööpmelise diiselmootorsõiduk Tallinna—Haapsalu liinil
Mootor ehitatud Taanis, vagun ise raudtee peatehastes*

Põlevkivi tonni hind on Kr. 5,10; ühes veo- ja laadimiskuludega Kr. 6.—.

Veo kohaselt kujuneks km läbijooksu hind A, B, D, E ja Sk järgmiselt:

Küttekulu + Amortisatsioon = Üldkulu
parandus, mees-
konna palk

	kr.	kr.	kr.
seeria A, B, D, E vedur	6.5,26	+ 1,45 . 39,00	= 88,11 (100%)
„ Sk „	6.3,72	+ 41,00	= 63,32 (72%)

Sellest selgub, et asendades seeria A, B, D, E vedureid seeria Sk veduritega, saadakse täiekaaluliste rongide teenindamisel kokkuhoidu 100 km läbijooksul 88,11 — 63,32 = 24,79 kr. (28%).

Siin on arvestatud teoreetiliselt, kui aga oletada, et alati ei saa täiel määral kasutada

vedurite veovõimeid, siis see on enam-vähem maksev mõlema seeria vedurite kohta ja kuigi siin on võimalusi rohkem, et väikese veduri veovõime on ratsionaalsemalt kasutatud. Pealegi on siin arvestamata jäänud veekulu, mis on seeria Sk veduritel tunduvalt vähem seeria A, B, D, E vedureist.

Kui arvestada, et vedurite keskmine aastane läbijooks on 30000 km, siis aastane kokkuvõtte seeria Sk veduritel oleks ümmarguselt

$$\frac{24,79 \cdot 30000}{100} = 7400 \text{ krooni.}$$

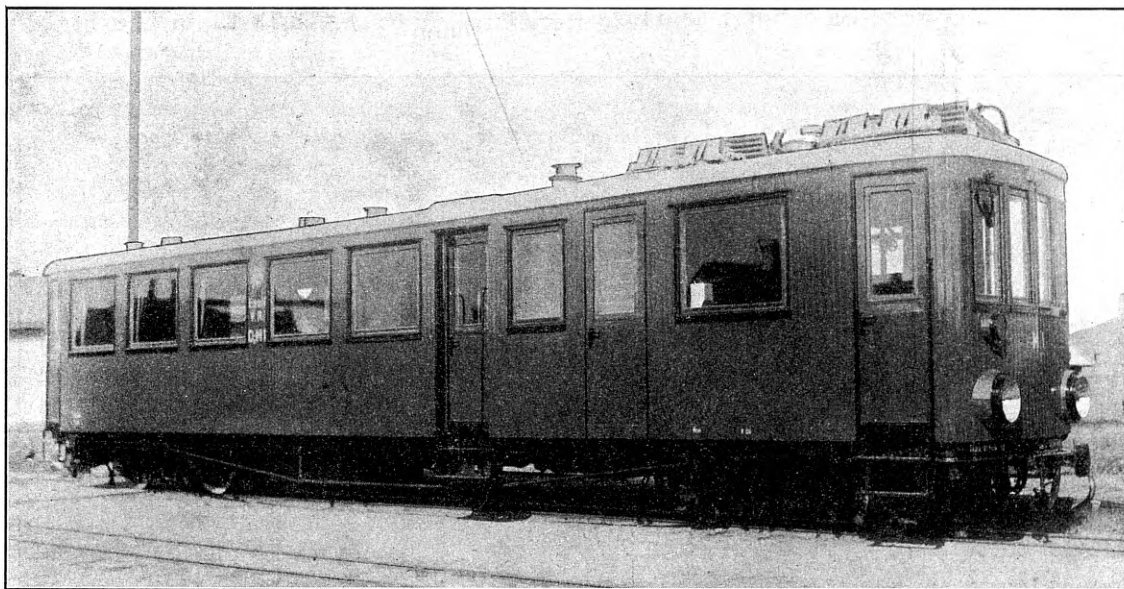
Seega tasub seeria Sk vedur, mille maksus kr. 66.500, juba 9 aasta jooksul.

Peale selle tuleb siin alla kriipsutada asjaolu, et seeria A, B, D, E vedurid lubavad meile arendada kiirust ainult kuni 28—30 km/tunnis, mis praeguses olukorras enam ei vasta ajanoometele. Seejuures seeria Sk vedurid võimaldavad meile kiiruse kuni 60 km/tunnis, mis asetab kogu k/r. kaubaliikluse paremasse seisundisse.

Üldtoodust on näha, kui ebamajanduslikud on vanad vedurid. Tekib väga oluline kü-

sest vedurid meie oludes ei ehitata mitte mõne aasta, vaid aastakümnete peale. Kuid iga aastaga tehnika teeb edusamme, samuti suurenevad reisijate nõuded, nõnda et raudteevalitsus teeks targasti, kui uued vedurid laiarööpmelisel teel ehitataks kuni 120 km ja kitsarööpmelisel teel kuni 80 km/t kiiruse jaoks.

Reisivagunite ümberehitamise alal on saavutatud väga rõõmustavaid tagajärgi. Nii laia- kui ka kitsarööpmelisel teel on uued ümberehituselt tulnud vagunid nägusa välimusega, suurte akendega, milles aknaklaas laskub kuni alumise raami ääreni, mis võimaldab reisijaile avarat ja segamata väljavaadet. Vaguni istmed on ehitatud otstarbekohaselt vastavalt kehahitusele; vaguni sisemus on saanud avarama ilme rohkema valgustusega. Eelarve aas-



Kitsarööpmelise diiselmootorsõiduk

*Mootor ehitatud a/s. Frichi tehastes Taanis, vagun aga Sadama tehastes
See diiselmootorsõiduk on n. n. „Mulgi ekspressi“ teenistuses*

simus, kas üldse on otstarbekohane neid parandada; kas poleks õigem tee kasutada paranduse jaoks määratud summad uute otstarbekohasemate vedurite soetamiseks. Kui võrrelda Lääne-Euroopa oludega, siis peab küll nimetama, et seal need vedurid oleksid juba ammu heidetud kolikambri.

Laia- ja kitsarööpmelise tee vedureid kogu iseseisvuse ajal juurde muretsenud ei ole, mille tõttu ka need vedurid on oma eale ületanud. Seepärast tuleb eriti tervitada raudteevalitsuse kavatsust tellida lähema kolme aasta jooksul 10 laiarööpmelist (4 reisi- ja 6 manöövri-) vedurit, moodsa ja ökonoomse konstruktsiooniga, kohandades neid meie liiklemisoludele. Siinkohal aga peab tähendama seda, et uute vedurite juurde muretsenemisel ei tule arvestada mitte ainult selle sõidukiirusega, mis praegu rahuldada võib, vaid tuleb jätta kiirust ka reserviks,

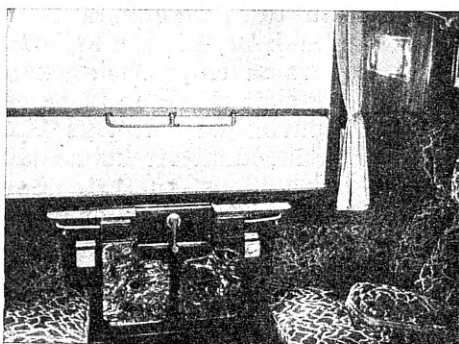
tal veel on tehastes ehitusel täitsa moodne 2. klassi vagun kupeedega, klaasust ja avarate akendega, plüüšist istmekattega, kusjuures kogu istme pind (sohva) on jaotatud vastavate käetugedega kolmeks istmeks. See vagun saab olema kõige moodsam kogu vagunite seast. Ka sarnaseid vaguneid on kavatsus ehitada järkjärgult veel terve rida. Vaguni sisemine ehitusviis vastab küll uuematele Lääne-Euroopa vagunite tüübile, kuid siinjuures tahaksin siiski teha ühe ääremärkuse. Teatavasti ehitatakse meie vagunitepark järkjärgult kapitaalselt ümber ja kogu moderniseerimine selle järgi võib kesta aastakümneid, kuid siis oleks praegu eeskujuks võetud Lääne-Euroopa vagunid juba vananenud. Selle tõttu iseenesest mõistetavalt tuleks ümberehitus teostada uusimate tüüpide järgi, nagu neid Nürnbergi 100-a. raudteenäitusel välja pandud oli. Selline moodsaim ehi-

SAKSA RAUDTEEDE UUED REISIVAGUNID

Reisiliikluse kohastamiseks moodsatele liiklusnõuetele on Saksa Riigiraudteede Selts raudteede juubeliaasta puhul lasknud ehitada ja käiku panna uusi reisivaguneid, mille juures on kasutatud rida tähelepanuväärivaid uuendusi.

Siinkohal toome mõned andmed uut tüüpi, reisirongides kasutatava 4-teljelise 2./3. klassi reisivaguni kohta.

Vaguni pikkus (puhvitest mõõdetult) . . .	21035 mm
„ laius	2981 „
„ kõrgus (rööpa peast)	3931 „
Pöörvankrite tappide vahekaugus	13375 „
Telgede vahekaugus	3000 „
Kupeede laius 2. klassis	2000 „
Vahe laius 3. klassi jaoskondades	1600 „
Pidurirõdu laius 2. klassis	923 „
„ „ 3. „	1888 „
Kohtade arv 2. klassis	24
„ „ 3. „	36
Vaguni kaal	34500 kg



2. klassi kupee
uemat tüüpi Saksa riigiraudteede reisivagunis

Vaguni põhiraam on ehitatud kergest, normaal- ja spetsiaal-profiilrauast, ja eriti tugevana, et ta oleks küllalt vastupidav tõugetele, mis töötavad vaguni piki-sihis. Vagunikere ehitusel on erilist tähelepanu pööra-tud otsa- ja külgsiente kui ka katuse konstruktsioonile,

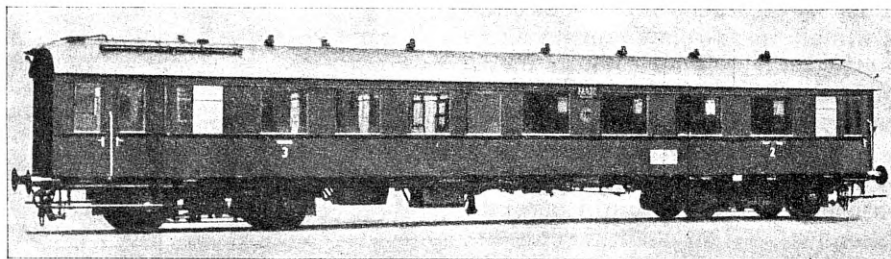
et saavutada võimalikult suuremat vastupidavust võrdlemisi vähema kaalu juures. Vagunikere jaoks on kasutatud suuremalt osalt valtsitud profiilrauda.

Vaguni katus on samuti ehitatud eriti tugev, nimelt 3 mm paksusest plekist, peale selle on katuses 3 piki-kulgevast profiilrauast kõvendust. Vaguni külgsseinad on kaetud altpoolt 2,5 mm ja pealtpoolt 2,0 mm paksuse plekiga, mis on keevitatud vagunikere tugevde külge. Et vähendada vahekaugust naabervagunite otste vahel, selleks külgsseinad on pikendatud veel 200 mm võrra väljas-pool vagunite otste seinu. Põrand on puust, kahekord-ne, kupees, vahekaigus ja pidurirõdul kaetud linoleu-miga, kuna klosetis punaste või kollaste kuuenurgeliste ksüloliit-plaatidega. Vagunis on neli 2. klassi kupeed ja neli ja pool 3. klassi jaoskonda. Kupeede laius on suurendatud 1870 mm pealt 2000 mm peale. Igal 2. klas-si diivanil on 3 ülestõstetavat käe- ja seljatuge. Sei-nad on kaetud alt põrandast kuni akendeni plüüšiga ja sealt ülespoole kuni laeni jalakapuust vooderdusega, mis on peitsitud tiikpuu värvitoonides. Lagi on heledast vahtrapuust. Kolmandas klassis kupeesid ei ole. Jaos-kondades on vahekaugus suurendatud 1550 mm pealt 1600 mm peale. Istmed on kahe või kolme kohaga. Sei-nad 3. klassis on kaetud sileda lakeeritud tammepuuga, kuid lagi on elevandiluu värvi. Akende laius on igal-pool suurendatud 200 mm võrra, nimelt 2. klassis senise 1000 mm asemel on nüüd 1200 mm ja 3. klassis senise 800 mm asemel 1000 mm. Väljavaade on muutunud avaramaks ka veel selle tõttu, et akna alumine raam on nüüd 100 mm võrra madalamal, nimelt 800 mm kõr-gusel põrandast. Akendel 2. klassi kupees ja ka 3. klassis on käepidemed kui ka vändad akende avami-seks. Mõlemas klassis on seintel maalipildid pruunides värvitoonides.

Vagunil on auruküte ja see reguleeritakse auto-maatselt. Regulaatorid asetsevad kupeede seintel käsi-pakkide võrkude all ja võimaldavad seada kolmele tem-peratuuri-astmele.

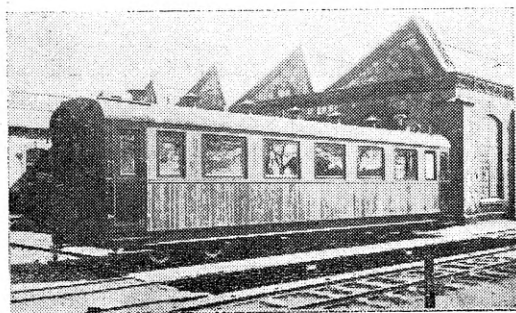
Vagunikere asetseb Görlitz 3 tüüpi kergetal pöör-vankritel.

See on uemat tüüpi reisirongide vagun, kiirrongi vagunid aga oma siseehituse poolest on veel moodsamad ning avaramad (Vaata „Eesti Raudtee“ nr. 5 — 1935. a.).



Saksa riigiraudteede moodne reisirongide 2.3. klassi vagun
1935. a. ehitustüüp

tusviis tagaks siis, et meie järk-järgult ümberehitatavad vagunid oma ehitusviisi poolest nii ruttu ei vananeks. Lõpuks lubatagu reisivagunite ümberehituse kohta tähendada veel järgmist. Sellel alal tuleks edaspidi järgmised muudatused ette võtta. 3. klassi reisivagunid, mis on määratud kaugeliikluse jaoks, tuleks ehitada kupeedega; iga kupee või vaguniosa peaks olema varustatud soojusereguleerijaga. Kitsarööpmelised reisivagunid peaksid peale kinniste rõdude (on juba osa vaguneil olemas) saama liikumise hädaohutuse mõttes ka läbimineva õhkpiduri, mille tarvituselevõtmine muidugi omakorda nõuab ka vedurite varustamist vastavate õhkpidurite seadistega. Mis puutub magamisvagunitesse, siis see liik vaguneid meil praegu jätab palju soovida. Laiarööpmelisel teel senini erilisi magamisvaguneid polegi, vaid selleks otstarbeks kasutatakse harilikke reisivaguneid. Kuid ka sel alal on raudteevalitsus hakanud tegutsema ja käesoleval aastal on antud ehitamisele moodsamat tüüpi magamisvagun. Soovida jääb, et raudtee ehitaks need vagunid 2. klassi reisijaile ainult kahekojaliste kupeedena (mitte 4-kohalistena, milline ehitusviis ajast-arust maha jäänud on!) ja viimased varustaks ajakohase sisustusega. Loode-

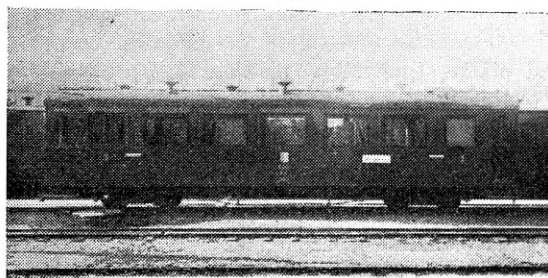


*Kitsarööpmeline 2. klassi vagun
Ümber ehitatud 1935. aastal*

tavasti asendatakse ka kitsarööpmelisel teel järk-järgult senised nigelad lamamisvagunid uuematega ja võimaldatakse ka 3. klassi reisijaile magamist. Nagu juba mainitud, on sõidukiiruse tõstmine reisijatele kiiruses tingimata nõue eriti tulevikus, see aga seab meid veel ühe tähtsa küsimuse, nimelt teras-reisivagunite ehitamise küsimuse ette, kuid selle teostamine meil vist esialgu jääb kaugeks sooviks. Lääne-Euroopas on aga isegi seaduse järgi keelatud uute puust vagunite ehitamine; ka Lätis on viimasel ajal uued vagunid ehitatud ainult terasest.

Ka oma sisustuse poolest on vagunid saanud mitmesuguseid täiendusi. Nii on pealiini rongide klosettides tekkinud seep, käterätikud ja klossetipaber, 3. klassi vagunid kitsarööpmelisel on varustatud aknaeesriietega, uutel vagunitel on vaguniesiku seinad ehitatud ümmargustena, senise nurkade ehitusviisi asemel (hoiab reisi-

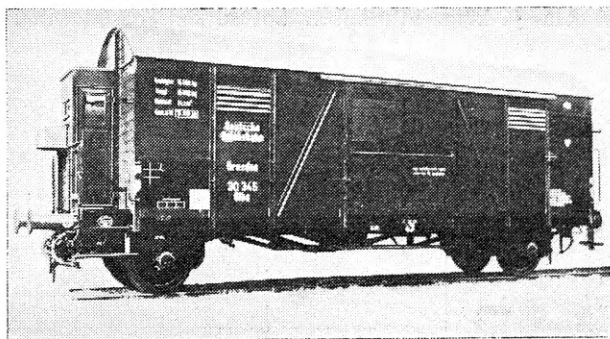
jaid kukkumast kurvide ja tõugete puhul vaguni teravnurga peale!), kitsarööpmelisel on reisivagunite rõdud uutel vagunitel kinnised. Need — olgugi pisiasjad — on reisijaile olulise tähtsusega ja leidnud viimaste poolt elavat vastukõla. Samuti on ka jaamades üles seatud reisijatele väga tarvilikud juhised (rongide väljumise tahvlid jne.). Kõik see on viinud meie raudteed ligemale Lääne-Euroopa tasapinnale.



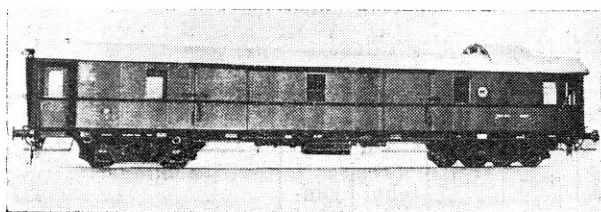
*Kitsarööpmeline 3. klassi reisivagun
Ümber ehitatud 1935. aastal*

Kaubavagunite ümberehitamine tuleks ka edaspidi viia teisele alusele. Kuna tulevikus autovõistluse tõttu tuleb tingimata tõsta ka kaubarongide sõidukiirus, siis see asjaolu omakorda nõuab tugevama ehitusviisiga kaubavaguneid. Ka veel küllalt tähtis on nõue, et meie kaubavagunite pidurirõdud ehitataks kinnised, mis kaitseks pidurikonduktorit külma läbitõmbuva tuule ja halva ilmastiku eest. Sarnaste kinniste pidurirõdude ehitamine on küll veidi kallim, kuid võib olla, on küllalt tähtsaks hinnatav ka konduktorite tervise eest hoolitsemine, mis aitab vähendada ka arstiabi-kulusid. Veel lõpuks peab märkima, et meie pakkvagunite alal, mis on vana vene ehitusviisiga, ei ole seni midagi uuendust ette võetud. Kas ei oleks siiski Lääne-Euroopa tüüpi pakkvagunid otstarbekohasemad?

Sõidukite osa vaatlust lõpetades, peab rahuldustundega konstateerima, et möödunud aasta on ootamatult toonud murrangu pare-



*Uuemat tüüpi kaubavagun Saksa raudteedel
Vagun on määratud kaubarongidele, mis liiguvad kuni 90 km/t, samuti on vagunil kinnine pidurirõdu konduktorile*



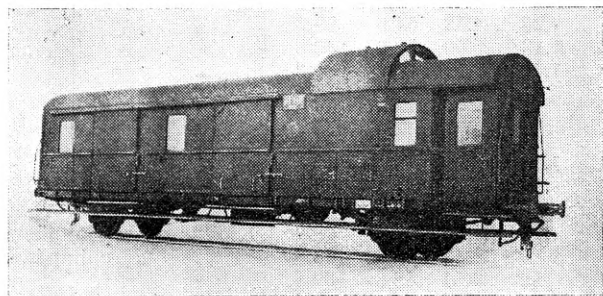
*Kiirrongi pakkvagun Saksa raudteedel
1935. a. ehitustüüp*

muse poole, mis on täielikult teeninud ära reisijate rahulolu. Siinkohal ei ole huvituseta tuua üks väike näide tegelikust elust. Rongis, kus on „uued“ vagunid suurte avarate akendega, kõrvuti vanade vagunitega, millel kitsad aknad, on reisijate vool rohkema valgusega vagunitesse, kuna vanad vagunid ainult siis kasutamist leiavad, kui avarate akendega vagun on täis. Reisija psühholoogia tugenedes peaks, nagu kaupmees seda teeb, ka raudtee iga aasta midagi uut pakkuma, kas vagunite sisustuse mugavuse ja väljanägemise tõstmise teel või muul silmatorkaval viisil.

Raudtee ekspluatatsiooni alal on samuti möödunud aasta saavutused enam kui rahuldavad. Vaatlusele võtame kõige pealt liiklemise ala. 15. maist 1935 pandi liiklema esimene kiirrong, missugune on esimeseks pääsukeks sellel alal kogu iseseisvuse kestel. Kiirrong nr. 1, mis liikleb Tallinna — Tartu — Valga — Riia vahel, on ka tõeliseks kiirrongiks ja oma kiire sõidu ning väheste peatustega trumpab kogu Balti riikide kiiremad rongid üle ja on peaaegu võrdne Soome kiirrongidega. Sellel alal on Ekspluatatsiooniamet tõesti ühe hiigla-edusammu teinud. Olgugi, et ta veel ei küüni Lääne-Euroopa kiirrongide sõidukiirusteni, siiski on n.n. „Balti ekspress“ Eesti piires kõige kiiremaks rongiks kogu Balti riikides, nagu näha lhk. 12 ja 13 toodud tabelitest.

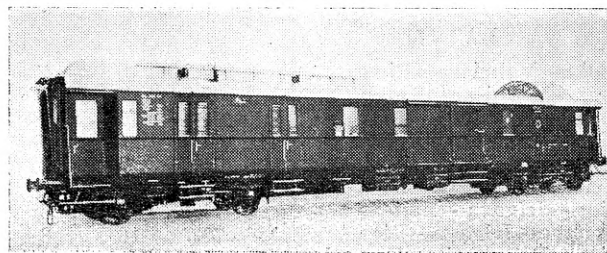
Sellest tabelist nähtub, et kiireim rong Balti riikides on Eesti riigiraudteedel, sellele järgneb Läti (58,1 km/t) ja kolmandal kohal on Leedu (57,3 km/t).

Ka kitsarööpmelisel teel on saavutatud „ennekuulmatu kiirus“ mootorvagunite käikumääramisega Tallinn-Sadama — Viljandi —



*Reisi- ja kaubarongide pakkvagun
Saksa raudteedel*

Mõisaküla liinil. Peab tähendama, et niihästi „Balti“- kui ka „Mulgi“-„ekspressid“ on rahvast tulvil täis, mis asjaolu tõendab, et mida kiirem ühendus, seda rohkem kasutamist leiavad rongid. Ja sellele arusaamisele on raudtee tulnud alles kahe viimase aasta jooksul. Varemalt leiti lihtsalt Ehitusameti poolt, et rööbastee seisukord, kui ka Veoameti poolt, et veduri veovõime, ei lubavat arendada suuremat sõidukiirust. Nüüd on mõlemad „ekspressid“ liikunud üle poole aasta, ilma et oleks mingit õnnetust juhtunud. Õnnetused aga siiski võivad juhtuda ka väikeste sõidukiiruste juures. Kaua aega meil üldiseks pidurduseks sõidukiiruse arendamise alal oli Ehitusameti kivilinenud vaade, et kitsarööpmelisel teel ei tohi aururongid sõita üle 40 km tunnis. See seisukoht on aga iganeunud, sest praegu tegelikult kitsarööpmelisel teel arendavad auruedurid sõidukiirust kuni 60 km/t, ilma et rööbastee selle all kannataks. Veel on huvitavaks näiteks see asjaolu, et jõulupühadel diisel-mootorvaguni asendajaks määratud Sk vedur vedas pikka reisirongi Tallinn-



*Uuemat tüüpi postvagun
Saksa raudteedel*

Sadama — Viljandi liinil keskmiselt kiirusega 50 km/t. Ka teised reisirongid kitsarööpmelisel teel, pealiinidel, neile määratud lühikeste peatusaegade tõttu jaamades, millest tegelikult ei saa ikka kinni pidada, on sõiduplaanist kinnipidamiseks sunnitud arendama teel sagedasti sõidukiirust kuni 60 km/t. See kestab juba aastaid, ilma et oleks juhtunud nimetamisväärt õnnetusi. Järjekult Ehitusameti kinnipidamine iganenud kiiruse-ülemmäära määru-
sest ei ole asjakohane ja ainult pidurdab reisirongide kiiruse tõstmist, mis aga ometi hädavajalik on reisiliiklemise huvides ja eriti käesoleval autovõistluse ajajärgul.

Loodame, et ka kõigest sellelt üle saadakse, vastu tulles üldsuse nõuetele, ja et juba eeloleval suvel kitsarööpmelise tee rongid senisest „susla“-kiirusest üle saavad. Et aga sellejuures, nagu juba sellest kõneldud, diisel-mootorvagunid oma väheste mahutavuse tõttu ei vasta oma otstarbele, siis jääks raudtee mureks, soetada juurde uusi kergemaid tankvedureid kitsarööpmelisel teel, mis oleksid suutelised vedama 4—6 vagunit 80 km/t kiirusega. Kui see probleem laheneb, siis võib öelda, et kitsarööp-

*Suurimaid sõidukiirusi Baltimere äärsetes riikides
Andmed 1935/36. a. talvistest sõiduplaanidest*

Riik ja teeosa	Üld- pik- kus km.	Rongi nr nr.	Peatuste arv vahejaamus	Sõidu ajad			Keskmine km/t		Märkusi
				üldse teel t. m.	kokku pea- tusi t. m.	puhas sõidu aeg t. m.	tehni- line	kau- band.	
EESTI:									
Tallinn—Tartu—Valga	273,0	1	2	4.21	16	4.05	66,8	62,7	
Valga—Tartu—Tallinn	273,0	2	20	5.27	36	4.51	56,2	50,1	
Tallinn—Tartu—Valga	273,0	23	28	6.05	44	5.21	51,0	44,9	
Valga—Tartu—Tallinn	273,0	12	27	5.51	44	5.07	53,3	46,6	
Tallinn—Tapa—Narva	209,6	7	25	5.03	45	4.18	48,7	41,5	
Narva—Tapa—Tallinn	209,6	8	25	4.43	36	4.07	50,9	44,4	
Tapa—Narva	132,0	21	16	2.47	17	2.30	52,8	47,4	
Narva—Tapa	132,0	22	16	2.51	19	2.32	52,1	46,3	
Tallinn—Haapsalu	104,4	19	19	1.59	10	1.49	57,4	52,6	Mootor
Haapsalu—Tallinn	104,4	20	21	1.59	11	1.48	58,0	52,6	"
Tallinn Sad.—Viljandi	150,6	101	10	3.11	9	3.02	49,6	47,3	K/r. mootor
Viljandi—Mõisaküla	44,8	101	7	1.17	4	1.13	36,7	34,8	"
Tallinn Sad.—Mõisaküla	195,4	101	18	4.31	16	4.15	45,9	43,2	"
Mõisaküla—Viljandi	44,8	102	7	1.20	4	1.16	35,2	33,5	"
Viljandi—Tallinn Sad.	150,6	102	13	3.15	8	3.07	48,3	46,3	"
Mõisaküla—Tallinn Sad.	195,4	102	21	4.40	17	4.23	44,5	41,8	"
LATVIJA:									
Valka—Valmiera—Riga	167,2	1	7	3.16	15	3.01	55,4	51,2	
Riga—Valmiera—Valka	167,2	2	14	3.37	24	3.13	51,9	46,2	
Valka—Valmiera—Riga	167,2	11	18	3.47	34	3.13	51,9	44,2	
Riga—Valmiera—Valka	167,2	32	18	3.45	28	3.17	50,9	44,6	
Riga—Jelgava—Meitene	70,7	1	3	1.20	4	1.16	55,8	53,0	
Meitene—Jelgava—Riga	70,7	2	8	1.38	11	1.27	48,7	43,3	
Riga—Jelgava—Meitene	70,7	15	3	1.17	4	1.13	58,1	55,1	
Meitene—Jelgava—Riga	70,7	16	3	1.22	4	1.18	54,4	51,7	
Riga—Daugavpils—Zemgale	241,1	8/13	10	5.00	44	4.16	56,5	48,2	
Zemgale—Daugavpils—Riga	241,1	16/7	13	4.56	38	4.18	56,1	48,9	
Riga—Daugavpils—Indra	286,4	6	25	6.57	1.36	5.21	53,5	41,2	
Indra—Daugavpils—Riga	286,4	5	25	6.30	1.12	5.18	54,0	44,1	
LEEDU:									
Virbalis—Kaunas—Joniškis	287,5	11	13	6.15	54	5.21	53,7	46,2	Kiirrong
Joniškis—Kaunas—Virbalis	287,5	12	14	5.59	58	5.01	57,3	48,0	"
Virbalis—Kaunas—Joniškis	287,5	21	28	7.37	2.14	5.22	53,6	37,8	
Joniškis—Kaunas—Virbalis	287,5	22	29	7.33	1.20	6.13	46,2	38,1	
Pagegiai—Radviliškis—Eglaine	316,1	13	21	6.34	40	5.54	53,5	48,2	Kiirrong
Eglaine—Radviliškis—Pagegiai	316,1	14	21	6.36	46	5.50	54,2	48,0	"
Kaunas—Joniškis	200,8	35	17	5.04	1.01	4.03	49,5	39,6	
Joniškis—Kaunas	200,8	36	20	5.25	1.16	4.09	48,7	35,8	
SOOME:									
Helsinki—Viipuri	313	1	4	5.10	25	4.45	65,9	60,6	Kiirrong
Viipuri—Helsinki	313	2	4	5.17	25	4.52	64,3	59,2	"
Helsinki—Viipuri	313	3	29	7.12	1.13	5.59	52,3	43,5	
Viipuri—Helsinki	313	4	29	7.58	1.41	6.17	49,8	39,3	
Helsinki—Turku	200	31	5	3.35	10	3.25	58,6	55,8	
Turku—Helsinki	200	38	1	3.20	9	3.11	62,8	60,0	
Helsinki—Turku	200	35	27	4.51	45	4.06	48,8	41,2	
Turku—Helsinki	200	36	27	5.01	1.03	3.58	50,4	40,0	
Helsinki—Tampere	187	61	4	3.17	16	3.01	62,0	56,9	Kiirrong
Tampere—Helsinki	187	62	5	3.20	16	3.04	60,9	56,1	"
Helsinki—Tampere	187	47	4	2.48	5	2.43	68,8	66,8	Käigus ainult laupäev.
Tampere—Helsinki	187	48	3	2.48	5	2.43	68,8	66,8	" „ pühapäev.
Helsinki—Tampere	187	41	31	4.44	53	3.51	48,6	39,5	
Tampere—Helsinki	187	42	30	5.00	1.14	3.46	49,6	37,4	
Helsinki—Tampere	187	43	22	4.30	53	3.37	51,7	41,5	
Tampere—Helsinki	187	64	20	4.25	45	3.40	51,0	42,3	

Riik ja teeosa	Üld- pik- kus km	Rongi nr.nr.	Peatuste arv vahejaamus	Sõidu ajad			Keskmine km/t		Märkusi
				üldse teel t. m.	kokku peatu- tusi t. m.	puhas sõidu aeg t. m.	tehni- line	kau- band.	
SAKSA:									
Berlin Schl.—Eydtkuhnen	740,2	D1	16	9.37	1.01	8.36	86,0	76,8	
Eydtkuhnen—Berlin Schl.	740,2	D2	13	9.57	1.07	8.50	83,6	74,3	
Berlin Schl.—Eydtkuhnen	740,2	D7	15	12.01	1.25	10.36	69,9	61,5	
Eydtkuhnen—Berlin Schl.	740,2	D8	13	11.45	1.02	10.43	69,0	62,9	
Berlin Schl.—Königsberg	589,7	D15	6	7.05	25	6.40	88,4	83,2	
Königsberg—Berlin Schl.	589,7	D16	7	7.27	28	6.59	84,5	79,1	
Berlin—Tilsit	732,6	D3	15	9.57	47	9.10	79,8	74,2	
Tilsit—Berlin	732,6	D4	14	9.52	47	9.05	80,7	74,3	
Berlin—Tilsit	732,6	D17	13	9.55	1.08	8.47	83,5	73,9	
Tilsit—Berlin	732,6	D18	12	10.22	52	9.30	77,2	70,7	
Berlin—Hamburg	286,8	FDt2	—	2.18	—	2.18	124,7	124,7	Lendav Hamburglane.
Hamburg—Berlin	286,8	FDt1	—	2.20	—	2.20	122,8	122,8	” ”
Berlin—Hamburg	286,8	D6	1	3.07	4	3.03	94,1	92,1	
Hamburg—Berlin	286,8	D5	2	3.18	6	3.12	89,7	87,0	
Berlin—Sassnitz	291,8	D17	8	4.41	16	4.25	66,1	62,4	Ühendus Rügeni parve
Sassnitz—Berlin	291,8	D18	6	4.42	14	4.28	65,4	62,1	kaudu.
Berlin Zoo—Aachen	621,9	FD26	8	7.11	23	6.48	91,5	86,6	
Aachen—Berlin Zoo	621,9	FD25	8	7.19	30	6.49	91,3	84,8	
Berlin Zoo—Aachen	620,9	L12	5	7.58	25	7.33	82,3	77,8	
Aachen—Berlin Zoo	620,9	L11	5	7.43	16	7.27	83,4	80,5	Riviera-Express.
Berlin Zoo—Köln	579,1	FD22	7	6.29	18	6.11	93,6	89,3	
Köln—Berlin Zoo	579,1	FD21	6	6.31	18	6.13	93,2	88,9	
Berlin Zoo—Köln	579,1	FDt16	5	4.57	5	4.52	118,8	116,8	Berlin-Hann. 132,5 km/t
Köln—Berlin Zoo	579,1	FDt15	6	5.09	8	5.01	116,5	112,5	Hamm.-Hann. 124,5 ”
Berlin Anh.—Frankfurt	549,2	FDt572	3	5.05	8	4.57	110,8	108,0	Berlin-Leipz. 128,2 km/t
Frankfurt—Berlin Zoo	549,2	FDt571	3	5.06	9	4.57	110,8	107,8	Leipz.-Berlin 128,5 ”
Berlin Schl.—Eydtkuhnen	740,2	305	51	15.06	2.47	12.19	60,1	49,0	
Eydtkuhnen—Berlin Schl.	740,2	302	54	15.51	2.45	13.06	56,5	46,7	
Berlin Zoo—Köln	579,1	234	33	10.41	1.37	9.04	63,8	54,2	Reisirongid.
Köln—Berlin Zoo	579,1	233	39	11.25	1.53	9.32	60,7	50,7	”
ROOTSI:									
Stockholm—Malmö	599	1	13	9.03	55	8.08	73,7	66,3	
Malmö—Stockholm	599	2	12	8.37	44	7.53	75,8	69,6	
Stockholm—Malmö	599	7	15	8.18	37	7.41	77,7	72,2	
Malmö—Stockholm	599	8	13	8.15	34	7.41	77,7	72,7	
VENE:									
Leningrad—Kingisep	136	87	12	3.45	25	3.20	40,8	36,3	1935 suvise plaani
Kingisep—Leningrad	136	88	12	3.50	25	3.25	39,8	35,5	järele.
Leningrad—Moskva	651	1	3	10.00	34	9.26	69,0	65,2	Ekspress.
Moskva—Leningrad	651	2	3	10.00	32	9.28	68,8	65,2	”
Leningrad—Moskva	651	21	5	11.40	52	10.48	60,3	55,8	Kiirrong ”(skorõi)
Moskva—Leningrad	651	22	7	12.10	1.16	10.54	59,8	53,6	” ”
POOLA:									
Warszawa Glowna—Turmont	571	705	9	8.37	41	7.56	71,8	66,3	Kiirrong
Turmont—Warszawa Glowna	571	706	9	8.46	44	8.02	71,1	65,2	”
Warszawa G.—Turmont	571	713	28	10.45	1.24	9.21	61,0	53,1	
Turmont—Warszawa G.	571	714	32	10.52	1.25	9.27	60,5	52,6	
Warszawa Wil.—Turmont	562	711	38	11.40	1.56	9.44	57,8	48,1	
Turmont—Warszawa Wil.	562	712	35	10.27	1.28	8.59	62,6	53,8	
Warszawa G.—Zbaszyn	379	L1301	2	5.15	12	5.03	75,1	72,2	Nord-Express.
Zbaszyn—Warszawa G.	379	L1302	2	5.23	12	5.11	73,1	70,5	” ”
Warszawa G.—Zbaszyn	379	1303	3	5.43	17	5.26	69,7	66,3	
Zbaszyn—Warszawa G.	379	1304	3	5.36	15	5.21	70,8	67,7	
Warszawa G.—Zbaszyn	379	1305	5	6.10	40	5.30	68,9	61,5	
Zbaszyn—Warszawa G.	379	1306	5	6.27	1.02	5.25	69,9	58,8	
Warszawa—Katow.—Zebrzydowice	397	201	7	6.05	28	5.37	70,7	65,3	
Zebrzydowice—Katow.—Warszawa	397	202	7	6.02	36	5.26	73,2	65,8	
Warszawa—Katow.—Zebrzydowice	397	203	10	6.22	44	5.38	70,5	62,4	
Zebrzydowice—Katow.—Warszawa	397	204	10	6.10	32	5.38	70,5	64,2	
Warszawa G.—Lwow	500	901	10	8.05	30	7.35	65,9	61,9	
Lwow—Warszawa G.	500	902	10	8.00	28	7.32	66,4	62,4	

melised teed on meil rongide kiire liikumise suhtes ajakohaselt moderniseeritud ja võime sel juhul välismaa kitsarööpmelistega vabalt võistelda. Mis puutub viimastesse, siis eksiarvamiste vältimiseks tuleb tähendada, et Lääne-Euroopas on kitsarööpmelised teed ainult kohaliku tähtsusega, lühimaalised, mõnekümne kilomeetri pikkused liinid, kus suurte sõidukiiruste arendamine ei ole enam nii oluline. Meil aga peab Tallinn-Sadam — Pärnu ja Tallinn-Sadam — Viljandi — Mõisaküla liine arvestama pealiinidena, sest nad ühendavad tähtsaid sisema keskusi pealinnaga. Ja see ühendus, arvesse võttes võrdlemisi pikki vahekaugusi, loomulikult peab olema kiire.

Samuti, nagu on reisiliikluses saavutatud väga soodsaid tulemusi, on paranenud ka kaubarongide liiklus. Kaupade teeloleku aega on pealiinidel tunduvalt lühendatud. Üldiselt on enamikus kaubad pealiinidel 24 tunni jooksul kohal. Kõrvalliinidel on kaubaliikluse olud muidugi märksa teised, kuid ka seal on loota paranemist.

Rongide liiklemise alal jääks ainult veel soovida, et reisirongide liikumine korraldataks sel alusel, et igast suuremast linnast või keskusest oleks võimalik pealinna sõita hommikul ja sealt oma lähtekohta tagasi saabuda varaõhtul, sest peame arvestama, et maaelanikkudel tuleb peale selle sagedasti tarvitada tundisid kojujõudmiseks. Sellised väga soodsad ühendused on juba loodud Tartu, Narva ja Viljandi ning pealinna vahel. Puuduvad veel sobivad ühendused Pärnust Tallinna. Need nimetatud ühendused üksi aga oleks ainult ühekülgsed. Omakord vajalikud on ka ühendused kiirete rongidega pealinnast maakonnalinnadesse ja tagasi. Kui kord säärased ühendused on loodud, ja loodame, et see aeg enam kaugel mägede taga ei ole, siis kaotaksid öösised rongid meie piiratud kauguste juures oma tähtsuse. Nende liikumine peaks küll siiski alale jääma, kuid puhtsegarongidena ja väikse kiirusega, kus peaaülesandeks oleks kiirem kaubavedu.

Möödunud aasta kestel on seatud sisse mitmed otseühendused raudteejaamade ja postkontorite vahel, autobuste liikluse kaudu, mis iseendast on väga tervitatav näha. Korraldamata on aga veel kaupade vastuvõtmine ja väljaandmine raudtee-peatuskohtades, kus ainsaks teenijaks on piletimüüja. Arvan, et ka siin saaks neid operatsioone teostada ilma suurema vaevata, selleks kasutades moodust, et kauba-saatja tuleks rongi saabumise ajaks jaama ja annaks oma kaubad otse vagunisse ära; samuti võib korraldada ka kauba vastuvõtmist saaja poolt rongi jaamasoleku ajal.

Huvirongide korraldamine sai ka möödunud aastal intensiivselt ja heade tagajärgedega edasi arendatud. Kuna ka siin sõitjaskond uudsusi nõuab, siis oleks tarvilik, et sõidumugavusi huvirongides tõstetaks, lisades rongi-

desse korralikud restoranvagunid, samuti ka muusika- ja tantsuvagunid. Kaalumisele võiks võtta pikemad ringsõidud mööda kodumaad, siis sõidud mitme veoabinõuga, näit. rongiga Tartu ja sealt laevaga Peipsile ja tagasi, või jälle raudteega Pärnu, sealt laevaga Kuresaare või Kihnu saarele ja tagasi; edasi võiks välismaade eeskujul korraldada huvisõite pausaalreisidena, kus piletihinna lisatakse tarbe- või soovikorral juurde söögi- või ülalpidamiskulud kogu reisi kestel. Veel edasi võiks arendada huvireise välismaale „vahetusarvel“, nagu see katseviisil sündis möödunud aastal huvireisudega Riiga ja vastupidi. Käesoleval aastal võiks raudtee oma algatusel korraldada sarnaseid vahetusronge ka teistesse välisriikidesse, näit. Saksamaale, Berliini Olümpiamängudele. Selline sõit tuleks korraldada muidugi ülalpidamise ja korteri eest hoolitsemisega raudtee poolt, mille kulud piletihinna juurde arvatud.

Ehitustegevuse alal on möödunud aasta jooksul ehitatud Lihula jaamahoone Rapla—Virtsu teel ja 27 m pikkune tunnel, mille peale saab maantee ehitatud, Olustvere ja Võhma jaamade vahel, samuti on mitmed sillad, eriti kitsarööpmelisel teel, ümber ehitatud. Kuid suuremad tööd on vastavate krediitide puuduse tõttu jäänud teostamata.

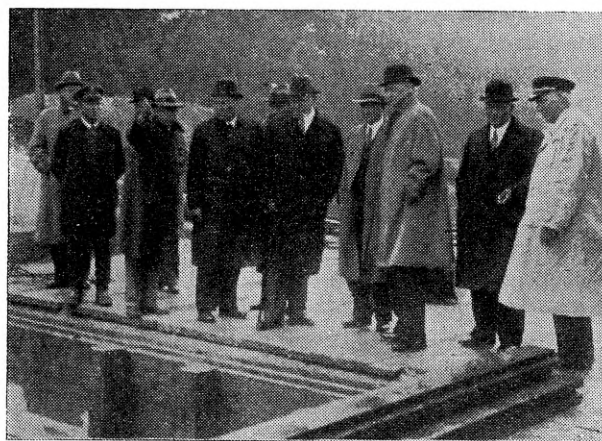
Tolmuküsimus, eriti Tartu—Valga liinil, on lahendamata. See probleem on aga eriti akuutne, sest soomlased sõites suvel Balti-ekspressiga tolmutilvedes, ristisid selle „tolmukspressiks“. Järjest areneva sõidukiirusega muutub see küsimus veel valusamaks, sest ka teised liinid on samases tolmu-ohus. Saatuslik viga on tehtud, et seda küsimust pole osatud ette näha varemalt; kui seda oleks siiski suudetud, siis võib kindlasti öelda, et möödunud 17 aasta jooksul oleks võidud Tallinna—Valga tee-osa muuta tolmuwabaks. Kiire liiklemine nõuab samuti jaamades ohuta läbisõitu, mis võimalik teostada vahejaamades pöörangute ja signaalide mehaanilise tsentralisatsiooniga. Kuid peale Tallinn—Nõmme liini jaamade, kus pöörangute ja signaalide tsentralisatsioon on elektriline, ei ole sellel alal üldse midagi ette võetud. Hea tahtmise juures oleks seda võidud järkjärgult siiski teha. Tsentralisatsioon tagab suurima julgeoleku, sealjuures mehaaniline tsentralisatsioon, kui iseendast mitte kallis seade, peaks ennast ka ära tasuma, sest ta lubab vähendada personaali pööranguseadjate näol. Kui seda küll aastate jooksul pole tehtud, siiski on nüüd ülim aeg seda hakata teostama, muidugi järkjärgult ja jõudu mööda. Kiirrongide käikumääramisega tekib samuti vajadus hädaohutu liiklemise tagamiseks doppelsignaallide, see on peale sissesõidu-signaalide ka n.n. väljasõidu-signaalide sisseseadmiseks. Ehitusametil seisab sellel alal põhjapanev töö raudtee ohutu liiklemise kindlustamiseks veel ees.

Suuri pingutusi raudteel nõuab kahtlemata finantsala ümberkorraldamine. Et raudtee tulud vedude alal lähematel aastatel veel märgatavalt tõusta saaks, ei ole usutav, sest raudtee suurimaid tuluallikaid — metsavedu — aasta aastalt näitab vähenemise tendentsi. Raudtee majandusejuhtide kohuseks sellepärast jääb hakata mõtlema kulude vähendamisele. Raudtee kulude suurimaks peatükiks on personaalkulud, kuid neid kulusid näit. palkade vähendamise näol, kui juba palgad on nii kui nii mõeldukad, pole mõeldav; ka teenijaskonna arvu otsene vähendamine praeguse olukorra juures pole soovitatav, olgu ehk siis tulevikus ja loomuliku kahanemise teel. Jääb järele käitusekulude allasurumine ja siin võib veel nii mõndagi ära teha. Tegevusse tuleks jätta ainult moodsad, vähem kulu nõudvad veoabinõud, manöövrirööd tuleksid ratsionaliseerida, kaubavedu, mis on juba küll enam-vähem ajakohane, seoses vedurimajandusega, veel enam otstarbekohasemale alusele seada. Samuti on jaamatööde lihtsustamine uute vastavate mehaaniliste abinõude soetamisega enam kui tarvilik. See nõuaks küll teatavat kapitali investeerimist, kuid see poleks mahavisatud raha, vaid aastate jooksul tasuks kapital ennast ära, ja mis oluline, see võimaldaks odavamalt eksploatatsiooni raudteel. Kui kord selline arusaamine täielikult maksvusele pääseks, siis oleks raudteel võimalik palju edukamalt võistelda teiste liiklemisvahenditega. Veel peab soovima, et kaoks see ükskõiksus ja loidus, mida raudteel mõnes ametis märgata võib kaupade juurdevärbimise alal. Praegu tuleb ette, et kui kaubad lähevad üle autoveole või mõne teise veoabinõu kasutamisele, siis sellele vaadatakse kui paratamatusele. Siin aga tuleks saavutada kokkulepet suuremate kaubasaatjatega, ja võib kindel olla, et viimased raudteele vastu tulevad, kui vahe veohindades kahe võistleva veoettevõtte vahel nii kohutav suur pole. Nii mõnelgi puhul on võimalus küsimust lahendada vastavate veotariifidega, kuid siiski teatavates piirides, et mitte ei juhtuks säärast kurioosumit, nagu möödunud aastal Tallinna—Narva laevaliini võistluse ärahoidmise abinõudega. Tehti lihtsalt eriveotariif selle liini jaoks suvekuudeks, andes suurt hinnaalandust ja lootes sellega laevaliini välja lülitada; tagajärjed ei olnud siiski need mida oodati, laevaliini omanik, kui eraveotähta, osutas kaubasaatjatele veel suuremat vastutulekut ja loomulikult jäid kaubad laevale; üksikuid kaubasaadetisi, mis nii kui nii raudteele oleks jäänud, veeti „raudtee keeles“ alla omahinna. See võiks olla kujukaks näiteks, et raudtee, kui ta tahab olla võistlusvõimeline, peab astuma kontakti oma klientuuriga, eriti suuremate kaubasaatjatega, üles näidates võimaluse piirides suurimat vastutulekut. Senini kahjuks on säärase kaupmehelik tendents tihti puudunud, vastuoksa, kaubasaatjatega on käit-

letud isegi üleolevalt, sagedasti pugedes kivenenud paragrahvide varju. Ei ole siis ka ime, et säärase paindumata talitusviisi juures nii mõnigi kaubavedu läheb autoveole üle. Ka tariifide koostamine jätab nii mõndagi soovida, et need oma ulatuse ja keerukuse poolest poleks säärase, et nad pahatihti mitte üksi kaubasaatjatele, vaid ka raudteeametnikkudele, võib olla isegi tariifikoostajatele, on arusaamatud ja vaieldavad.

Eksploatatsiooniamet on vastavalt ajanoetele oma alluvate teenijate suhtes seadnud üles suuremaid nõudmisi, millest tingitud siis on ka need „kurikuulsad“ eksamid. Kuid praegune ajajärk ja ajavaim nõuab raudteeametnikelt laiemaid teadmisi ja oskusi, kui see seni ehk vajalik oli. Jaama- ja rongiteenijate käitumine ei pea mitte viisakas olema ainuüksi, vaid iga ametnik koha peal peab olema suuteline andma nii kaubasaatjaile kui ka reisijaile igasugust vajalikku informatsiooni, ja seda mitte üksi rongide liiklemise, sõiduplaanide, sõiduhindade ning kaupade veoeskirjade alal, vaid ka seoses nende aladega tekkinud küsimuste suhtes, näit. selgitamine turistidele kohapealsete ja ümbruskonna korteriolude ja vaatamisväärsuste kohta; kaubasaatjatele tuleb äärmist vastutulekut üles näidata kaupade kiire vastuvõtu või väljaandmise näol ning tarviliste seletuste andmisega sel alal. Kõike seda nõuab esiteks praegune autovõistluse ajajärk, kuid ka kooskõla üldise ajavaimuga. Võib olla kindel, et teenijaskond süveneb rohkem sellesse probleemi ja nõnda öelda, teostab enda ümberkasvatuse ja siis ei ole need laineid löönud eksamid enam nii „kurjad“. Selle juures tuleb soovida, et ka finantsametkond oma juhtkonnas ümber orienteeruks ja rohkem kaupmehelikkust ja painduvust oma tegevuses üles näitaks.

Möödunud aasta sündmustest võiks veel nimetada härra Teedeministri külaskäiku augustikuul oma kolleegi hra dipl. ins. Einbergsi juurde. Loodetavasti andis see külaskäik ka



Eesti külalised Gauja jõe parvel



*Teedeminister kolonel
O. Sternbecki saabumine
Riia jaama*

*Vastuvõtjate hulgas Latvija
teedeminister dipl.-ins. B. Ein-
bergs*

põhjust kahe naaberriigi raudteede sõbraliku koostöö süvendamisele.

Neid ridu lõpetades, peab ütleva, et raudtee möödunud aasta jooksul on teinud murrangulisi edusamme ja ei saa siinkohal mööda minna herra teedeminister kol. O. Sternbeck'ist,

kes on suutnud võrdlemisi lühikese aja kestel anda raudtee tegevusele õige ja euroopaliku ning ajavaimuga kooskäiva suuna.

Ja põhjust on loota, et ka käesolev aasta saab nii tehnilise kui ka majandusliku ülesehitamise tähe all mööduma.

Kroonika

EESTI

EKSPLOATATSIOONIAMETI ISIKLISE KOOS- SEISU MUUDATUST

Ümberpaigutused: Arvates 1. veebruarist 1936: Tallinna reservi konduktorid Alfred Puustus, Maks Rosenberg ja Theodor Pikman — Tallinna reservi van. konduktoriteks, Tallinna reservi konduktor Karl Laasi — Valga reservi van. konduktoriks, Tartu reservi konduktor Valdeko Kangro — Tartu reservi van. konduktoriks, Tallinna jaama van. liiklemisametnik Erich Miller — Tallinna jaama van. rongiseadjaks, Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik Alfred Ilp — eksploatatsiooniameti liiklemise toimekonna liiklemise ametnikuks.

MUUDATUS JAAMADE NIMEKIRJAS

Tartu — Petseri liinil „Ilumetsa“ jaamas, kus seni kaubaveo operatsioone ei toimetatud, on ehitatud kõrvaltee ja alates 15. veebruarist 1936 avatakse jaam tariifijaamana 5-, 10- ja 15-ton. kaubasaadetiste vastuvõtmiseks ja väljaandmiseks. Väikesaadetisi vastava hoiuruumi puudumisel Ilumetsas vastu ei võeta ega välja ei anta.

SAKSAMAA

SAKSA RAUDTEE-KUTSEKOOID

18. ja 19. oktoobril m. a. peeti Leipzgis Saksa raudtee-kutsekoolide (Eisenbahnfachschulen) juhatajate päev. 1934/35 kooliaastal oli 40 iseseisvat raudtee-kutsekooli ja 36 haruklassi, seega kokku 76 õpeasutist, milles õpetust jagavad 338 õpetajat; viimastest oli 217 raudteelast — erialade õpetamiseks ja 121 elu-

kutselist õpetajat. Aruandeaasta jooksul oli osavõtjate arv 6891. Mitmesugustest eel- ja eriala-eksamitest võtsid osa 1184 isikut, kusjuures ainult 7,8% läbi kukkusid.

Saksa Riigiraudteed hoolitsevad oma personali väljakoolitamise eest, et ta võiks omi ülesandeid täita kõigiti korralikult. Selleks raudteedevalitsuse poolt loodi eeskujulikud kursused ja koolid, mis valmistavad teenijaid ette peamiselt ametialal. Et aga arendada ka raudteelaste üldist haridust, selleks loodi üldnimeetatud „raudtee-kutsekoolid“, missugused on seni töötanud suure eduga.

PAKSSAADETISTE VEDU RAUDTEEKORVIDES

Reisirongide liikluse kiirenduseks riigiraudteedel tuli rongide peatusi jaamades lühendada. Et aga nende lühikeste peatuste vältel siiski võimalik oleks üksikuid väikesi saadetisi peale- või maha laadida, selleks on Saksa Riigiraudtee sisse seadnud nende saadetiste veo raudtee päralt olevates korvides. Selles korvide-liikluses tehakse vahet „rongi“- „otse“- „kogukauba“- ja „tühjade“ korvide vahel. „Rongikorvi“ võib pakke laduda nende sihtjaamade suhtes vahet tegemata; tema otstarve on kiirendada pealelaadimist saatejaamas. „Otkorvi“ laetakse saadetised, mis kõik ühte ja samasse sihtjaama lähevad. „Kogukauba“-korvi laetakse saadetised, mis lähevad ühe liini jaamadesse. Ka „tühjadel“ korvidel on oma ülesanne täita rongis, nimelt selle abil võib pagasikonduktor väljalaadimise töö ettevalmistuseks rongi sõidu ajal koondada kõik ühte jaama minevad saadetised.

Tegev toimetaja: E. TIMMA, korter: Lühikejalg 4—3., telef. 429-58. — Vastutav toimetaja: E. GRÜNBERG, krt.: Toompüestee 30—7., telef. 434-41. — Väljaandja: K.-ü. „EESTI RAUDTEE“, Tallinnas.