

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

Toimetus ja talitus: Tallinnas, Nunne t. 32. tel. 3-55 (raudtee keskjaamast). Kontor avatud 9—15.

TELLIMISE HIND (kaasannetega):	KUULUTUSE HINNAD:
1 aastas — Kr. 5.00.	1 lehekülge Kr. 60.—
½ " — " 2.60.	½ " " 32.—
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.50 aastas.	¼ " " 16.—
Üksik number 40 senti.	

Nr. 1 (104)

1932.

11. aastakäik

Tagasivaade 1931. aastale.

Dipl. ins. A. Pihlak.

1931. aasta ehitushooaeg möödus krediitide tarvitamise kitsenduse tähe all. 1930/31. aasta peale lubatud ehituskrediitidest jäi eelarve aasta lõpuks ära tarvitamata Kr. 11171.—. Seda summat palus Raudteevalitsus üle kanda 1931/32. aasta peale, kuid majandusministeerium kandis üle ainult 2483 krooni. Ülejäänud osa langes eelarve tasakaalustamisele ohvriks.

Ka 1931/32. aasta peale lubatud krediitide tarvitamine võeti majandusministri poolt valju kontrolli alla. Lubatud summad jaotati enam-vähem ühtlaselt kogu ehitus- ja muude tööde hooaja peale, et riigikassal kergem oleks tarvilikke summe muretseda ja laekuvatest tuludest kõigile jatkuks. Vaatamata nende abinõudele oli Majandusministeerium sügisel ikkagi sunnitud krediite veel kärpima, et riigi eelarves puudujäägi tekkimist ära hoida. Teist korda kärbiti 1931/32. aasta eelarvet ametnikkude ja teenijate palkade kärpimise teel. Loomulik, et niisuguste majanduslikkude olude juures mingisuguseid suuri ehituslisi kavasisid ja ettevõtteid olla ei võinud ja piirduda tuli ainult kõige hädavajalikumaga.

„Põhjalik-parandus“-tööde nimekiri oli üsna väike: üldse sisaldas ta üle kogu liini ainult 48 töönimetust. Nende hulgas langes kõige suurema summa Kr. 15010.— kümnete kaotamise töö peale. Summad, mis sellest üksikutele jaoskondadele olid määratud, kõikusid Kr. 2000.— ja Kr. 2350.— vahel. Teiste tööde peale määratud summad kõikusid Kr. 1000.— ja Kr. 7800.— vahel. Viimane summa oli määratud Valga depoo pöorsilla kordaseadmiseks, kuna esimene Valga väikekiiruse kaubaaida paranduse töö peale kulutati.

Ülemaltähendatud 48 põhjaliku paranduse tööst kuulusid 26 — I liini jaoskonna (Tallinna) ja 8 — viiendama liini jaoskonna (Valga) nimekirja, ülejäänud 14 tööd jagunesid teiste jaoskondade vahel.

Kõikide põhjalik-parandustööde peale oli lubatud 112920 krooni.

Sellest summast langes:

I	liini jaoskonna peale	—	61670	krooni,
II	"	"	3600	"
III	"	"	10800	"
IV	"	"	3990	"
V	"	"	14775	"
VI	"	"	15285	"
VII	"	"	2800	"

112920 krooni.

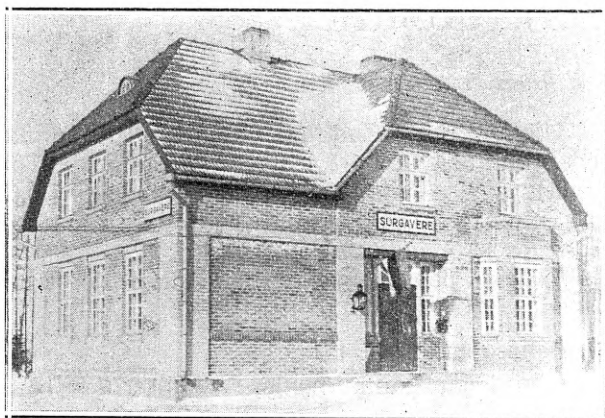
Summaliselt suuremateks ja silmapaistvamateks töödeks olid Tallinna-Kaupmeeste jaamas ühe kitsarööpalise raudtee silla uuendus, mis Kr. 3700.— kulu nõudis ja sealsamas ühe silla ümberehitamine raudbetoon kattega sillaks, milleks lubatud oli Kr. 3800.—.

Publikumile nähtavamaks, ühtlasi ka tähtsamaks tööks, oli Tallinna Balti jaama II kl. ooteruumi ja väljakäigukohtade põhjalik parandus, milleks oli ette nähtud Kr. 4800.—. Selle kuluga uuendati väljakäigukohad ja pandi piir kloseti haisu tekkimise võimalusele ja selle tungimisele einelaua ruumi. Selle töö läbiviimisega on Balti jaamas olukord tunduvalt paranenud.

Suur osa Tallinna jaoskonna põhjaliku paranduse töödest kuulusid Veoameti kasutada olevate hoonete parandustööde hulka. Siin

uendati katuseid, parandati pörandaid ja aknaraame. Nende tööde peale kulutati kokku Kr. 12520.—

Eraldi väärrib nimetust Pealao peaaida plekk-katuse ja roovituse uuendamine. See katus oli jaoskonna tõeliseks murelapseks. Alles paari aasta eest kaeti ta uue plekiga ja värviti ära, kuid juba aasta hiljem oli ta roostetanud ning hakkas vett läbi laskma. Nähtus oleks jäänud arusaamatuks, kui analoogilisi nähtusi teiste plekk-katuste juures, mis põlevkivi suitsu piirkonnas asuvad, ei oleks ette tulnud. See viis mõttele, et katuse kiires kõdunemises on süüdi põlevkivi suits, mille vastu ka värvimine mitte küllaldast kaitset ei paku. Et lõpulikult lahti saada sagedatest parandustest, mis kumera katuse juures pealegi väga rasked teostada, ja lahti saada tülitavast ja materjale rikkuvast katuse higistamisest seest poolt, otsustati katta katus nõndanimetatud „soome kattega“ või vagunikatuse kattega, mis pleki ase-



Uus Sürgavere jaamahoone Viljandi—Türi kitsarööpalisel raudteel.

mel tehakse laud roovitusele kleebitavast riidest. Töö läks maksma Kr. 6723.—, kuid tulemused selle eest ei jäta veekindluse ja higistuse ärahävimise suhtes paremat soovida. Katuse katematerjal lubab ka loota katuse pikka iga ilma mingisuguse remondita.

Reisijate mugavuseks ettevõetud parandustöödest Tallinn-Haapsalu liinil oleks nimetada veel Keila jaamahoone põhjalikku parandust osalise sisemise ümberplaneerimisega ooteruumi ja einelaua osas. Selle tööga, mis 7710 krooni maksma läks, kujunes ooteruum avaramaks ja sai ajakohase ilme, mis suvitajatele meeldiva uuendusena ja mugavusena silma paista tohiks.

III liini jaoskonnas (Narva) oli suuremaks põhjalikuks parandus-tööks Narva vana vedurikuuri parandus, mille peale oli lubatud Kr. 6800. IV liini jaoskonna (Tartu) töödest oleks nimetada Mägiste jaamahoone parandus 2300 krooni suuruse kuluga ja V. jaoskonnas (Valga) juba varem nimetatud Valga depoo pöorsilla

kordaseadmise. VI. liini jaoskonna (Tallinn, kitsarööpaline) põhjaliku paranduse tööde hulgas väärrib äramärkimist Tallinn-Väikes elumaja nr. 2. sisemise ümberehitamise jätkamine ja lõpule viimine. Selleks oli lubatud 5700 kr., kuid sai märksa odavamalt läbi viidud. Ümberehitamisega alustati eelmisel aastal ja selle eesmärgiks oli maja ruumi parem ärakasutamine ja veevärgi ja kanalisatsiooni ehitamine. Kuna viimane senini puudus, jättis hoone hügieeniline külg palju soovida, eriti suvel, kus õhk hoones sagedasti väga raskeks osutus. Kõik teised põhjaliku paranduse liiki ülesvõetud tööd on avalikkusele vähem huvitavad, kuna peaaegu kõik on sihitud olemasolevate varanduste alalhoiule nende senises seisukorras.

Olukorra tõstmise tööde nimekiri on tööde arvu poolest märksa rikkam. Kokku sisaldab see nimekiri 65 tööd, kuid nende hulgas on 41 tööd, milliste maksus kõigub Kr. 120.— ja Kr. 900.— vahel, kusjuures suurem osa töid on väärtusega alla 300 krooni. Nagu sellest nähtud, on ka olukorra tõstmise tööd iseloomu ja suuruse poolest väga tagasihoidlikud. Vaadeldes neid töid jällegi jaoskondade viisi, paistab silma, et I. liini jaoskonnas piirduvad tööd peamiselt Tallinna ja Nõmmega, kus ette oli nähtud neljas kohas mehhaniseerida ülesõidukohtade tõkkepuud ja varustada neid valgussignaalidega. Eriti rikkalikult on varustatud viimastega Nunne tänava ülesõidukoht, kus valgussignaalid ei ole asetatud ainult tõkkepuudel enestel, vaid on üles seatud ka viimaste ees, nii et mitmest suunast lähenevad sõidukid juba kaugelt näevad, kas tõkkepuud on lahti või sulatud. Rongide liikumise julgeoleku tõstmiseks ja edaspidiste korrashoiu kulude vähendamiseks on Tallinn—Haapsalu liinil 51. kilomeetri peal üks sild ümber ehitatud raudbetoon-kattega sillaks. Teenijate olukorra tõstmiseks ehitati saun-pesuköök Sooniste jaamas. Et võimaldada transporteerida põlevkivi Tallinn-Väike jaama ilma ümberlaadimiseta ja tarbekorral toimeta ka mõnesuguste kaupade ümberlaadimist kitsarööpalisele raudteele ja ümberpöördult, ehitati Suure-Pärnu maante ülesõidukoha lähedalt laiarööpaline raudteeharu Tallinn-Väike depoo juures asuva küttematerjali laoplat-sini. Selle töö peale oli ette nähtud ainult osa krediiti 3600 krooni suuruses summas. Ehituse lõpetamiseks tarvilised tööd tehti ära 1931. a. lõpus ja 1932. a. algul hädaabitööna avalikkudeks töödeks määratud summadest.

II. liini jaoskonnas oli suuremaks olukorra tõstmise tööks sauna ehitamine Lehtse jaamas.

IV. liini jaoskonnas ehitati jaama teede laiendamiseks kaubaaida tee Keeni jaamas, missugune töö 1000.— krooni kulu nõudis. V. liini jaoskonnas oli suuremaks olukorra tõst-

mise tööks Mõniste kaubaaida ja platvormi ümberehitamine ühes kaubaaida suurendamisega juurehituse läbi. Töö peale oli ette nähtud kulutada Kr. 1700.—

VI. liini jaoskonnas jätkati ja lõpetati Tallinn-Väike puhkeruumide ümberehitamine ajakohastele nõuetele vastavalt, samuti ehitati ka ümber Türi puhkeruumid. Esimese töö peale oli lubatud Kr. 3200.—, teise tarvis Kr. 6500.—

Et kõrvaldada Kohila jaamas vahetevahel tunduvat veevähesust, peamiselt aga et muretseda jaamale joogiks kõlbulikku vett, süvendati sealset puurkaevu 48,35 meetri võrra ning pandi manteltorud sisse. Praegu annab kaev joogiks kõlbulikku vett ja vedurite varustamiseks küllaldasel hulgal.

VII. jaoskonna olukorra tõstmise tööd kannavad liikumise julgeoleku tõstmise pitsatit. Siin ehitati neli kivitugedega puusilda ümber raudbetoon kattega sildadeks ja ehitati 5 raudbetoon kattega silda puusildade asemele.

Mõisaküla saeveskis täiendati tulekaitse võrku täiendavate tulekaitse hüdrantide ülesseadmisega ja kulutati selleks Kr. 1000.—

Sürgaveres jätkati ja lõpetati jaamahoone ehitamine, millega alustati eelmisel aastal, ehitati juuresõidutee ja seati üles semaforid. Selle töö läbiviimiseks oli 1931/32. a. peale lubatud Kr. 8800.—, missugusest summast kulus jaamahoone ehituse lõpetamiseks Kr. 8000.—. Eelmise aasta kuludega kokku läks jaamahoone 20000 krooni maksmata. Jaamahoone tarvitusele võtmisega avanes võimalus muuta Sürgaveret tariifjaamaks, mis kohalikele kaubasaatjatele ja saajatele suureks soodustuseks.

Kõikide olukorratööde peale kokku oli lubatud 1931/32. aasta peale krediiti Kr. 82035.—, missugusest summast langes:

I	liini jaoskonna peale	—	19390	krooni,
II	„	„	5130	„
III	„	„	3040	„
IV	„	„	3060	„
V	„	„	6235	„
VI	„	„	20825	„
VII	„	„	20680	„
Ehitusameti käes dresiinide muretsemiseks		—	3675	„

Kokku: 82035 krooni.

Erakorralise eelarve järele oli läinud aastal töid ainult III ja V liini jaoskonnas. III liini jaoskonnas jätkati Sonda—Mustvee raudtee väljaehitamist. Siin täiendati ballasti kihti, kaevati kuivatuskraave, lõpetati depoo ehitust Sonda jaamas ja ehitati Tudu jaamas puust kaubaait ühes platvormiga. Suuremaks tööks sildade ehituse alal oli kahe avausega raudsilla ehitamine üle Avi jõe Avinurme jaama juures. Silla avaus on 18,60 meetrit. Kandjateks on kaheksa 50 sm kõrgust doppelt I tala, mis toetuvad kahele kaldatoele ja ühele jõe sambale. Silla ehituseks oli määratud 19500 kr., millest ära tarvitati 18480 kr. Teine sild avausega 5 meetrit ehitati 57. kilomeetril. Siin ehitati kivitugedega raudbetoon-kattega sild. Kõikide nimetatud tööde peale kokku oli määratud krediiti 31740 krooni, millest tarvitamata jäi ainult Kr. 900.—. V. jaoskonnas jätkati Valga—Koikküla liini mulde ja ballasti korra kordaseadmise ja kõdunenud puusildade raudbetoon-kattega sildadeks ümberehituse tööd, milleks oli määratud Kr. 10000.—. Kokku oli läinud aasta erakorralisteks töödeks määratud ainult 41740 krooni, mis eelmiste aastatega võrreldes on väga tagasihoidlik summa.

Läinud ehitushooaja suursündmuseks raud-



DIPL.-INS. J. RAUDSEP

Teedeminister.

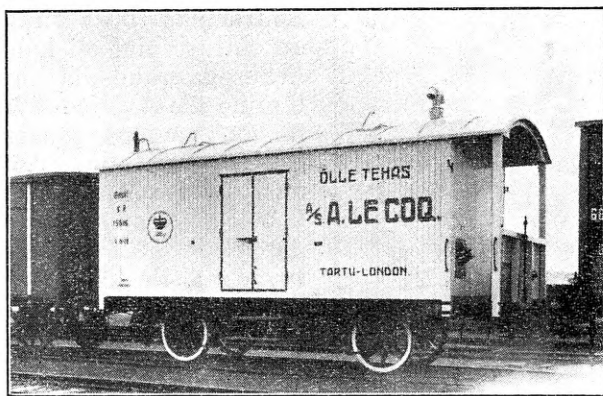
Sündis 15. aug. 1873. a. Sangaste kihelkonnas Tartu maakonnas taluperemehe pojana. 1883. a. astus Tartu linna algkooli ja sealt Tartu realkooli, missuguse lõpetas 1892. a. Sama aasta sügisel astus Riia polütehnikumi ja lõpetas selle 1898. a. masinaehituse insenerina.

1898. kuni 1906. a. oli ametis eravabrikutes Riias, Liibavis, Peterburis ja Lõuna-Venemaal. 1906. a. — 1924. a. teenis Jekateriini raudteel, Ukrainas. 1. oktoobril 1924. a. astus teenistusse Eesti raudteele, olles alul veoameti juhataja kohal ja alates 1. augustist 1927. a. raudteede direktori kohal.

19. veebruaril 1932. a. valiti Riigikogu poolt teedeministriks.

teel oli uute raudteede ülevõtmine eksploatatsiooni. Esimesena võeti üle Tartu—Petersi tee 1-sel novembril ja sellele järgnes 1. dets. Rapla—Virtsu tee ülevõtmine ja liikumisele avamine. Sellega pikenes eksploateeritavate laiarööpaliste raudteede pikkus 87,58 km ja kitsarööpaliste teede pikkus 95,25 km võrra. Raudteevalitsusele ja kogu raudteelaste perele tähendas see töökoormatuse suurenemist ja sisuliselt ka koosseisude kokkutõmbamist, sest suur hulk teenijaid viidi vanade teede pealt üle uute teede peale ja kaotati nende kohad vanadel teedel.

Ehitusameti alal viidi uutele teedele 8 teemestrit, 7 eestegijat, 15 remonditöölisi ja üks hoonete ülevaataja — eestegijateks ja 57 remonditöölisi. Peale selle määrati eestegijate kohtadele veel 4 uute teede ehitusel töötanud teemestrit-kümnikku ja 2 isikut väljaspoolt, ja remonditööliseks viidi üle üks ülesõidukoha-vaht ja üks käskjalg uute teede ehituselt.



A/S. A. Le Coq'i õlletehase erivagun õlleveoks.

Vanadel teedelt ümberpaigutatud 7 eestõtegitaja asemele määrati uued eestegijad remonditöölise hulgast. Üleviidud remonditöölise asemele ei määratud vanadele raudteedele enam uusi, kuna nende kohad kaotati.

Nagu neist andmetest selgub, on Raudteevalitsuse Ehitusameti teenijate arv suurenenud ainult 7 inimese võrra, vaatamata sellele, et uusi teid tuli juure 182,86 kilomeetrit. Juuretulnud inimeste hulgas on ainult 2 kõrvalt palgatud isikut, kõik teised on, kas Ehitusameti või Uute teede Ehitusameti teenijad.

Teemestrite ümberpaigutusega uutele teedele käis kaasas teemestrite arvu vähendamine vanadel teedel. Üldse kaotati vanadel teedel 10 teemestri piirkonda, missugused jaotati ülejäänud teemestrite vahel, mille tagajärjel muidugi piirkonnad pikenesid ja teemestritele tööd juure tuli. Et võimaldada teemestritele kiiret ja kergelt liikumist tarvilise järevalve teostamiseks liinil, muretsetakse neile kerged jalgratas-dresiinid, mis üks mees igal pool teelt

maha ja teele tõsta jõuab.

Selleks on 1931/32. aasta eelarves ette nähtud esialgu 3675 krooni 25 dresiini muretsemiseks.

10 laiarööpalist dresiini valmistatakse Tallinnas, Riigi Tööstuskoolis, 5 laiarööpalist ja 5 kitsarööpalist — Rakveres, Rosmanni töökojas ning 5 laiarööpalist dresiini Valga Tööstuskoolis.

Dresiinid saavad valmis ja antakse üle teemestritele käesoleva aasta märtsi kuu esimestel päevadel.

Uute raudteede eksploatatsiooni võtmine ja teenijate ümberpaigutamine uutele teedele töi enesega kaasa kogu raudteede võrgu administratiivjaotuse muutmise.

Ei muutunud mitte ükski Ehituseameti liini jaoskondade, paljude teemestrite piirkondade ja mõnede eestegijate jagude piirid, vaid ka mõnedes osades teiste ametite administratiivjaotuse piirid liinil.

Mis tähendab raudtee teenijale ümberpaigutus uuele kohale, eriti aga vanalt raudteelt äsja eksploatatsiooni võetud raudteele, sellest võib aru saada ainult see, kes ise sarnases seisukorras on olnud, või sellega lähedalt kokku puutunud. Eriti raskeks teeb seisukorra asjaolu, et mõned jaamahooned ja elukorterid veel ehitamata ja selletõttu ümberpaigutatud teenijad olemasolevatesse korteritesse kokku surutud. Kuna uutel kohtadel puuduvad veel laudad ja mõned muud kõrvalhooned, ei ole teenijad saanud oma loomi uutele kohtadele kaasa võtta. Kuna ümberpaigutus sündis keset kooli õpeaastat, pidid kooliskäijad lapsed vanadesse kohtadesse edasi jääma, sest teadmata oli kuhu võiks üle minna.

Kõigi nende tingimuste tõttu on paljude teenijate perekonnad veel praegu vanadel kohtadel, ega tea kindlat päeva, kunas ühise katuse alla saavad.

Mis puutub töösse uutel raudteedel, siis ei saa seda võrrelda tööga vanadel raudteedel, kus tee seisukord kindel ja peensusteni teada. Uutel teedel on esimesed nädalad eriti rasked ja pingutust nõudvad, kuna siin tee värskuse tõttu üllatused võimalikud, eriti aga veel käesoleval juhtumisel, kus teede eksploateerimisega alustati vastu talvet. Raske seisukord saab kestma aastat paar, — nii kaua kui suuremad tee vajumised kestavad.

Suurt pingutavat ja ennastsalgavat tööd saavad nõudma lähemad paar kuud, kui algab teetammide sulamine ja tekivad kevadised veed, kuid ei ole kahtlust, et raudtee teenijad liinil võitluses rongide ohuta liikumise ja seega kodanikkude elu ja tervise ja julgeoleku eest, kõik võimalikud abinõud tarvitusele võtavad vaenuliste loodusejõudude üle võidu saamiseks ja selle võidu ka saavutavad.

Norra raudteed.

Frederick Major.

Norra asub Skandi-naavia poolsaare läänepoolsele küljel, ulatudes kitsa ribana Atlandi ookeani äärt mööda lõunast kuni kaugesse põhja. Selle riba pikkus, arvates lõunapoolsest punktist, Lindesnesi linnakesest, mis asub Valgaga ühel laiusekraadil, kuni kõige põhjapoolsema punkti (Nordkap) on ligi 1800 km. Ehk küll ulatudes osalt isegi polaarvöösse, kus päike suvel ei loojene ja talvel allpool silmapiiri varjule jääb, siiski omab Norra võrdlemisi sooja ilmastu, mis on Golfstroemi sooja vooluse lähedusest. Mägedes küll ja ka põhja pool sisemaal on aasta keskmine temperatuur alla nulli, kuna lääne- ja lõunapoolsetes rannäärsetes maakohades keskmine temperatuur on 7°C järgi. Sellele vastavalt on Norras kõige madalam temperatuur talvel -50° , kuna kõrgem suvel $+34^{\circ}$.

Norra pindala on 324.000 ruutkilomeetrit, seega Eestist 7 korda suurem. Elanikke on ligi

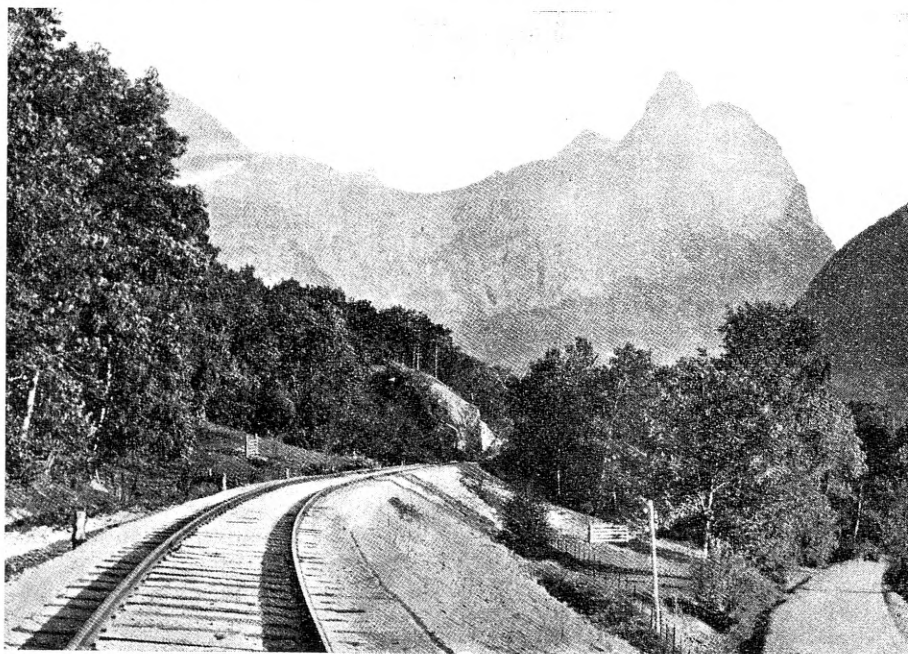
2.700.000, mis näitab, et Norra on väga hõredasti rahvastatud. Norralased on terve, elujõuline rahvas, peaaesjalikult põllumehed, kalurid ja meremehed, kes oma tubliduse poolest ilmakuulsad.

Looduslikud tingimused Norras ei ole raudteede ehitamiseks mitte just soodsad. Peale ilmastikust ärarippuvate raskuste teevad takistust rohked mäed, järved ja ka fjordid, mis mererannikut kaugele sisse lõikavad. Viimase asjaolu kohta võib tuua tõenduseks, et mereranna joone pikkus Lindesnesist Nordkapini on ilma fjorde arvesse võtmata 1800 km, kuid ühes viimastega 17000 km.

Neile takistustele vaatamata asuti Norras juba ammu raudteede ehitusele. Esimene raudtee Norras avati liikumiseks 1854. aastal, Oslo ja Eidsvoldi vahel. See liin oli 68 km pikk ja ehi-



Sild üle Orkla jõe Dovre—Störeni liinil.



Rauma liin Halsja jaama lähedal, tagaplaanil Romsdalshorni mäetipp.

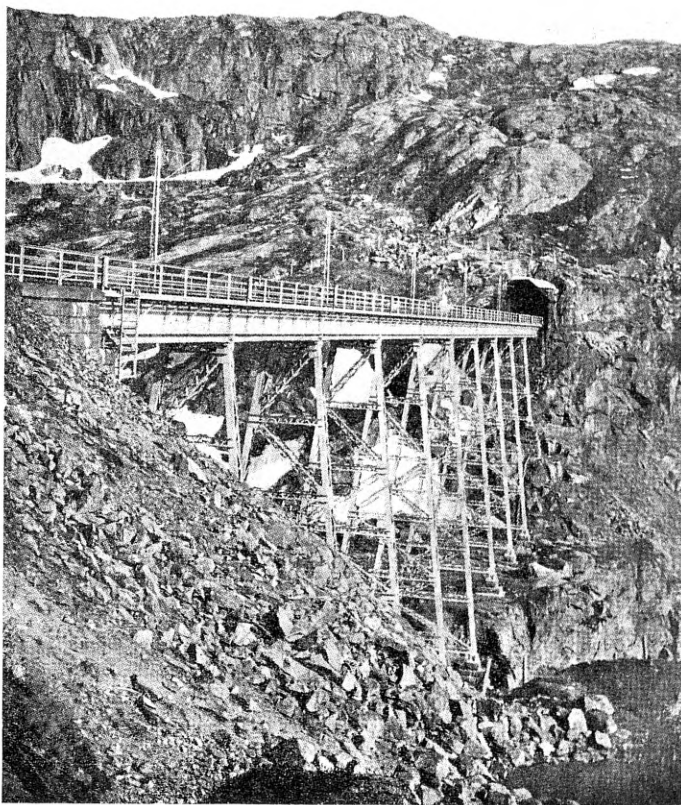
tati Inglise kapitali osavõttel ja Inglise inseneride poolt; tööjuhiks oli Robert Stephenson, raudteede ajaloos kuulsas George Stephensoni poeg.

Pea selgus aga, et raudteede ehitus ja ekspuaterimine Norras erakapitali seisukohast ei ole tasuv. Ehitusekulud olid suured, kuna hõreda rahvastuse tõttu liiklemine raudteel oli nii piiratud, et tulud liiklemisest ei katnud mitte otsekohesteid ekspuaterimise kulusidki, kapitali protsentidest kõnelemata. Sel põhjusel kõik järgmised raudteed Norras ehitati riigi poolt, kes mitte nii väga uute teede peatsetasuvusega, kui nimelt liiklemise vajadustega arvestas.

Raudteede võrk arenes võrdlemisi pikka ja esialgu pealinna Oslo ümbruses, mis 1865. a. ühendati Rootsi raudteede võrguga, ehitades liini kuni piirijaamani Kongsvinger. 1874. a., s. o. 20 aastat peale esimese raudteeliini avamisest oli Norra raudteedevõrgu üldpikkus 492 km. Raudteeliinid Oslost põhja ja ida poole ehitati normaal- (1435 mm) rööpmelaiusega, kuna läänepoole minevad liinid ehitati kitsarööpmelised, 1067 mm laiusega.

Peale 1874. a. muutus tegevus raudteede ehituse alal võrdlemisi väga elavaks, milleks selleaegsed majanduslikud olud olid eriti soodsad. Lühikese aja jooksul raudteede võrgu üldpikkus kasvas kuni 1500 km. 1875 a. avati liikumiseks tähtis liin Trondhjemi ja Oslo vahel, mis läbib mäeaheliku Hamari ja Trondhjemi vahel.

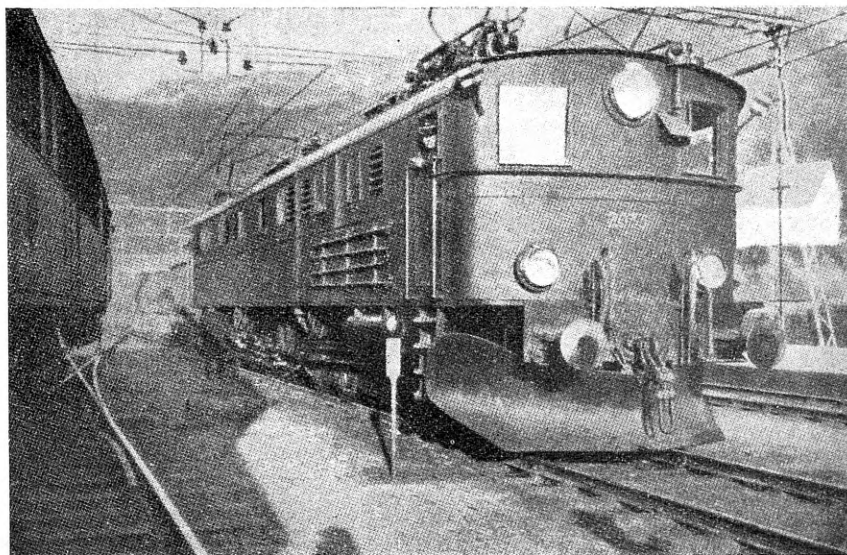
Sellele tõusuajale järgnesid majandusliku kitsikuse aastad ja uute raudteede ehitus katkestati 1883. a. täiesti. See vaheaeg kestis kuni üheksakümnendate aastate alguseni, mil-



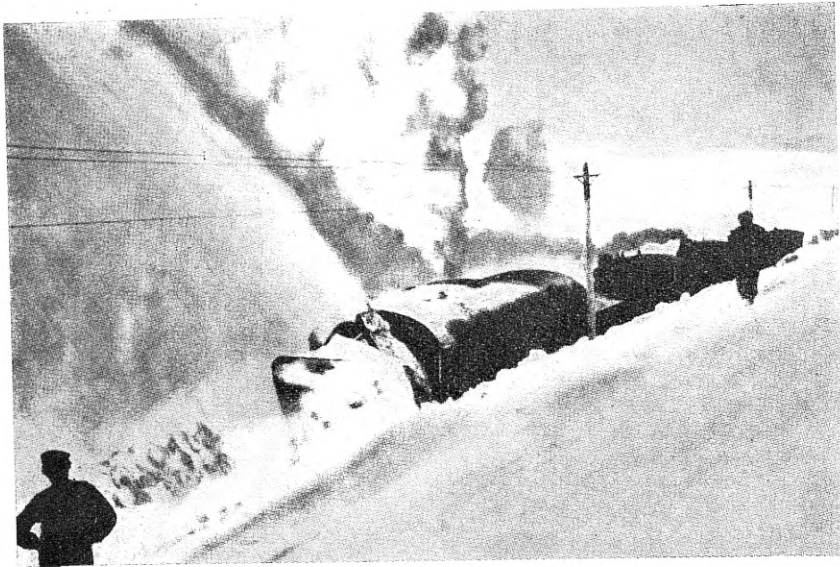
Norrdali sild Ofoti liinil.

al alustati uuesti raudteedevõrgu laiendamisega, mis on kestnud kuni käesoleva ajani, sest Norra kuulub nende maade hulka, kus raudteid ei ole veel küllaldaselt määralt. Tehnilisest küljest kui ka looduseilu poolest tähelepanu vääriv

raudteeliin Oslost Bergeni avati 1909. a., mitmed teised tähtsad liinid avati alles pärast sõja-aastatel, kuna mitme liini kallal, mis kulgevad enam-vähem piki mereranda, ehitustööd kestavad veel praegu. Tähelepanu vääriv eriti Ofoti liin, mis avati 1902. a. ja ühendab Narviki sadamat rauamaagi kaevandustega Rootsis. Selle liini pikkus on ainult 42 km (nii lai on Norra maa-ala sellel kohal) ja seda kasutatakse ainult maagi väljaveoks nimetatud sadama kaudu. Seda liini kaudu veetava maagi hulk moodustab rohkem kui poole kõigest kaubahulgast, mis Norra raudteedel üldse veetakse.

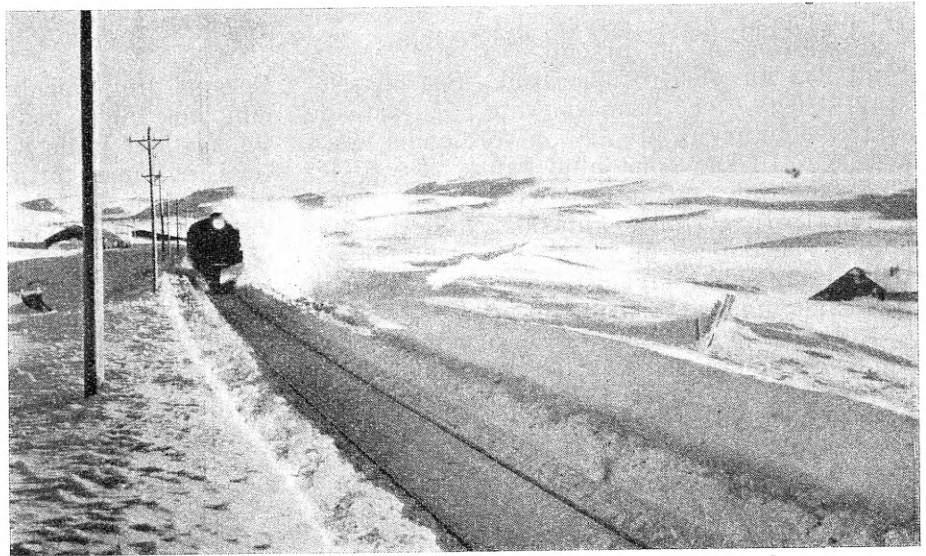


Elektrivedur Ofoti liinil.



Lumesahk töötamas.

*Talve maastik
Bergeni liinilt.*

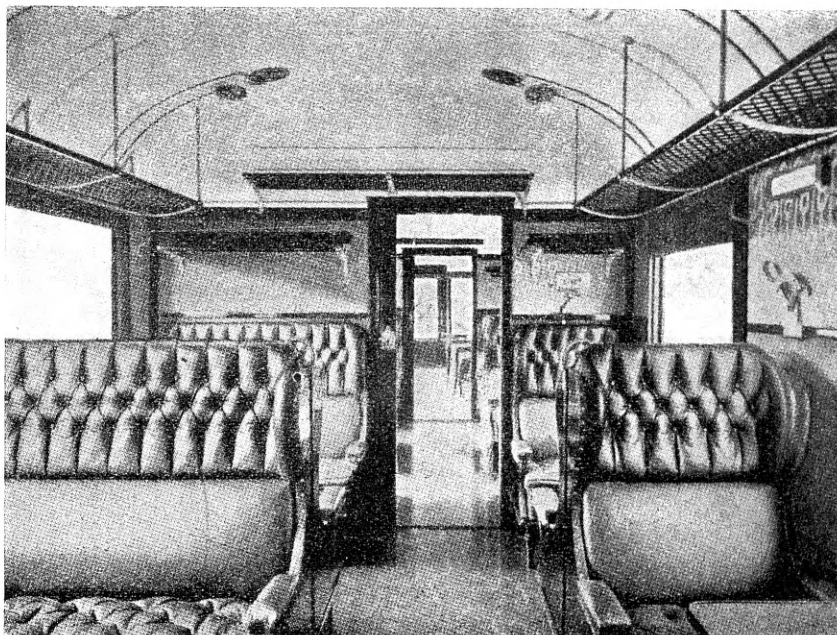


*Lumesaha abil
puhastatud tee.*

Mitmed endised kitsarööpmelised raudteeliinid on ümber ehitatud normaalrööpmelisteks. Norra raudteede võrgu üldpikkus on praegu 3844 km, millest vähem kui 1000 km on 1067 mm ja ligi 100 km 1000 mm ning 750 mm rööpmelaiusega. Era-raudteid on ligi 400 km, millest pool on normaalrööpmelaiusega. Kõik liinid on üksikrööpmelised, välja arvatud 42 km kaksikrööpmelised teed Oslo ümbruses, kus liikumine on tihedam.

Liiklemist teostavad 600 vedurit, millest on 57 elektrivedurit. Ehk küll Norra on rikas koskede poolest, milles peituvad suured energia tagavarad, mida võiks kergesti ära kasutada elektrijõu saavutamiseks, siiski tervest raudteedevõrgust on praegu ainult 252 km elektrofitseeritud. See on selektatav sellega, et olemasolevate jõujaamade elektri voolutarvitajate arv on võrdlemisi väike ja selle tõttu ka voolu hind kallis. Ka liikumine raudteedel ei ole niivõrt elav, et tasuks ära elektrofitseerimise kulusid. Raudtee majanduse seisukohast on kasulikum kasutada auruvedureid, ehkki kivisüsi tuleb sisse vedada välismaalt, umbes 180.000 tn. aastas.

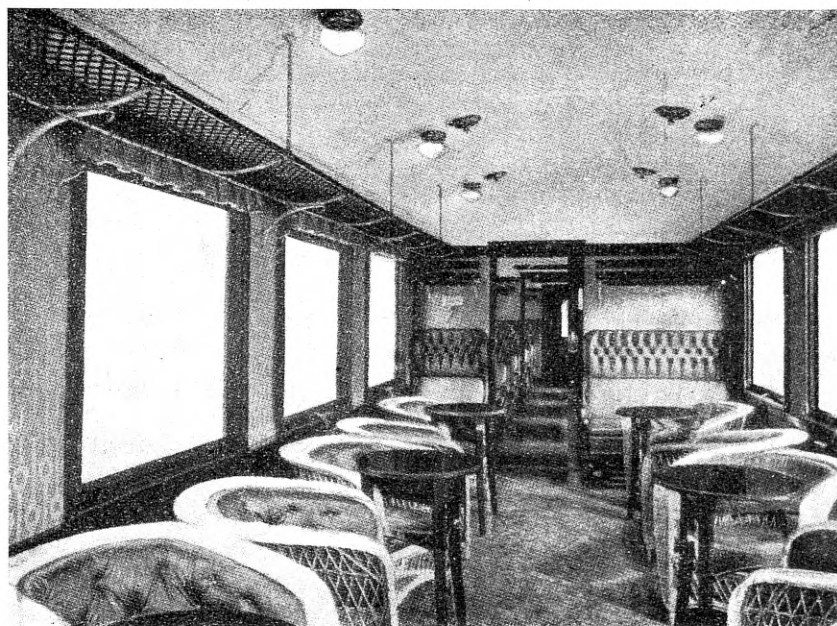
Norra loodus ei sünnita raskusi mitte üksi raudteede ehitamisel, vaid ka nende eksploateerimisel, eriti talvel. Üks sarnastest liinidest, millel liikumine on raskustega seotud, on



2. klassi reisivaguni sisemus.

Bergeni liin, mis kulgeb kõrgest mägestikust läbi, kus talvel möllavad lumetuisud. Esimestel aastatel peale selle liini avamist tuli ette tihti, et lume tõttu katkestus liikumine, mõnikord kuuks ajaks ja kauemgi veel. Mõnikord jäid reisiringid lumme ja reisijatel tuli veeta vagunis mitu päeva; nende varustamiseks toiduainetega saadeti välja sõdurid suuskadel. Praegu on see liin varustatud rikkalikult lumekaitsetega ja teedepuhastus on organiseeritud eeskujulikult, nõnda et liikumine toimub katkestamatult ka lumetormide ajal.

Veel raskemate lumeoludega tuleb võidelda ülalpool nimetatud Ofoti liinil, mis asub polaarvöös, igavese lume piirkonnas ja mõnes kohas 500 m kõrgusel üle merepinna. Lumetuisud, mis siin talvel on sagedased ja vältavad, katkestasid varemalt tihti liikumise mitmeks päevaks. Eriti sellepolest kardetav oli 27 km pikkune teeosa Rootsi piiril. Et sarnased liikumise katkestused toovad suurt kahju maagi kaevandustele, siis on tarvitusele võetud kõik võimalikud abinõud, et ära hoida takistusi. 1927. a. peale kasutatakse selle juures heade tagajärgedega ka meteoroloogia vaatlusi ja tähelepanekuid. Nende vaatluste abil püütakse selgitada tuulte liikumist raudteeliini piirkonnas, tuiskude tekkimise olusid jne., et sel teel



Norra raudteede salongvaguni sisemus.



Bergeni liin talvel.

võiks ette ära näha lumesadusid, tormi, temperatuuri muudatusi jne., ning tarvitusele võtta vastavaid abinõusid, valmistada ette meeskondi ja abironge. Meteoroloogia peajaam asutati 1927. a. Norra—Rootsi piiril. Ta saadab iga-päev ilmateateid ja vastaval juhul hoiatusi tormi kohta jaamadale, kus asuvad abirongid. Näit. 1927. a. märtil kuni 1928. a. aprillini anti 36 hoiatust lumetuisu lähenemise kohta. Need hoiatused osutusid suurelt osalt õigeks ja tarvilikuks ning aitasid kaasa selles võitluses, mis raudteed tagajärjekalt pidasid loodusejõududega.

Norra raudteedel on ka tugevad võistlejad teiste liiklemisvahendite kujul. Reisijate veos võistleb raudteega edukalt autoliiklus, mille tagajärjel viimase 5 aasta jooksul on reisijate arv vähenenud 23 miljoni pealt kuni 18 miljonini aastas. Osalt on see reisijate arvu langus seletatav sellega, et Norras on reisijate veo tariif võrdlemisi kõrge.

1. juunil 1931. a. viidi läbi reisijateveo tariifi reform, kusjuures sõiduhindu alandati, peamiselt lühemate kauguste pealt, kus autovõistlus eriti tuntav oli. Need hinnaalandused ulatasid 17,6 kuni 23,1% harilikkude reisirongide kasutamisel ja 30,2 kuni 41% kiirrongide kasutamisel. Siiski võrreldes ennesõjaaegsete sõiduhindadega on uued hinnad veelgi kõrged, sest elukalliduse indeks on 3. klassi reisurongi

sõiduhinna kohta 100 km kaugusel 157. Võrreldes teiste Euroopa riikide reisijate tariifidega, osutuvad sõiduhinnad Norras kõigekõrgemateks, sellele järgnevad kalliduse poolest Rootsi raudteede sõiduhinnad.

Viimastel aastatel on püütud reisimist raudteel mugavamaks ja kiiremaks teha. Reisirongide kiirust, mis sõjaaastate järel väga langenud oli, on püütud järkjärgult kõrgendada. Selleks tuli mitmes kohas liini pealisehitust kõvendada, raudteesildu ümber ehitada ja tugevamaid vedureid panna liikumisesse. Suuremate sõidukiiruste saavutamiseks aga sünnitavad raskusi paljud kõverikud ja võrdlemisi järsud tõusud mõnel liinil, eriti mägedes.

Uudsusena on Norra raudteedel mõnes teatud rongis, mis eriti talisportlasi veavad, sisse-

seatud erilised vagunid suuskade veoks. Need on kaubavagunitest selleks ümber ehitatud vagunid, millele peale läbikäigu veel 8 väikest ruumi, millesse iga ühte võib paigutada 25 paari suuski, neid üles riputades selleks määratud konksudele. Vaguni mõlemis otsas on trepiastmed. Iga reisija paneb ise oma suusad ära vagunisse, vabale kohale ja sihtkohta jõudmisel, võtab ka ise vagunist välja. Raudteevalitsus muidugi mingit vastutust ei saa kanda suuskade alalhoiu suhtes. Nagu kogemused näidanud, on sarnased vagunid reisijatele, eriti sportlastele, väga vastuvõetavad ja neid kasutatakse heameelega.



Tunnel lumes.

Kaubaveos on Norra raudteedele suuremaks võistlejaks rannasõidulaevandus, mida soodustab pikk, kääririkas, fjordidega sügavalt lõhestatud ja eeskujulikkude sadamatega varustatud mererand.

Ka kaubaveos on Norra raudteede tariifid kõrged ja ühel ajal reisijateveo tariifi alandamisega 1. juunil 1931. a. alandati ka väikesaadetiste veohindu. Väikekiiruse hinnaalandused olid 1,5 kuni 18% ja suurkiiruses 10 kuni 43% suured.

Norra raudteede üksikutel liinidel on kaubaveos mitmesugune tähtsus. Nagu juba tähendatud, seisab kaugel põhjas asuva Ofoti liini tähtsus rauamaagi veos, mis veetakse välja Rootsist. Kolme teise mägestiku raudteeliini, Dovre, Bergeni ja Rauma liini tähtsus on värsketel kalade ja eriti heeringate veos mererannalt sisemaale, Rootsi ja mannermaale. See on maksev eriti Rauma liini kohta, mille avamise puhul 1927. a. sügisel tehti laialdast kalaasjanduse propagandat. Sellest võtsid osa Norra kalanduse direktor, Norra kalanduse selts, mitmesugused maatulunduse liidud ja ka Norra riigiraudteede direktsioon. Värsketel kalade ja heeringate veomaksu alandati umbes 20% võrra. Ka muul viisil tuldi kalaasjandusele vastu.

Norra riigiraudteedel on üle 450 moodsalt sisseseatud jäävaguni, mis võrreldes raudteede võrgu üldpikkusega (3844 km) on väga suur arv. Jahutamine neis vagunites toimub jää ja soola abil erilistes mahutites, kusjuures nende ainetega varustamise korral vaguniust ei ole vaja avada. Temperatuur neis vagunites peetakse ainult paar kraadi alla nulli, mis on küllalt ja kõige kohasem leitud olevat värske kala veol.

Niihästi liiklemise tehniline aparaat kui ka tariif võimaldavad ja soodustavad värsketel kalade ja heeringate väljavedu Norrast mannermaale, mis Norra kalaasjandusele väga tähtis. Norra raudteedel liiklevad kalavagunid kiiresti, sest neid haagitakse ka reisirongide külge. Vedu üle mere Norrast Saksamaale toimub raudteeparve abil. Veost osavõtivate raudteevalitsuste vahel saavutatud kokkulepete ja korralduste kaudu on loodud väga head raudteehendused, mis tõttu kalasaadetised kiirelt kohale toimetatakse. Näit. Trondhjemist Berliini

veoks (1617 km) kulub ainult 86 tundi, Bergenist Berliini (1556 km) — 84 tundi ja Narvikist Berliini (2588 km) — 110 tundi. Kiirkaubarongid Sassnitzist (raudteeparve sihtpunktist) Berliini jõuavad kohale kell 18.00 ja kell 4.00. Kalavagun, mis Bergenist reedel kell 8.10 välja läheb, jõuab esmaspäeva õhtul Berliini, Stettini vaksali ja on teisipäeva hommikul vara juba saajale väljalaadimiseks ette antud.

Selles otseühenduses on värsketel kalade ja heeringate veohindu alandanud kõik veost osavõtjad teed. Selle tagajärjel maksab kalade vedu Norrast Berliini keskmiselt (5 t saadetistena):

Trondhjemist Berliini (1617 km):
 Värsked kalad . 0,17 Saksa marka 1 kg netto.
 Heeringad . . 4,50 „ „ 50 „ „



Bergeni liin Ustevandi järve juures, 500 m kõrgusel üle merepinna.

Narvikist Berliini (2588 km):
 Värsked kalad . 0,20 Saksa marka 1 kg netto.
 Heeringad . . 5,25 „ „ 50 „ „
 Need hinnad, võrreldes veost osavõtjatel raudteedel maksvate kõrgete üldiste tariifidega, on tublisti alandatud.

1928. a. oktoobrist kuni 1929. a. aprillini veeti Norrast raudteid kaudu Saksamaale 1000 vagunit värskeid kalu ja heeringaid.

Norra raudteed on loomulikult huvitatud kalade väljaveo arenemisest. Sellepärast riigiraudteede direktsioon võtab osa ühest kalamüügi-organisatsioonist ja tal on eriline komisar Berliinis, kes korraldab kalade müüki Saksamaal ja naaberriikides. Samuti on Norra riigiraudteedel Trondhjemis ja Narvikis kalaasjanduse kontrollametnikud, kelle järelevaatuse alla kuuluvad kõik Berliini müügikohta määratud kalasaadetised.

Vaatamata mitmesugustele abinõudele, mis Norra raudteed on tarvitusele võtnud liiklemise ratsionaliseerimiseks kui ka sissetulekute tõstmiseks, on raudteede majanduslik seisukord viimastel aastatel halvenenud. Kuus aastat tagasi tervest raudteede võrgust 1842 km ehk 58% andsid kasu, kuna 1929. a. aga ainult 748 km ehk 21% andsid kasu, kuna ülejäävad 79% andsid kahju. 1929/30. a. Norra raudteede üldtulud olid 80.902.728 krooni, kuna kulud

olid samal ajal 81.694.398 krooni, seega kahju 791.670 krooni.

Eriti raske on seisukord eraraudteedel, kes ainult kõrvalliinisid ekspuuteerivad. Pole imeks panna, kui nad on sunnitud isegi liikumist lõpetama. 30. jaanuaril 1931. a. lõpetati reisijate vedu 57 km pikkusel Skotterud—Vestmarka eraraudteel. 27. septembril 1931. a. järgnes sellele eeskujule 31 km pikkune Holmestrand—Vittingfoss eraraudtee.

Hädaabitööd.

Dipl.-ins. A. Pihlak.

Tööpuudus, mis käesoleva aasta talvel eriti terava kuju võtnud, hakkas end esimest korda tunda andma juba 1923/24. aastal, mil esmakordselt hakati suuremal ulatusel otsima abinõusid tööpuuduse pehmemdamiseks.

Sellest ajast peale on iga talv loomuliku nähtusena kaasa toonud töötatöölise küsimuse ja hädaabitööd. See nähtus on möödunud 7 aasta jooksul niivõrt omaseks ja iseenesest mõistetavaks muutunud, et võimata on enesele talvet ilma hädaabitöödeta ette kujutada ja kui kurb see ka ei ole, tuleb nähtavasti ka edaspidi arvestada hädaabitööde organiseerimise vajadusega. Nende 7 aasta jooksul on hädaabitööde peale kulutatud suured summad. Nende arvel on nii mõndagi tehtud ja kodanikul on õigus nõuda ülevaadet selle kohta, kuidas ja kuivõrt otstarbekohaselt on tema raha kulutatud.

Kahjuks pole nende ridade kirjutajal käsitada andmeid kõikide üle riigi tehtud hädaabitööde kohta ja sellepärast on ta sunnitud piirduma selle osaga, mis on raudteevalitsusel hädaabitööde alal teostada tulnud.

1924/25. aastal oli töötatöölise toetamine nendele tööde võimaldamine Töö- ja Hoolekandeministeeriumi käes. Seal töötas niinimetatud „Tööpuuduse vastu võitlemise komisjon“, mille ülesandeks oli selgitada tööde organiseerimise tarvidust, nende ulatust ja määrata krediiti töid organiseerivatele asutustele.

Sama komisjon töötas ka välja alused ja juhtnõõrid, millele järele töid organiseeriti ja tööde eest tasu makseti.

Tallinnas, kus tööpuudus kõige teravamalt ennast tunda andis, määrati päevapalgaks: meestööliste 120 senti ja naistöölisele 100 senti. Seda tasu võis tõsta tükitöö normide sisseseadimisega, kuid maksetav lisatasu ei võinud tõusta meestööliste üle 40 ja naistöölisele üle 30 senti päevas. Tööd, mis sel ajal „Ühiskondliste tööde“ nime all organiseeriti, kandsid juhuslist ilmet, olivad ette valmistamata ja sellepärast ka oma produktiivsuse poo-

lest võrdlemisi madalal astmel. Sel ajal valitses veel vaade, et ühiskondline töö on rohkem toetus kui töö, millel peab olema oma kindel otstarve ja siht. Hellitati end veel lootusega, et tööpuudus on ajutine nähe ja sellepärast puudusid ka hädaabitööde alustamisel igasugused kavad.

1924/25. aasta talvel raudteevalitsuse poolt organiseeritud tööd omasid suuremalt osalt kõiki eelpooltähendatud tundemärke, kuigi teostati sarnaseid töid, mis kujutasid osa selleaegsest raudteevalitsuse tööde programmist.

Tol ajal oli päevakorral Tallinna sõlme ümberkorraldamise ja Tallinna—Nõmme II tee ehitamise küsimus.

Muude tööde hulgas asus Raudteevalitsus ka nende tööde teostamisel tarviliste mullatööde läbiviimisele.

6. novembril 1924. aastal teatas Raudteevalitsus Teedeministrile, et laiarööpalisel raudteel on võimalus paigutada oma krediitide arvel novembri kuul Tallinna piiris ja lähemas ümbruses teede korrashoiu tööle 250 inimest ja talvel, arvates 1. detsembrist, teede korrashoiu, teede ja jaamade lumest puhastuse peale 350 töölise.

Peale selle lubas ta veel mahutada 5 kuu jooksul 200 inimest Nõmme—Tallinna vahelise tee mullavalli laiendamise tööle.

Viimase töö tarvis nõudis Raudteevalitsus erilist krediiti 1.000.000 senti suuruses töö juhatause, järelevalve, vedurite kütte ja aurulabida kasutamise läbi tekkivate lisakulude katteks.

Tallinna—Nõmme vahelise II tee ehitamise eeltööde tegemine, Järve jaama juures karjääri teede mahapanemine ja liiva väljavedamine liinile, olid selle talve suuremateks töödeks. Kõik teised tööd olid vähema tähtsusega korraldustööd.

Ka Tartus tehti sel talvel hädaabitööd. Nimelt pikendati sadama teeharu ja tehti selle tarvis mullatööd, milleks Tartu jaama juures pandi maha ajutine tee mullarongile laadimiseks.

Järgmisel aastal, s. o. talvel 1925/26. oli hädaabitööde iseloom juba rohkem välja kujunenud. Kui töötuid ka võib olla üldiselt mitte rohkem ei olnud, siis vähemalt hakkas Töö- ja Hoolekandeministeerium töötatööliste küsimusega rohkem tegelema.

Nagu eelmisel talvel, nii ka sellel pidi raudteevalitsus võimaldama töötutele tööd temale avatud krediitide abil ja ainult osa kulu kandis Töö- ja Hoolekandeministeerium.

1925. a. detsembri kuu peale lubati tööle võtta 300 töolist Töö- ja Hoolekandeministeeriumi arvel. Jaanuari kuu algusel oli Tallinnas, peaaesjalikult Tallinn—Nõmme II liini ehitusel, 249 töötatöölist. Kuna töö osutus väga vähe edukaks ja ka tehnilisest küljest ei töötanud häid tulemusi, siis kerkis ülesse nende tööde katkestamise küsimus.

Raudteevalitsusel ei olnud huvi teha kallist ja väheproduktiivset tööd Tallinna sõlmes ümberehituse krediitide arvel, sest ka kõige parema töö organisatsiooni juures ei suutnud ükski hädaabitööline välja teha harilist normi, seda enam, et ta töö tulemustest sugugi huvitatud ei olnud.

Tööpuuduse vastu võitlemise komisjon soovitas küll sisse seadida normi tööd, kuid puhttehnilistel põhjustel polnud seda võimalik läbi viia kõikidele töölistele.

Et ära hoida hädaabitööde katkestamist raudteel, otsustas Tööpuuduse vastu võitlemise komisjon oma istungil 13. jaanuaril 1926. aastal lubada hädaabitööde krediitide arvel pidada Valgas 20 puuseppa jooksva remondi töodel ja Tallinna sõlme ümberehituse peal lasta töötada 200 naistöölisel, kusjuures tööpuuduse vastu võitlemise krediidist katta ainult see osa, mis tööd normaalsest kallimaks lähevad. Ühtlasi lubati kõikidele ühiskondlistel töodel töötavatele töölistele tööd mitte teha päevadel, mil vähemalt 25°C järele külma on ja maksta neile nende päevade eest 1/2 harilikust tasust.

Väga iseloomustavad hädaabitööde kohta on tulemused, milliseid sai Raudteevalitsuse poolt määratud erikomisjon selgitamisel kui võrdmullatööd talvisel ajal kallimaks lähevad kui suvisel ajal.

Järve liivaaugus laaditi liiv platvormidele suuremalt osalt auru labidaga ja ainult osalt laaditi käsitsi. Rongid tühjendati Tallinnas töötatööliste poolt käsitsi ja liiv loobiti edasi kuni 10 meetri kaugusele teest ning tasandati. Pääsküla liivaaugus sündis töö kõik käsitsi. Ühenduses liivaveoga, tuli mõlemates liivaaugudes samuti ka Tallinnas liivaveo teid korras pidada, tõsta ja tarviduse järele edasi nihutada ning tarviduse korral ka jäätusest lahti raiuda.

1925. aastal läks sama töö, normaal tingimuste juures maksma ühe kantmeetri väljaveetud ja teetammi sisse paigutatud liiva kohta — augusti kuul 35,6 snt. ja septembri kuul 37,7 snt., seega keskmiselt umbes 36,7 senti.

Jaanuari 1—15 vahel väljaveetud ja teetammi sisse paigutatud liiva üks kantmeeter läks sellevastu maksma ümmarguselt 260 snt. Seega tulivad hädaabitööd $260:36,7=7$ korda kallimad. Seda vahekorda võis muidugi maksvaks lugeda ainult jaanuari kuu kohta, sest järgnevatel kuudel võisid vahekorrad muuttuda.

Selle kalkulatsiooni järele kulusid 85% kuludest Töö- ja Hoolekandeministeeriumi kanda. Kui vastumeelt ja masendav ka niisugune ebaproduktiivsus ei olnud, ei jäänud „Tööpuuduse vastu võitlemise komisjonil“ muud üle kui olukorraga leppida ja 6. II. 1926. a. nõus olla tingimistega, millede juures hädaabitööde edasikestmine võimalik oli.

Otsustati Raudteevalitsusele maksta hädaabitööde tööliste palgad 1925. a. detsembri eest terves ulatuses, 1926. aasta jaanuari kuul töötanud töötatöölistele makstud summadest see osa, mille võrra normaalsest kallimaks olid läinud ja 1. veebruarist alates terves ulatuses 300 töötatöölise tasu. Sama komisjoni otsusega 19. veebruarist määrati hädaabitööde kestvus kuni 1. maini, lubati Vabariigi aastapäeval maksta kõikidele ühiskondlistel töodel töötavatele töölistele, kes 19. veebruaril juba tööl olid, terve päevapalk. Peale selle lubati välja jagada veel teatav arv saapaid töölistele, kellel saapad viletsad.

1925/26. aasta talvel tehti raudteevalitsuse poolt hädaabitööid ainult Tallinna ja Valga jaoskondades. Esimeses tehti ainult Tallinna—Nõmme tee ja Tallinna sõlme ümberehituse mulla- ja teisi nendega seotud töid, kuna Valga jaoskonnas tehti mitmesuguseid parandusetööid.

Tallinna jaoskonna töodel tehti hädaabitööliste poolt tööpäevi ja makseti järgmised tasu summad:

	Meestöö- lisi.	Naistöö- lisi.	Kokku.
Tehti tööpäevi	13310,5	13940,5	27251
Makseti tasu tööpäevade eest . Snt.	2.129.680	1.812.265	3.941.945
Makseti tasu puhul . . „	97.600	106.470	204.070
Makseti tasu haiguspäevade eest „	34.375	33.800	68.175

Kokku: Senti 2.261.655 1.952.535 4.214.190

Nagu meie allpool nägema saame, on need summad praegu hädaabitöödeks kulutatavate summadega võrreldes väikesed.

Kuni 1926. aastani kandsid hädaabitööd juhuslikku ilmet, ning olid, nagu juba tähendatud, ettevalmistamata ja kalkuleerimata. Eelmiste talvede kogemusi arvesse võttes, asus Töö- ja Hoolekandeministeerium 1926. a. juba augusti kuul selgitama, missuguseid hädaabitööid võiks korraldada 1926/27. aasta talvel ja

missugune summa selleks nõutada tuleb. See tõi asjasse teatava korra, hoiatas töid korraldavaid asutusi, andis neile võimaluse õigel ajal selgitada töö võimalusi ja isegi tööd otsida ja ette valmistada.

Raudteevalitsus teatas, et võib jätkata 200 töölisega Tallinn—Nõmme vahelise II tee ehitust, alustada Kopli jaamas uue kaubahoovi platsi täitmist, õgvendada Saku jaama juures liini 100 töölisega ja Narvas, kooskõlas Narva linna kanalisatsiooni kavaga, süvendada kraavi 314 km peal ja maha panna kanalisatsiooni toru, andes seal tööd 20 töölisel. Peale selle oli ette nähtud veel rida vähemaid töid liinil, nende seas võsa maha raiumine raudtee maa-alal 30 km pikkusel, Tallinn—Türi vahel.

Nendest töödest lubati esialgu alustada 200 naistöolisega Tallinn—Nõmme II liini ehitamist. Selle tööga alustati juba 8. novembril.

Vastavalt Tööpuuduse vastu võitlemise komisjoni otsusele 25. okt. 1926. a. makseti Tallinna mees-töötatööliste 140 ja nais-töötatööliste 120 snt. päevas. Provintsis — vastavalt 130 ja 110 senti päevas.

Tunnistati tarvilikuks igal pool, kus vähegi võimalik, sisse seadida normi töö ning maksta neile, kes normi päeva jooksul välja töötavad: Tallinnas — meestele 160 snt. ja naistele 130 snt. päevas, provintsis vastavalt 150 ja 120 snt. ja lubada neile, kui norm välja töötatud, varemalt töölt lahkuda.

Kulud, mis seotud tehnilise järevalve ja tööriistade muretsemisega, pidi kandma töökorraldaja asutis.

Neis komisjoni otsustes ilmneb juba esimene arg samm töö viljakuse tõstmise suunas ja tulevad tööliste suhtes nähtavale esimesed kainenemise tundemärgid, kuid ühtlasi ka peegeldub arusaamine, et hädaabitööd on muutunud püsivaks nähteks, millega arvestada tuleb. Raudteevalitsuse poolt esitatud kalkulatsioon-eelarve kohaselt lubati Tallinn—Nõmme II tee ehitamise, mitmesuguste tööde peale Nõmme, Tallinna ja Kopli teemeistrite piirkondades korraldatavate tööde peale krediiti 4.099.500 senti, Tartu jaamas umbtee nr. 28 ääres rendiplatside tegemiseks 200.000 senti ja Narva—Kulgu raudtee ehitamiseks 2.942.680 senti. Viimane töö kerkis päevakorraks Kulgu sadama korraldamise tõttu.

Esimeses summas oli 1.086.600 snt. raudteevalitsuse kulusid, tööabinõude, tehnilise järevalve, tööriistade ja veo kulude peale. Tallinna tarvis antud rahaga ei saadud aga kuigi kaua läbi ja juba 1927. a. jaanuari kuu keskpaigas, mil tööl oli 335 töölist ettenähtud 220 asemel, oli järele ainult 1.830.000 snt. Selle tõttu jäeti 1. veebruarist peale tööle ainult 103 inimest, kellele ülejäänud rahaga oli võimalik kindlustada tööd kuni 1. aprillini. Narva—Kulgu raudtee ehituse ja Tartu laduplatside tegemise töödel krediidi puudust ei olnud.

Tallinna sõlme ja Järve—Nõmme vahelise teetammi laiendamise mullatöödeks veel täiendavalt 2.800.000 snt. kalkulatsiooni alusel, et võimalik oleks anda tööd 240 töölisel 50 päeva kestvusel.

Hädaabitööd kestsid 1. maini. Hädaabitööde aruande järele kulutati 1926/27. aasta talvel raudtee poolt

Tallinnas	5.728.226,5 senti,
Narvas	2.581.196 „
Tartus	119.931 „

Kokku: 8.429.353,5 senti.

1927. aasta sügisel läks kogu hädaabitööde korraldamine Teedeministeeriumi kätte ja sellest ajast peale on üles seatud ka nõue, teha kus vähegi võimalik tükitööd. Tükitööde hinnad töötati välja maksvate töönormide alusel. Selle juures piirati aga nädalateenistust:

Viimane ei tohtinud tõusta Nõmmel üle 1100 snt. ja Narvas üle 900 snt. Nais- ja mees-tööliste vahel selles vahet ei tehtud. Haapsalus, kus töölistel tuli töötada oma elukohast kaugel, nädala teenistust ei piiratud.

Päeviti töötavatele tööliste jaoks jäid päevapalgad endisteks.

Sel talvel tegi Raudteevalitsus hädaabitööde võrdlemisi väikesel ulatusel:

Suuremad tööd olid:

<i>Tallinnas:</i> Kopli jaamas kanalisatsiooni tööd — kulu	82,60 krooni,
Suurtüki tän. juures umbiku ehitamine — kulu	743,30 „
<i>Nõmmel:</i> Puhtavee torustiku mahapanemine — kulu	7605,68 „
<i>Haapsalus:</i> Vana puhtavee torustiku lammutamine kulu	4639,05 „
<i>Narvas:</i> Raja kraavi süvendamine — kulu	4582,78 „
Narva—Kulgu raudtee haru ehitamise jätkamine	4408,41 „

Kõikidel töödel kokku oli kulu Kr. 22.061,82.

Huvitav on ära märkida, et tükitööna teostamise tõttu tööd üldiselt odavamalt ära tehti, kui suvised tükitööde hinnad seda võimaldanud oleksid. Nii läksid mullatööd Haapsalus maksma keskmiselt 0,54 senti m³, sama töö suvine üksushind oli 0,55 senti m³ pealt. Nõmmel läks mullatöö maksma keskmiselt 0,75 kr. m³, sama töö suvine üksushind mitmesugustes maaliikides kõikus 0,37 kr. m³ kuni 0,95 kr. m³, keskmiselt oli ta umbes 0,70 kr. m³ pealt, nii et siin töö tuli vähe kallim, kui ta suvel läinud oleks. Kõiki teisi nende töödega ühenduses olevaid töid tehti 20—35% odavamalt ära kui suviste hindadega oleks tehtud.

Narva tööde kohta puuduvad võrdluseks tarvilised andmed, kuid silmas pidades ühiseid

üksushindade väljatöötamise aluseid, ei ole põhjust oletada ka siin teistsuguseid tulemusi.

Kuna kõik tööd, mis tol talvel tehti, kuulusid tööde hulka, mis niikuinii teha oleks tulnud, olid need produktiivsematest töödest senini tehtud hädaabitööde hulgast.

Kuni tolle talveni, ei olnud Nõmme jaamal korralikku veevarustust. Nüüd sai vesi sisse toodud Nõmme—Väike jaamas asuvast veemajast. Selle juures avanes võimalus ka Nõmme linnale vett anda ja seega oma veevarustussiseseade ekspluateerimise kulude katteks tulusid saada. Sellel tööol oli aga ka veel teine positiivne tulemus, kuna ta oli seotises Haapsalu vana puhtavee torustiku ülesvõtmisega.

Kuni tolle ajani pumbati Haapsalu jaama vett väikesest järvest, mis asus umbes paari km. kaugusel jaamast. Seda järve kavatses Põllutööministeerium kuivaks lasta. Et mitte veest ilma jääda, oli Raudteevalitsus sunnitud omale uut veeallikat muretsema ja laskis selleks Haapsalu jaamas veemaja juures puurkaevu puurida. Vana torustik, mis ühendas järve veemajaga, kaotas oma otstarbe ja kuulus ära koristamisele. Osa sealt saadud torusid sai uuesti maha pandud Nõmmel. Ülejäänud torud kasutati hiljem ära Lelle—Papiniidu raudtee veevarustuse torustikude ehitamisel Lelles, Vilveres ja Sindis.

Narvas rajakraavi süvendamine oli seotises Narva linna kanalisatsiooni töödega ja viimase otsekoheseks järelduseks. Kui raudteevalitsusel ka selle tööga erilist kiiret ei olnud, läks töö ikkagi Narva linna tervishoidliste tingimuste parandamiseks ja oli seega aja- ja otsustarbekohane.

1928/29. aasta talviste hädaabitööde eelarvesse võeti Teedeministeeriumi poolt raudteevalitsuse tarvis ja määrati krediiti

- 1) *Tallinn—Kopli* jaamas Narva I teelt vee ärajuhtimise kanalisatsiooni ehitamiseks Kr. 2500.—
- 2) *Pääsküla* jaamas II tee pikendamiseks ja Haapsalu poolse semafori edasiviimiseks . . . „ 5150.—
- 3) *Tallinn—Väike* jaama uue depoo teede alla ja kaubajaama taga asuva maa-ala täitmiseks „ 23630.—
- 4) *Narva* jaamas Raja-kraavi katmiseks betoonvõlviga ja sillaaluse pikendamiseks . . . „ 5380.—

Kokku: Kr. 36660.—

Töödega alustati 1929. aasta jaanuari kuu esimesel poolel.

Tööd kestsid kuni 15. maini.

1929. aasta tõi hädaabitööde organiseerimisse ja läbiviimisesse veel suurema kindluse joone. Teedeministeerium, kelle kätte vahepeal oli täielikult läinud hädaabitööde korraldamine, andis 8. I. 1929. a. välja juhtnöörid hädaabi-

töid korraldavatele asutustele. Need juhtnöörid, nii ütelda kodifitseerisid senised mitmeajaliselt antud näpunäited ja töötamise alused ning panid aluse ja alguse kava kindlale aruandmisele töötute tööle paigutamises ja läbikäimise, samuti ka nende poolt tehtud tööpäevade kohta. Andmeid hakati nõudma iga nädal. Ka anti juhatus aruannete koostamise kohta tööde lõpul.

Nende juhtnööride järele nõuti enne tööde algust eelarve ja projekti koostamist iga töö kohta ja tööde talviste üksushindade esitamist.

Viimased pidid kalkuleeritama „Töönormide“ alusel, tarvitades sealjuures päevapalkadeks Harjumaal ja selles asuvates linnades teostavate tööde tarvis 2 kr., teistes maakondades 1,6 kr. ja linnades 1,5 kr.

Töid pidi tehtama tükitööna. Päeviti oli lubatud teostada ainult niisuguseid töid, mis võimata on hinnata tükitööna.

Päevapalgaks määrati päevatööliste Harjumaal, ühes arvatud ka selles asuvad linnad, meestööliste 1,4 kr. ja naistöölitele 1,2 kr. teistes maakondades ja linnades meestööliste 1,3 kr. ja naistöölitele 1,1 kr.

Selle juures ei tohtinud nädalateenistus töusta Tallinnas ja Nõmmel mitte üle 11 kr. ja teistes linnades üle 9 kr. Maakondades ja väljaspool linnade administratiivpiire asuvaltel töödel jäi nädala teenistuse suurus piiramata.

Need juhtnöörid said ka aluseks hädaabitööde organiseerimisel talvel 1929/30. ja maksavad ka praegu. Juba oktoobri kuu algusel esitas Raudteevalitsus Teedeministeeriumile tööde nimestiku, mis ta 1929/30. aasta talvel teha võis, ära näidates selles esialgu ligikaudsete kalkulatsioonide näol tööde ulatuse ja kulu suuruse.

Esimese talve hädaabitöödeks määratud krediidid ei saanud mitte kõik ära tarvitatud ja selle tõttu oli Teedeministeeriumil võimalik juba novembri kuul osa tööde teostamiseks krediiti määrata ja kohapeal töödega alustada. Detsembris lubati Riigikogu poolt Raudteevalitsuse tööde tarvis krediiti üldsummas krooni 210.027.—, nii et jaanuaris 1930. avanes võimalus asuda tööde teostamisele täies ettenähtud ulatuses. Hädaabitöid tehti sel talvel Tallinnas, Nõmmel, Paldiskis, Tartus ja Valgas. Nende teostamiseks lubati Teedeministeeriumi ja Riigikogu poolt üldsummas krediiti 241827 krooni ja teostati üldse 15 tööd. Sellest arvust teostati 9 tööd Tallinnas, 2 Nõmmel, 2 Paldiskis, 1 Tartus ja 1 Valgas.

Tallinnas tehti 4 tööd laiarööpalise ja 5 kitsarööpalise raudtee raioonis.

Tallinna tööst oleks nimetada:

- 1) Kopli jaama uue kaubahoovi platsi täitmine, krediit 17660 kr.
- 2) Ülemiste jaamas 5-da jaamatee ehitamine, krediit 6800 „

- | | |
|---|----------|
| 3) Kivide lõhkumine kiviprügist, krediit | 2475 kr. |
| 4) Mitmesugused kergemad tööd nõrgajõulistele, krediit | 8060 „ |
| 5) Mitmesugused kergemad tööd nõrgajõulistele k/r. raudtee raioonis, krediit | 2340 „ |
| 6) Tallinn-Väike k/r. jaama arendamine, krediit | 39588 „ |
| 7) Tallinn-Väike raudtee jaamas peatee valli taga Veerenni tänava poole vagunipargi ehitamine, krediit | 10190 „ |
| 8) Tallinn-Väike jaama kanalisatsiooni tööd, krediit | 1225 „ |
| 9) Tallinn-Sadama raioonis, teha Narva maantee, Jakobsoni, Poska, Vilmsi, S. Tartu m., Juhkentali ja Veerenni tän. vahel l/r. raudteeni 2 meetri laiune jalgte, krediit | 3680 „ |
| 10) Liiva jaamas, teha juuresõidutee, krediit | 2435 „ |
- Nagu sellest loetlusest näha, langes Tallinna tarvis lubatud krediitidest lõviosa k/r. raudtee raioonile, nimelt 59.458 krooni, kuna l/r. raudtee sai 34.995 krooni.

Nõmmel teostatavad tööd olid:

- 1) Nõmme—Pääsküla vahel II tee ehitamine ühes Pääsküla jaama teede laiendamisega Kr. 44.264.—
- 2) Nõmme-Väike jaama l/r. teeharu ehitamine vana k/r. liini 6 km asuva liivakarjääri „ 8.625.—
Kokku oli ette nähtud kulutada Nõmme raioonis 52.889 krooni.

Paldiskis organiseeriti:

- 1) Paekivimurdmist Kr. 3.825.—
- 2) Kruusaagu teede kordaseadmist „ 5.615.—
Kokku oli ette nähtud kulu Kr. 9.440.—

Tartus, kus Tartu—Petseri raudtee ehitamise tõttu tekkis tarvidus teha jaama ümberkorraldamise töid ja ehitada uus kaubahoov, alustati:

- 1) Kaubahoovi ja kuhjasaadetiste laoplatsti ja sorteerimise teede jaoks tarviliste mullatöödega, milleks lubati . . . Kr. 80.000.—
- 2) Valgas ehitati osaliselt uus, osaliselt ehitati ümber kanalisatsioon. Selleks lubati . . . „ 5.045.—
Kõik Tallinna—Nõmme tööd olid seotisesel ajal teostatavate Tallinna sõlme ümberehituse töödega.

Tallinn—Kopli jaama uue kaubahoovi platsi täitmine, mis esmakordselt figureerib hädaabitööde hulgas, on raudteevalitsuse programmi töö. Uue kaubahoovi ehitamine oli üles võetud uute raudteede ehitamise ja Tallinna sõlme ümberehituse tööde seaduses ja kuulus varem või hiljem läbiviimisele. Kuna sellele tööle oli võimalus paigutada suur hulk töölisi, siis alustati selle tööga hädaabitööde korras. See töö on 1929/30. aastast alates olnud hädaabitööde hulgas ja on seda ka praegu. Uus kaubahoov saab asuma Heina tänava kõrval, kus tema alla on võõrandatud 3,25 hektari maad. Kuna siin maapind kallak ja vanadest Kopli kaubajaama teedest madalam, tuli teda täita. Täidendi kõige kergem koht on 6 meetrit, sellest võib saada ettekujutust, missugused hiigla hulgad liiva siia välja vedada tuli. Tarviline liiv veeti ja veetakse ka praegu kohale Järve jaama juures asuvast karjäärast.

Eelpool punkt 5 ja 6 all tähendatud tööd kujutasid enesest mitmesuguseid puhastamise ja korraldamise töid.

1929/30. aasta talve tööde kohta peab tähendama, et nende hulgas ühtegi ei ole, mis oleks otstarbetu, et nende läbi ei oleks loodud väärtusi. Kuid ühte ei saa salata, et kui poleks olnud tarvidust organiseerida hädaabitöid, siis suurem osa nendest oleks alles kauges tulevikus teostamisele tulnud.

Kroonika.

ÜLDOSA.

SUUREMAID RAUDTEESILDU.

Pikemaks raudteesillaks ilmas osutub sild üle Galveston-jõe Texases, mille pikkus 3 km ja 400 m. Saksamaal on pikemaks raudteesillaks raudsild üle Põhja-Idamere kanali (Rendsburgi lähedal). Selle silla pikkus on 2454 m.

Kõrgeim rauast sild Saksamaal asub Remscheid ja Solingeni jaamade vahel, silla kõrgus on siin 107 m. Kivist sildadest on kõrgeim Göltzschthali sild Plaueni juures, mille kõrgus 80 meetrit.

EESTI.

NIMETUS.

Raudteevalitsuse direktori dipl.-ins. *Jaan Raudsep*'a valimise puhul Teedeministriks on raudteevalitsuse abidirektor dip.-ins. *Oskar Raudsep* nimetatud raudteevalitsuse direktori ajutiseks kohustetäitjaks, arvates 1. märtsist 1932. a., jättes ühtlasi raudteevalitsuse abidirektoriks edasi.

JAAMA ÜMBERNIMETAMINE.

Õisu jaam Mõisaküla—Viljandi kitsarööpalisel teosal nimetati ümber *Kaarli* jaamaks.

UUS TARIIFINÕUKOGU KOOSSEIS.

Vastavalt uue tariifinõukogu seadusele muudeti teedeministeeriumi tariifinõukogu koosseisu.

Tariifi nõukogu uus koosseis on järgmine:

Eesistuja

Teedeministri abi dipl.-ins. *K. Jürgenson.*

Asjaajaja — *A. Remma.*

Liikmed asutustest:

Raudteevalitsus — *E. Jemm.*

Teedeministeerium — *H. Perna* ja *J. Ulk.*

Majandusministeerium — *J. Vaabel* ja *A. Gutmann.*

Põllutööministeerium — *A. Vodja.*

Välisministeerium — *H. Laretei.*

Kaitseministeerium — major *J. Kasak.*

Kaubandus-tööstuskoda — *E. Rosenvald* ja *A. Trankmann.*

Põllutöökoda — *A. Käbin* ja *T. Kind.*

Tööliskoda — *A. Tiitus* ja *J. Michelson.*

Peale selle sõnaõigusega liikmed raudtee-, posti- ning veeteede valitsustest ning riigikontrollist.

UUS LÜHENDATUD REISIÜHENDUS TALLINN—RIGA—BERLIN.

22. mail 1932. a. esmakordselt peale Saksa sõja- väelist okkupatsiooni juhitakse üks paar otseühenduse reisironge Tallinn—Riga—Berlin maailmasõja ajal ehitatud raudteed mööda Tilsiti kaudu Berliini ja tagasi.

Uus sihtus, Riga—Radviliškis—Taurage—Pageiai—Tilsit—Insterburg—Berlin, on 84 km lühem, kui senine sihtus, Riga—Radviliškis—Kaunas—Eydtkuhnen—Insterburg—Berlin.

LATVIJA.

WALKA—RUJIANA—IPIKI RAUDTEELIIN RIIGI KÄTTE.

Juriidiliselt kuulub Walka—Rujiana (Ruhja)—Ipiiki raudteeliin 1. Juurdeveoseltsile, tegelikult oli aga raudtee kasutajaks vabariigi algusest saadik Läti riigiraudteed.

Nüüd kavatses Läti valitsus seda raudteed võerandada ja raudteed ka juriidiliselt riigiraudteede hulka arvata.

TRANSIITARIIFI ALANDAMINE LÄTIS.

Riia sõljejaama ning Meitene piirijaama tariif kauguste vähendamise tõttu tegelikule kaugusele alanesid kaupade transiitveo hinnad Eestist Läti kaudu Leedumaale.

Muudetud tariifi järele maksab vedu 100 kg. eest Valka riigipiir—Meitene riigipiir (254 km):

Väikesaadetised (kuni 7,5 t.)

I. grupi kaupadelt \$ 0.290 või Ekr. 1.09,4

II. „ „ \$ 0.208 või Ekr. 0.78,5

Vagunisaadetised (üle 7,5 t.)

I. grupi kaupadelt \$ 0.232 või Ekr. 0.87,5

II. „ „ \$ 0.166 või Ekr. 0.62,6

Telgede ümbervahetamise maks on alandatud \$ 1.70 (=Ekr. 6.41) peale iga vaguni pealt.

Otseühenduse maks on kindlaksmääratud \$ 0,059 (=Ekr. 0,023) peale iga 100 kg eest.

Ümberarvestamise kurss raudteel on 1 dollar = =Ekr. 3,77.

SAKSAMAA.

SÕIDUHINNA ALANDAMINE BERLIINI LINNA- RAUDTEEL.

Üldist majanduslist kitsikust arvesse võttes, on Saksa Riigiraudteeselts alandanud Berliini linna-, ring- ning eeslinna raudteedel sõiduhindu ja nimelt maksab ühekordne sõit nüüd

3. klassis — 0.25 RM asemel 0.20 RM.

2. „ — 0.40 „ „ 0.30 „

Kuukaartide hindu alandati

3. klassis — 10.00 RM. pealt 9.00 RM. peale

2. „ — 15.00 „ „ 13.50 „ „

Samuti vähendati töölis-nädalpiletite hindu ja nimelt 1.90 RM. pealt 1.80 RM. peale. See sõiduhind on maksev lühimaaühenduses 20 km ulatuses.

PLATSKAARDID ODAVAMAKS.

Saksa magamisvagunite Selts „Mitropa“ alandas magamisvagunite platskaartide hindasid ja nimelt:

1. klassis — RM. 28.00 pealt RM. 25.00 peale.

2. „ — „ 14.00 „ „ 12.50 „

3. „ — „ 9.25 „ „ 8.00 „

Hinnad on arvatud ühes pesu kasutamisega ning ühes vagunisatjale ettenähtud jootraha ühesarvamisega. „Mitropa“ vagunites on vagunisatjatele ette nähtud kindel jootraha norm, missugune sisse nõutakse juba platskaardi lunastamisel.

Kolmanda klassi magamisvagunites on võimaldatud sõit ka ilma pesuta. Platskaart 3. klassi „Mitropa“ magamisvagunis ilma pesuta on alandatud senise RM. 6.75 pealt RM. 6.50 peale.

Uue korra järele platskaartide ettetellimisel lisamaksu enam ei võeta; senini võeti ettetellimisemaksu 10% ulatuses platskaardi hinnast.

KIIRRONGIDE SÕIDUKIIRUST TÕSTETAKSE.

Suvised sõiduplaani maksmahakkamisel tõstab Saksa Riigiraudteeselts oma reisi- ja kiirrongide kiirust umbes 10% võrra.

Kiireimaks reisijate jaoks määratud rongiks käesoleval suvel saab olema Berlin—Hamburgi FD-kiirrong, mille tehnilist kiirust tõstetakse 120 km peale

NÕUKOGUDE VENE.

MOSKVASSE — UUS KESK-PEAJAAM.

Moskwa arvukad raudteejaamad asuvad linna äärses osades ja on üheteisest eemaldatud keskmiselt 3 km kauguses. Sarnane jaamade asetus on eriti lähimineva liikumise jaoks ebasoodne. Olukorra parandamiseks on lähiminevate ja tähtsamate kaugemaa kiirrongide (näit. Leningrad—Moskwa—Odessa jne.) peatusjaamaks ettenähtud Kurski jaam, mis enam-vähem kesklinna läheduses. Kuid oma vähese läbilaskevõime tõttu ei rahulda ka see jaam järjest kasvavat liikumist.

Selle pahe kõrvaldamiseks kavatses nõukogude teedekommissariaat ehitada Sadowaja Ringi läheduses suuremat raudtee keskjaama. Ehituse kavas on ette nähtud püstitada moodne peareisijaama hoone (17 teega), raudteehotelli ja postiameti hooned. Ehitus läheks eelarve järele maksma 40—45 miljonit rubla ja ehitustöödega tahetakse algust teha juba 1933. a. kevadel.