

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI



Ilmub kuus korda aastas.

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243.

K.-Ü. „Eesti Raudtee“ väljaanne Tallinnas.

Nr. 6 (121).

1934.

13. aastakäik.

SISU: Jul. Pihelgas: Meie raudtee-termnoloogiast. — V. K.: Leedu raudteed 1933. a. — Läti raudteede ekspluatatsioon 1933./34. aruandeaastal. — Kroonika. — Erikirjanduse ülevaade.

INHALT: Jul. Pihelgas: Von den estnischen Eisenbahn-Fachausdrücken. — V. K.: Die litauischen Eisenbahnen im Jahre 1933. — Über den Betrieb der lettischen Eisenbahnen im Jahre 1933./34. — Chronik. — Bücherschau.

EESTI KIVIÕLI A.-Ü.

SUURIM ÕLITÖÖSTUS EESTIS.

Juhatus ja müügiakond

Tallinn, Jaani t. 6

Tel. 464-50, 463-05, 465-56, 462-04



Tehased ja kaevandus

Kiviõli jaam

Telef. Sonda 15

VALMISTAB JA MÜÜB:

Kütteõli,
immutusõli,
bituumen,
mootornafta,
puurimisõli,
„Karbestoleum“,

„Kresolaat“ (Fenolaat),
tolmuõli „Estolmit“,
katuselakk „Kivitõrv-Ekstra“,
puhas põlevkivi-katuselakk,
viljapuu-karbolineum „Estoleum“,
auto- ja aviobensiin „Estoliin“.

Tarvitage ja nõudke kõikjalt „Eesti Kiviõli“ A.-Ü. saadusi.

„POLARIS“

Eesti Kinnitus Aktsiaselts

Võtab vastu järgmisi kinnitusi:

**Tule-, murdvarguse-, veo-, väärt-
saadetiste-, kasko (laevakerede) ja klaasi-**

kinnitusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad Kr. 810.000.—

Seltsi asutamisest peale on kahjude eest välja maksetud

üldkokku Kr. 3.987.028,20.

Soliidne edasikinnitus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

**Pagasi- ja kaubasaadetiste ning hoiu-
le antud käsipakkide kinnitus
E. V. raudleejaamades**

JUHATUS asub Tallinnas, Vana Viru tän. nr. 12.

Kõnetraat 426-66. Telegr.-aadr.: „POLARIS“.

OSAKOND asub Tartus, Lihaturg nr. 7. Kõnetraat 6-75.

Agendid kõigis linnades ja maakondades.

E2
E
42

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243.

TELLIMISE HIND (kaasannetega):

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

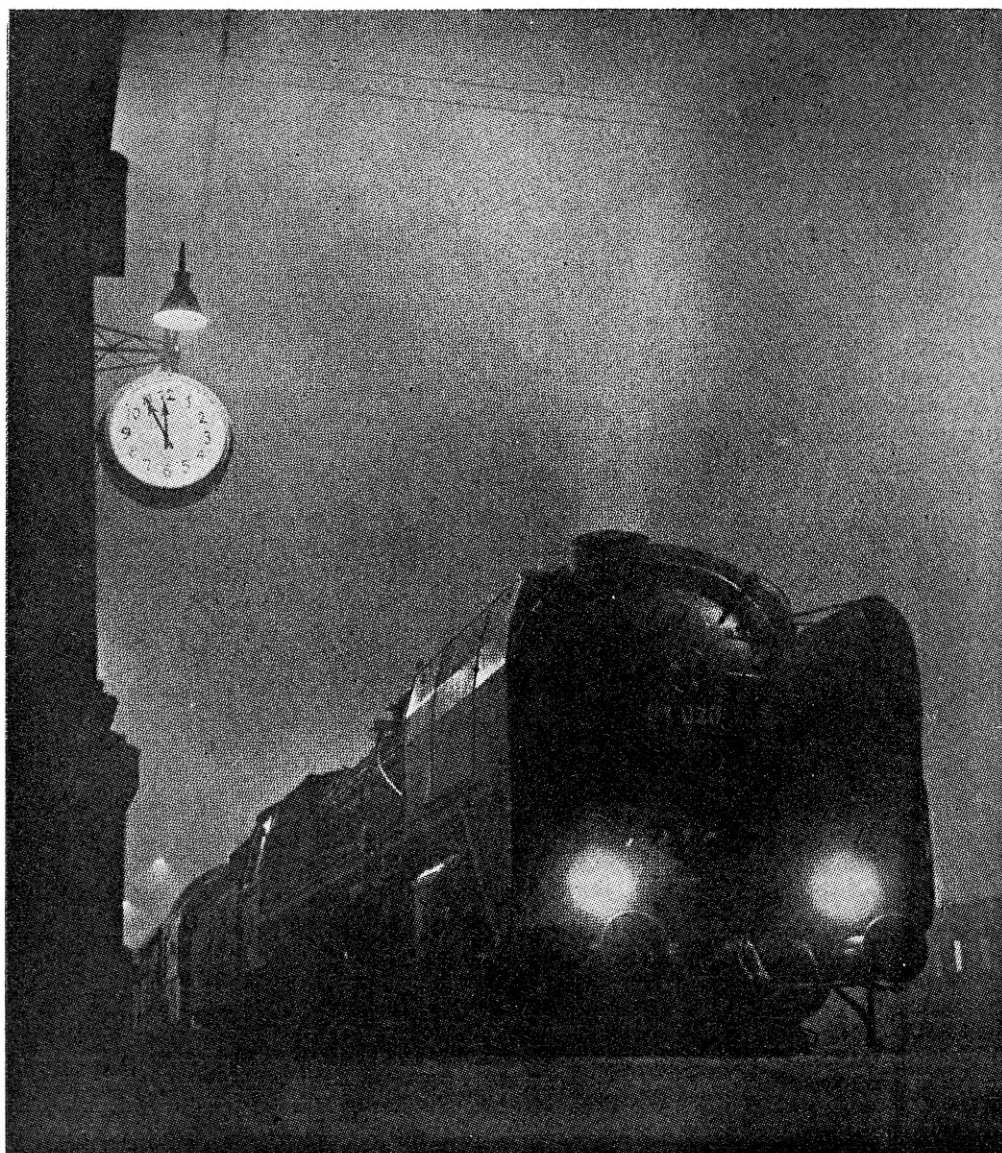
KUULUTUSE HINNAD:

1 lehekülg Kr. 60.—
½ " " 32.—
¼ " " 16.—

Nr. 6 (121)

29. XII. 1934.

13. aastakäik.



ÄRASÕIT UUDE AASTASSE!

Pilt võetud „Reichsbahn-Kalender“ 1935.

Foto Fr. Eschen, Berlin-Wilmersdorf.

Meie raudtee-terminoloogiast.

Jul. Pihelgas.

(1. järg ja lõpp.)

Laia-, kitsaroopaline, -rööpaline
või -rööpmeline.

Sama, mis öeldud roopa ja rööpa kohta, on maksev ka sõnade „laiaroopaline“ ja „laiarööpaline“ suhtes. Riigiraudteede valitsus, mis asub Tallinnas, oli algusest peale „laiaroopaline“, kuna Pärnu—Tallinna juurdeveo raudtee valitsus Pärnus — „kitsarööpaline“. Kaua aega seisis küsimus ainult selles, kas -roopaline või -rööpaline. Et kumbki neist õige, või vähemalt täpne pole, see selgus alles „Õigekeelsuse-sõnaraamatust“ ja nimelt samal ajal, kui selles rööpa-küsimus lahenduse leidis.

„Õigekeelsuse-sõnaraamat“ tõi ühe uue sõna „rööbe“ (omast. rööpme), millega tähendatakse rööpapaari. Seni oli meil endastmõistetav olnud, et on olemas kahesugused raudteed, ühed laiema — laiirööpalised ja teised kitsamad — kitsarööpalised. Harilikult on küll laiema rööpapaari vahega raudtee ehituseks kasutatud laiemaid rööpaid, kuid oluline pole sellepärast liigitada raudteid nende rööpa laiuse, vaid nende rööbastepaari vahekauguse, s. o. rööpmelaiuse järgi. Seega loogiliselt õiged on ainult: „laiarööpmeline“ (breitspurig) ja „kitsarööpmeline“ (schmalspurig). Mõisteliselt on selgesti eraldatavad näit. üherööpmeline raudtee, milline on meie Vabariigi raudtee, peale kahe rööpmelise Tallinn—Pääsküla teosa, ja üherööpaline raudtee, mis alles inseneride katsetamisobjekt¹⁾.

Nimetuste „laia- ja kitsarööpmeline“ suhtes raudteevalitsuse ametkonnad alguses asusid kas eitavale või vähemalt äraootavale seisukohale. Ainult Veoamet ja raudtee Statistika-büroo võtsid tarvitusele need juba 1931. a. peale. Raudteetariifide alal tarvitati, nagu ülalpool nimetatud, 1931. a. reisijateveo tariifi koostamisel nimetusi „laia- ja kitsarööpaline“. 1933. a. lõpus ja käesoleva aasta esimeses pooles ilmus rida välisotseühenduste tariife, milles kõigis tarvitatakse järjekindlalt „rööpme“ nimetust ja selle tuletisi: laiirööpmeline, kitsarööpmeline, normaalrööpmeline. Ka lähemal ajal uuesti väljaantavates üldistes kaubaveo ja reisijateveo tariifides jäädakse kindlasti nimetatud uute vormide juurde.

Siiski ei või sugugi öelda, et „rööpme“-vorm oleks juba kõigis raudteevalitsuse ametkondades tunnustatud. Ei — selle vastu mitmedki ametid ja asutised tarvitavad kõigis oma määrustes, juhtkirjades ja ringkirjades järjekind-

lalt ikka „laiaroopaline — kitsaroopaline“ nagu 15 aasta eest.

Et „rööpa“ ja „rööpme“ mõistete üksteisest eraldamine tarvilik, siis on sellega „rööbe“ väga tervitatav, kuid — ei saa salata, et kõlaliselt on „kitsarööpmeline“ tublisti halvem „kitsarööpmelisest“. Teatav hääldamise raskus, kui seda nõnda võib nimetada, on ja jääb küll kauaks ajaks põhjuseks, et kõnekeeles „rööpmelised“ vormid ei suuda välja tõrjuda seni-seid „rööpalisi“ ja „roopalisi“ vorme.

Ajakirjanduses seni ei ole ka veel tarvitatud nimetusi „laiarööpmeline“, „kitsarööpmeline“, mistõttu need laiematele hulkadele täiesti tundmata peaksid olema.

Pöörang või pööre?

Eesti Vabariigi algusest peale on üldiselt tarvitusel olnud „pöörang“ ja tema suhtes midagi vastu vaielda on vaevalt kellelgi raudteelasel meelde tulnud. Seda üldist rahulolemist häiris jälle „Õigekeelsuse-sõnaraamat“, mis lõi „pöörangust“ ühe küsimuse, tuues selle jaoks uue nimetuse „pööre“. Ei pea aga „raudteepööret“ ja „riigipööret“ mingil tingimusel üksteisega ära vahetama. Kuigi mõlemal on nimetatav ja osastav kääne (pööre, pööret) samakuulised, siiski teistes käänetes muutub üks pöörmek, teine — pöördeks.

„Pöörang“ ei ole „Õigekeelsuse-sõnaraamatu“ järgi tema senise mõiste tähendamiseks küll mitte täiesti valeks tunnustatud, kuid sõnaraamatu järgi „pöörang“ eeskätt on üksik pööre, pööramine, seega ühekordne toiming, kuna pööre = pööratav ehk pöörduv ese²⁾.

Kõlaliselt on „pööre — pööreme“ vorm senisest „pöörangust“ veidi halvem. Üldiselt võttes ei ole ka „pööreme“-küsimusel sugugi see tähtsus, kui „rööpmel“, mille abil avanes võimalus eristada teatavat iseseisvat mõistet.

„Pööre“ leidis tunnustamist pea kõigis raudtee ametkondades. Eeskätt võtsid selle tarvitusele Veo- ja Ehitusamet kui ka Statistika-büroo. Hiljem on ka eksploatatsioonis „pööre“ omandanud ainumaksvuse, nagu näha uutest „Signaalide määrustest (S M 1933)“.

²⁾ See „pöörangu — pööreme“ küsimus polegi nii lihtne veel. „Õigekeelsuse-sõnaraamatus“ lhk. 1206—1207 on toodud hiljem sünonüümidega rööpang = raudteepööre = rööpmepööris. Et „pööris“ võiks ka „pöörangu“ aset täita, sellele mõttele on sõnaraamatu koostaja tulnud nähtavasti hiljem, R-tähega algavate sõnade juures, sest sõna „pöörise“ juures (sõnaraamatu lhk. 949) puudub sellekohane tähendus. Pööris ei ole „pöörangu“ mõiste tähendamiseks raudteelastele vastu võetav, ennem jäägu juba „pööre“.

¹⁾ Käesoleval aastal ilmuma hakkanud G. Tuskami „Saksa-Eesti sõnaraamat“, mis püüab teistest seni ilmunud sõnastikkudest täielikum ja täpsam olla, toob õieti einschienig = üherööpaline ja einspurig = üherööpmeline.

Pöörangu (pöörme) seis, seisak, seisend või seisang?

„Jaamaülemate ja nende abide juhtkirja“ § 6 järgi peab jaamaülem muuseas tutvustama teenijaid pöörangute normaal (alalise)-seisuga. Sama paragrahvi all olevas märkuses I öeldakse, et „plaanid jaama teede tarvitamise ja pöörangute normaalseisu üle . . . valmistab jaamaülem ja saadab liikumise revidendi kaudu liikumisosakonna ülemale kinnitamiseks.“ See oli 1922. a. Vahepeal on palju vett merde jooksnud ja mõnigi asi teiseks muutunud. Pole meil enam „pööranguid“ ega ka nende normaal- või ebanormaalseisu.

„Raudtee tehnilise ekspluatatsiooni määrused riigiraudteede kohta“ 1923. aastast näevad pöörangute, semafooride ja teiste signaalide suhtes ette „õiget s e i s a k u t“. Ka teistes tolleaegsetes eeskirjades tarvitati rohkesti väljendit „normaalseisak“. Kuid selle „seisaku“ välde ei olnudki pikk. Järgnesid mõnesugused uued ees- ja juhtkirjad, mis määrasid ära pöörangute ja signaalide „n o r m a a l s e i s a n g u“. Et pöörangute „valesti seisangu“ eest „roopaseadjad“ tihti karistada saavad, võib lugeda raudtee personali kohta käivates käsu- kirjades 1924. a. alates kuni tänapäevani. Mingil põhjusel aga kõigis ametkondades ei meeldinud see „seisang“, ja selle asemel on hiljem nüüd tarvitusele võetud „seisend“. Raudtee käituse jaoks on „seisend“ n. ö. sanktsioneeritud uute „Signaalide määrustega“ 1933. a., mida sellel alal mõõduandvaks tuleb lugeda.

„Õigekeelsuse-sõnaraamatu“ järgi jälgides „seisu-seisaku-seisangu-seisendi“ küsimust, leiame nende sõnade suhtes järgmised andmed: „Seis“ tähendab „seismist“,

aga seal juures vastab ka mõistelt saksakeelsele „Stand“ ja „Haltung, Positur“. „Seisang“ on väikse õigekeelsuse sõnaraamatu järgi „seismisand, viis“. „Seisend“ puudub suures kui ka väikses õigekeelsuse sõnaraamatus.

Tulles tagasi eelpool nimetatud „seisu“ juurde, võib tähendada, et see nimetus küll ei olnud hästi sobiv, kuid igatahes parem, kui „seisak“, mida viimast tarvitada võib küll rongide, kuid mitte pöörangute ja semafooride suhtes. Näib, et kohane nimetus küllalt oleks „seisang“. Mikspärast nüüd tarvitusele võeti „seisend“, selle kohta peab panema küsimusmärgi, kuid — seegi on parem, kui „seisund“.

R o o p a s e a d j a v ö i p ö ö r m e s e a d j a .

„Roopaseadja“ (ehk rööpaseadja) on eesti keeles tuntud juba kaua

oli omandanud erilise kuulsuse laiemates hulkades oma alatise „süüdioleku“ tõttu kõigi raudteeõnnetuste puhul, milline asjaolu isegi rahvalikuks kõnekäänuks muutus. „Roopaseadja — rööpaseadja“ oli kirja keeles tunnustatud vorm ja asendas rahva kõnekeeles varemalt ettetulnud saksa- või vene päritoluga „veksli-“ ja „strelkamehe“.

„Rööpaseadjaga“ oldi nõnda harjunud, et tol ajal, kui raudteekäituses ametlikult nimetus „pöörang“ tarvitusele võeti, ei leitud vajalikuks keeleliselt „rööpa seadmist“ jätta teemeistrite ja tema tööliste hooleks, ja pöörangu käsitlemiseks määrata „pöörangumehi“ ehk „pööranguseadjaid“, nagu see loomulik oleks olnud³⁾.

Kuna „pöörangul“, nagu öeldud, pole olnud „seadjaid“, on „pöörmel“ tema tarvitusele võtmisest peale olnud rohkem õnne,

³⁾ „Pööranguseadjat“ olen tähele pannud ainult „Port-Kunda raudtee juhtkirjas teetöölilistele ja teevahtidele“.



KOLONEL OTTO STERNBECK.
TEEDEMINISTER.

Pühitses 24. det. s. a. oma 50-a. sünnipäeva. Sünd. Järvemaal talupidaja pojana. Öppis Tallinna keskkoolis ja 1902. a. Berni ülikoolis. Helsingi ülikoolis vabakuulajana füüsika-matemaatika teaduskonnas. Astus maailmasõtta 1914. a. Ülendati vahvuse eest lipnikuks 1915. a. 1. Eesti diviisi staabi komandant. Tallinna 1. kaitsepataljoni ülem. 8. jalaväe polgu ülem vabadussõjas. Peale sõda kaitseväge laskeinspektor, hiljem jalaväe inspektor. Vabaduse-risti 1. liigi 2. järgu kavaler. Eesti ajal saanud ülen- dusi leitnandist kolonelini. Kirjutanud mitu raamatut relvade alalt. Teedeministriks K. Pätsu kabinetis 21. oktoobrist 1933. a.

sest uuemad raudteekäituse eeskirjad, sealhulgas ka „Signaalide määrused“ näevad ette juba „pöörmeseadjaid“, mis täiesti loogiline: kui juba „pööre“, siis ka „pöörmeseadja“.

Kuidas aga raudtee-personaali kohta käivatest käsukirjadest nähtub, tegelikult neid „pöörmeseadjaid“ pole veel kusagil ametisse määratud, vaid nende kohuseid täidavad ikka veel endist viisi — roopaseadjad.

Harutee või teeharu?

Mõlemad nimetused on olnud tarvitusel juba 15 aastat, kuid siiani pole veel selgunud,

kindlalt „haruteid“. Ka sõlmib Eksploatatsiooniamet eraomanikkudega lepinguid „haruteede“ kasutamise suhtes. Selle vastu kauba-veotariifid on sama järjekindlusega tarvitanud „teeharude“ nimetust. Ka raudteede seaduse § 94 on kõne „erateeharudest“.

Kuigi seni tegelikult on mõlema nimetusega tihti üht ja sama asja püütud väljendada, siiski võib tähendada, et nende mõlema juures on mõistete eristamine võimalik ja soovitatav.

Kui ütleme „teeharu“, sellega tahame väljendada, et teataval „teel“ kui tervikul, on olemas veel „haru“, kui osa. Näiteks, võttes riigiraudteede võrku tervikuna, võime kõneleda sellest hargnevatest üksikutest osadest, kui „teeharudest“ Keila—Paldiski või jälle Viluvere—Vana-Vändra ja Riisselja—Ikla. „Teeharud“ ei ole mõeldavad iseseisvatena, vaid ainult mingisuguse suurema üksuse osadena.

Vastupidi jälle, kui ütleme „harutee“, siis sellel nimetusel on säärane varjund, mis toonitab mõeldava „tee“ suhtes teatavat iseseisvust, kuigi ta hargneb mõnest suuremast üksusest ja moodustab selle „haru“.

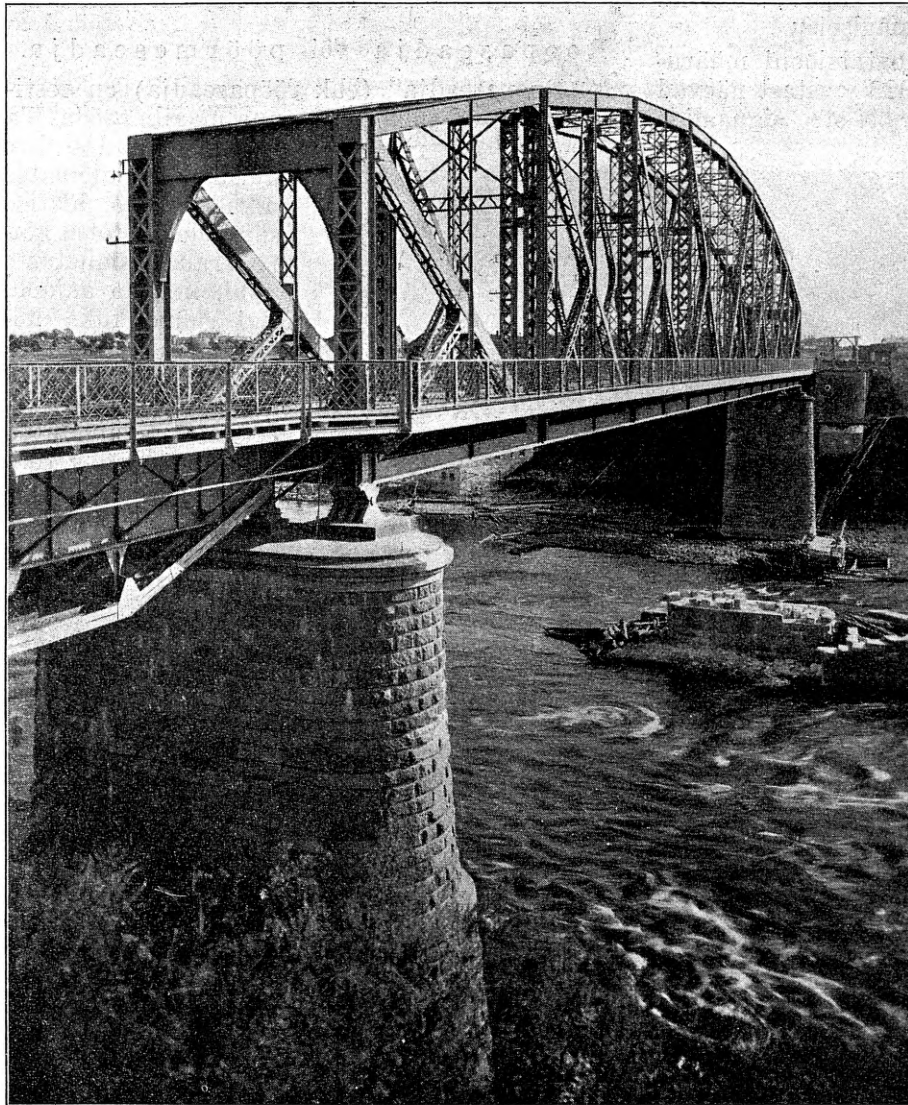
See nimetus sobiks seega paremini eraomanikkude päralt olevate, riigiraudteedega ühenduses seisvate rööbasteede kohta. näit.: Riikliku põlevkivitööstuse Järve ja Kukruse haruteed Kohtlas, Aseri tsemendivabriku harutee Sondas j. t.

Veerev koosseis
või veerevkoosseis?

Nagu see ka loomulik, on meie raudteeasjanduses käsitletavad mõisted pärit Vene

ajast ja Vene raudteede käitusest, mis meie vanematele ja juhtivatele raudteelastele, kes sellest ise tegelikult osa võtnud, kõige paremini tuntud. Säärased mõisted tõlgiti eesti keelde, püüdes jääda võimalikult lähedale algmõistele.

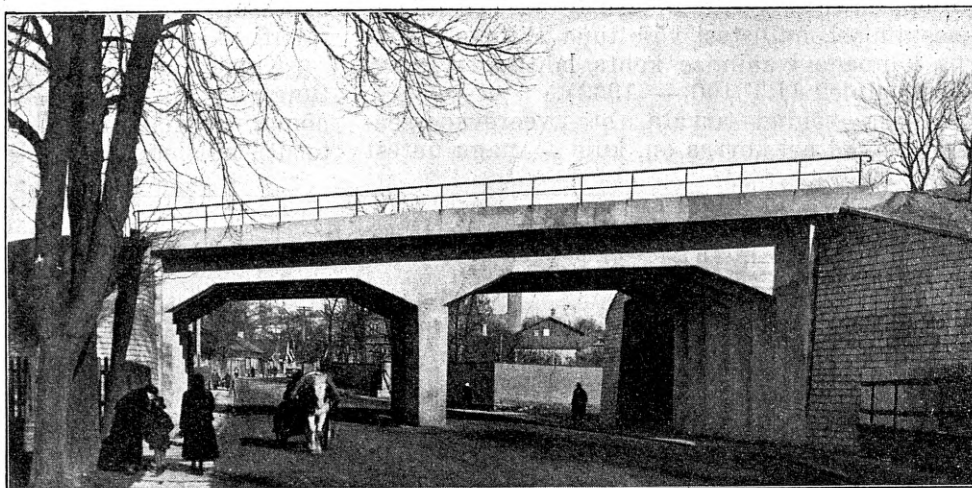
Üks säärastest mõistetest on „podvižnoi sostav“. Seda mõistet on meil üliohtralt tar-



Iseseisvuse ajal uuesti ehitatud Narva raudteesild.

kummale neist peaks jääma lõplik võit. Hari-likult saadakse sellest küsimusest nõnda aru, et mõlemad nimetused tähendavad üht ja sedasama, kas öelda enne „haru“ ja siis „tee“ või ümberpöörduvalt. Kumba nimetust eelistada, oleks seega maitseasi. Raudteel seni maksmapandud tehnilised eeskirjad käsitlevad järje-

*Paldiski maantee
viadukt Tallinnas.*



vitatud möödunud 15 aasta jooksul igasugustes määrustes ja seaduslistes eeskirjades, kuid siamaale pole selgunud, milline peaks olema selle nii väga lugupeetud mõiste eestikeelne väljendusvorm.

„Raudtee liikumise ja veo koosseis“ (vt. Narva silla tariif nr. 10 RT 93/94 — 1920) on üks neist esimestest, saamatutest väljendustest, mis olid võimalikud esimestel „katseaastatel“.

„Veerev koosseis“ oli nimetus, millele peatuma jäädi ja et ta nimelt „veerev“ peab olema, selles suhtes on hiljem ka ainult vähe kahtlust avaldatud. Erandina on nimelt näit. Eesti-Läti-NSVL vahelises konventsioonis (RT 44 — 1926) nimetatud ka „raudtee liikuv koosseis“ ja „liikuv koossead“.

„Kooseisust“ hiljem hakati loobuma ja arvati õigem olevat „k o o s e a d“. Viimane sõna on osutunud kõvemaks pähklikks, kui selle nimetuse tarvituselevõtjad võisid arvata. Peab kohe tähendama, et suures ega väikses õigekeelsuse sõnaraamatus säärast sõna („koossead“)

ei leidu. Seega puudub võimalus kindlaks teha selle sõna õigekeelsuslikku vormi.

„Raudtee tehnilise eksploatatsiooni määrustes“, mis 1923. aastal maksuma pandi (RT 72/73 — 1923), on tarvitusel nimetus „veerev koossead“, kusjuures sellest omastav kääne on „koosseade“ („veereva koosseade gabariit“ jne.).

Berni rahvusvahelise kaubaveo konventsiooni (RKK) eestikeelses tõlkes (RT 49 — 1928) tarvitatakse selle asemel „veerev koosseade“, s. o. nimetav kääne lõpeb e-ga. Ka mujal, näit. „Kokkuleppes Vene tüüpi kaubavagunite vastastikku tarvitamise üle Eesti, Läti, Vene (SSSR) ja Leedu raudteede vahel (TWS)“ on see nimetus tarvitusel.

Raudteede seaduses, mis 1931. a. maksuma hakkas, on maksev jälle „veerev koossead“, kuid selle vahega, et senisest kahest lahus kirjutatavast sõnast on saanud nüüd liitsõna „veerevkoossead“, ja selle omastav kääne ei ole mitte „veerevkoosseade“, vaid „veerevkoosseadu“. Seda nimetust on tarvitatud



*Põlva uus jaama-
hoone ja veereser-
vuaar.*

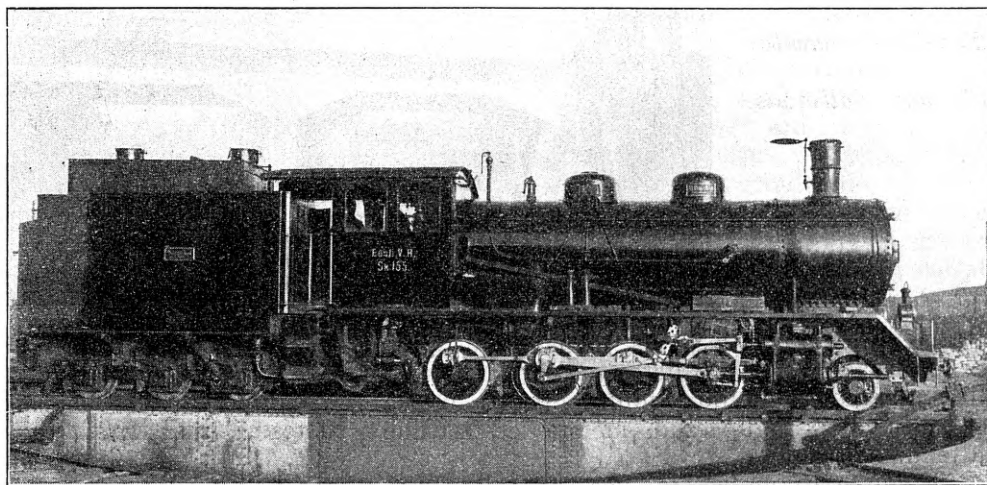
hiljem mitmesuguste määruste ja eeskirjade koostamisel, millistest võib tuua näitena „Määrus kaupade laadimise kohta lahtisele veerevkoosseadule“ (RT 100 — 1933).

Oleks võidud arvata, et „veerevkoosseaduga“ nüüd asi korras on, kuid — nagu uutest

„koosseis“ võetakse tarvitusele uues kaubaveotariifi väljaandes.

Kindel on siiski, et „koosseadu“ juured on tunginud nii sügavale igasugustes määrustes, nõnda, et neist kõneledes, nagu allpool, ei saagi teisiti, kui leppida selle paratamata pahega.

Kodumaal ehitud vedur.



„Signaalide määrustest“, mis möödunud aastal trükist ilmusid, näha, on leitud veel uuem ja õigem sõnavorm selle mõiste jaoks — veerevkoossead, omast. veerevkoosseadi, s. o. lõpeb i-ga. Seda nimetust on ka Ekspluatatsiooniamet oma ringkirjades jne. tarvitanud järjekindlalt, nõnda, et teda võib võtta praegu raudteekäituses maksva vormina.

Kõigest sellest võib järeldada, et „koosseade-koosseadu-koosseadi“ küsimus veel alles väga „veerev“ on. Kuhu ta lõpuks peatuma jääb, on raske ennustada.

Ei saa siiski mööduda ühest asjaolust, seda mainimata, nimelt, et esiteks, sõna „koossead“ puudub õigekeelsus-sõnaraamatus, teiseks, et teda ei maksagi sealt minna otsima, sest ta on — väärmoodustis.

Siinkohal peab alla kriipsutama seda asjaolu, et meil seni on „veerevkoosseadu“ mõistet tarvitatud liiga ohtralt, ja väga tihti seal, kus ta sugugi vaja ei ole. „Veerevkoossead“ tähendab igasuguste raudteesõidukite⁴⁾: vedurite, vagunite jne. kogumit. Ta on tarvilik seal, kus kõne on kõigi, teataval raudteel olevate vedurite ja vagunite kogumist kui tervikust, või kui üksikuid sõidukeid vaadeldakse, kui selle terviku osi. Täiesti õigel kohal on „veerevkoosseadu“ nimetus näit. statistilise tabeli pealkirjas, mis sisaldab andmeid vedurite ja vagunite koostise kohta teataval raudteel. Õiged on säärased mõisted, nagu: „veerevkoosseadu gabariit“, „veerevkoosseadu korras hoidmine ja kasutamine“ j. t. Asjakohaselt tarvitatakse seda mõistet näit. Berni Rahvus-



Raudteetöölise elamud Sindi jaamas.

Rong võib seista koos või olla kokku seatud, mitte ialgi aga koos seatud! Selle tõttu mitte koossead, vaid kas kokkusead või koostis või koosseis!

Tuleks pöörduda tagasi endise „koosseisu“ juurde, mis keeleliselt õige. Täheandan, et

vahelises Kaubaveo konventsioonis (RKK)

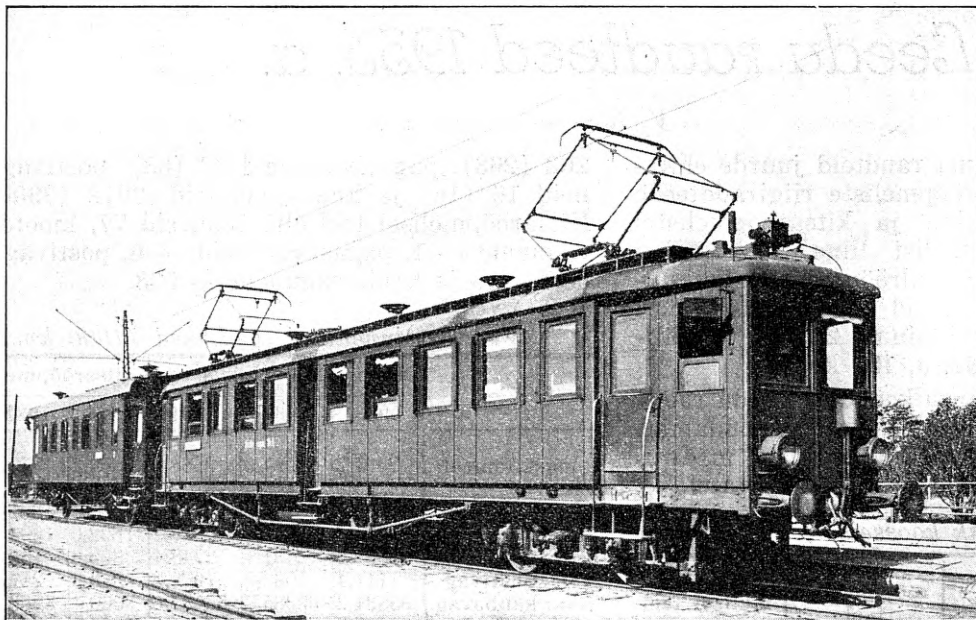
⁴⁾ Nimetus „raudteesõiduk (saksakeeles „Eisenbahnfahrzeug“, prantsusekeeles „véhicule de chemin de fer“)“ on paljudele, veneaegse praktilise ettevalmistusega raudteelastele vastuvõtmatu. Nemat on „podvižnoi sostav“ mõistega nõnda kokku kasvanud, et loobumine sellest kas või mõnel üksikul juhtumil, neile võrastava „sõiduki“ kasuks, näib võimatu.

art. 55, § 3 („Raudtee veerevkoosseadu ühes selle juurde kuuluvate igasuguste liikuvate osadega ei või teise riigi maa-alal aresti alla panna muidu, kui ainult selle riigi kohtu otsuse põhjal, kellele tähendatud raudtee kuulub.“). Samuti on Raudteede seaduse § 9 tarvitatud öieti seda nimetust: „Raudteed on kohustatud Teedeministri nõudel: soetama veerevkoosseadu. . . .“. Ka sama seaduse § 133 väljendust „keelatud on omavoliliselt. . . . liigutada veerevkoosseadu“ ei saa lugeda ebakohaseks, kuigi siin võimalik oleks olnud öelda ka „raudteesõidukeid“.

Kahtlasem veidi on aga SM § 15, mis kõlab järgmiselt: „Hargnevate teede vahele püstitatakse piirimärk nii, et selle taha asetatud veerevkoossead ei takistaks rongide liikumist lähisteed mööda üle pöörme või üle ristkoha.“

se veoks tingimusel jne.“. Saksa-Leedu-Läti-Eesti raudteede vahelise otseühenduse kauba-veotariifi nr. 121 I osa II jao erimääruses 1 on tarvitatud nimetust „r a u d t e e s õ i d u k“ („Raudteesõidukite vedu oma ratastel“), samuti tuleb see ette „Rahvusvahelistes raudteekaubaliiklemise ühistes teenistuse-eeskirjades (REK),“ seal, kus on kõne üksikutest veduritest, vagunitest jne.

Kui nõnda esiteks „veerevkoosseadu“ nimetust on senini tihti valesti tarvitatud seal, kus ta oma mõiste järgi pole sugugi tarvilik, siis teiseks võib tõendada, et selle mõiste tähistamiseks seal, kus ta õigel kohal on, pole ka ainsaks võimalikuks väljenduseks nimetus „veerevkoossead“. Selle asemel võib väga hästi tarvitada ka nimetust „veerev materjal“ või „veerev inventar“. Olgugi, et venelastel on kord loodud „podvižnoi sostav“, kuid selle



*Elektri trammi-
vagun Tallinn—
Pääsküla liinil.*

Kohaseks ei saa aga pidada järgmist väljendit üldisest kaubaveotariifist nr. 66 (§ 40 p. 1): „Raudtee veerevkoossead võetakse vastu ka oma telgedel tingimusel, et raudtee nende liikumise võimet tõestab kas vastava pealkirjaga veerevalkoosseadel või erilise tunnistusega.“ Veel vähem sobib aga samast tariifist järgmine ütetus (§ 40 p. 3): „Raudtee veerevkoosseade veo eest võetakse maksu käesoleva tariifi teises osas ettenähtud kaalumäärade ja tariifklasside järgi.“

Vaevalt võiks nüüd küll säärane juhtum ette tulla, et terve raudtee veerevkoossead veoks ära antaks. Kõne alla saab tulla ikkagi ainult üksikute sõidukite vedu. RKK art. 4 § 3 analoogiline määrus on RT 49 — 1928 tõlgitud eesti keelde järgmiselt: „Raudtee veoabinõud, mis omadel ratastel liiguvad, lubatak-

vastu sama mõiste väljendamiseks tarvitavad sakslased: „das rollende Material“ ehk „Rollmaterial“, prantslased — „le matériel roulant“, itaallased — „il materiale rotabile“, nagu seda ka RKK-st ja selle tõlgetest jälgida võib. Meie lähemad naabrid lõunapool — lätlased tarvitavad nimetust „ripojošais inventars“, soomlased jälle — „liikkuva rautatiekalusto“, mis mõlemad tähendavad veerevat või liikuvat inventari.

Seni võimutsenud „veerevkoosseadu“ nimetuse asemel seega tarvitades, vastavalt mõistele, mida tahetakse väljendada, nimetusi „veerev materjal“ ja „raudteesõidukid“, jääks siiski üle veel üks ala, kus „koosseisu“ nimi tarvilik ja kohane. See on mõiste „rongikoosseis“. Kuid sel puhul ka ikka „koosseis“ või „kokkusead“, mitte „koossead“.

Reisurong või reisirong.

Ikka on tarvitatud nimetust „reisijate rong“ ja selle vastu ei saaks midagi muud olla, kui et näib veidi pikana. Seda nimetust on püütud lühendada. Vabariigi raudteede esimestel aastatel tarvitati selleks „reisurongi“, nagu võib näha „Juhtkirjast konduktori-tele“, mis kinnitatud 1922. a. Samuti on kõne „reisurongidest“ veosakonna käsukirjades vedurite küttenormide kohta kuni 1924. aastani.

Tehnilise Eksploatatsiooni määrused käsitlevad juba „reisironge“ ja kõigis teistes, hiljem väljaantud määrustes on järjekindlalt tarvitatud viimast nimetust.

Peale selle on olemas ka veel „sõidurong“, kuid säärase nimetuse tarvitamist võib rahulikult jätta mitte-raudteelaste hoolde.

Kas reisu- või reisirong, selle otsustab Õigekeelsuse-sõnaraamat järgmiselt: „Reisu“ on omastav kääne sõnast „reis“, mis tähendab „teekonda, matka, sõitu“, seega mingit ühekordset toimingut. „Reisi-“ on sama, mis „reisimis-“, ainult veidi koondatud kujul, seega kohane tarvitada neis liitsõnades, mis väljendavad mingisugust, reisimisega üldse seoses olevat mõistet. „Reisurong“ sellejärgi võiks tähendada rongi, millega mingisugune ühekordne reis ehk matk ette võetakse, kuna aga „reisirong“ on määratud üldse kõigile reisimiseks⁵⁾.

Oleks veel mõndagi öelda ka „prahist“, „kraamist“ ja „kaubast“, selle „pakkimiseviisist“, „pakingust“, „pakendist“ ja „pakisest“, siis veel igasugustest „rahadest“ ja „maksudest“ ning veel mõnestki muust, kuid loodame seda võida teha ühel järgmisel korral.

Leedu raudteed 1933. a.

V. K.

1933. a. Leedus uusi raudteid juurde ehitatud ei ole. Normaalarõpemeliste riigiraudteede kogupikkus oli 1812 km ja kitsarõpemelistel 494 km. Kaherõpemelisi liine on Leedus 132 km; need on normaalarõpemelised ja kuuluvad riigile. Eraraudteid on Leedus vähe: normaalarõpemelisi teid ainult 23 km ja väli- raudteid 132 km (1932. a. 129 km).

Raudteeteenijate arvu koondati Leedu raudteedel ka 1933. a., kuigi siiski seda koondamist loomulikult ei saadud läbi viia samal määral, kui olid vähenenud veod viimastel aastatel.

Leedu raudteede isiklik koosseis 1931—1933. a.

	Normaalrõpemelisel teel			Kitsarõpemelisel teel		
	1933	1932	1931	1933	1932	1931
Direksioonid	435	437	444	40	39	39
Administratsioon	198	204	186	25	27	28
Liinid ja ehitus	1986	2172	2376	100	112	109
Jaamad	933	935	976	76	78	81
Rongide meeskond	441	448	511	76	82	80
Vedurite meeskond	382	386	347	96	98	100
Jooksev remont	532	538	544	79	90	95
Peatehased	443	448	494	204	223	219
Mitmesugused ettevõtted	410	429	427	—	—	—
Kokku	5760	5997	6305	696	749	751
1 eksploateeritava km kohta	4,7	5,2	5,5	1,6	1,8	1,8
1000 rong-km kohta	2,1	2,0	1,8	0,8	0,8	0,8
1000 vagun-km kohta	11,3	10,7	8,4	12,3	12,7	12,2
1000 vaguni telg-km kohta	4,8	4,5	3,6	3,1	3,3	3,1

Leedu raudteede veereva inventari park on ainult vähe muutunud. Normaalarõpemelisel teel oli 1933. a. vedureid 162 (eelmisel aastal ka 162), lokomootoreid 7 (7), reisivaguneid

262 (263), pagasivaguneid 38 (38), postivaguneid 16 (16) ja kaubavaguneid 3912 (3906). Kitsarõpemelisel teel oli: vedureid 77, mootorvaguneid — 1, pagasivaguneid — 6, postivaguneid — 6 ja kaubavaguneid — 578.

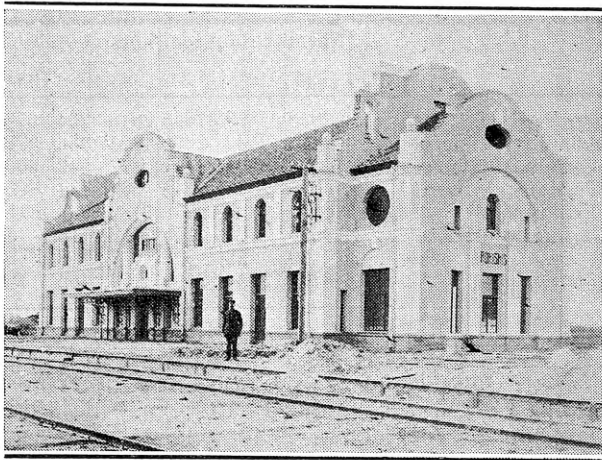
Veereva inventari jõudlused (1000 km).

	Normaalrõpemelisel teel			Kitsarõpemelisel teel		
	1933	1932	1931	1933	1932	1931
Rong-kilomeetr.	2801,2	2987,0	3568,4	860,7	879,4	942,0
Vedur-	4223,1	4449,3	5123,1	1106,2	1117,4	1161,8
Vagun-	50835,9	55956,0	74724,8	5571,3	5881,9	6177,5
Seilest: reisivag.	11571,1	13076,0	15418,7	1892,0	1994,6	2220,1
pagasivag	2322,2	2431,1	2748,4	399,6	403,6	385,5
postivag	1111,4	1063,2	1070,2	219,3	217,3	205,7
kaubavag.	35831,2	39385,7	55487,5	3060,4	3266,4	3366,2
a) laetult	22467,9	24080,2	34317,3	1977,7	2104,0	2229,4
%	62,7	61,1	61,8	64,6	64,4	66,2
b) tühjalt	13363,3	15305,5	21170,2	1082,7	1162,4	1136,8
%	37,3	38,9	38,2	35,4	35,4	33,8
Vag. telg-kilom.	121058,9	133430,4	173238,0	21922,8	22999,5	24177,5

Nagu veereva inventari jõudluste kohta toodud tabelist nähtub, on veod 1933. a. veelgi vähenenud. Rongide ja vedurite kilomeetrite arv on vähenenud küll ainult väiksel määral, kuid seda enam on see maksev vagunite läbi-

⁵⁾ Sama on maksev ka teiste liitsõnade kohta, mis on moodustatud „reisu-st“ või „reisi-st“. Täiesti õige on nimetus „reisivagun“, mida on tarvitatud TEM-is ja ka Raudteede seaduses „reisijatevaguni“ tähenduses. Selle vastu aga „reisipilet“ asemel, millega varemalt (vt. Eesti-Vene vaheline raudtee konventsioon, RT 51/52 — 1921 ja osalt RRK tõlge RT 49 — 1928) tähendati „sõidupiletit“, võib öelda väga hästi „reisupilet“. Tuleb aga tähendada, et praegu üldiselt tarvitatav nimetus „sõidupilet“ on siiski kõige kohasem.

jooksu kohta, mis 75 milj. km 1931. a. langes kuni 51 milj. km 1933. a. Pagasi- ja postivagunite kilomeetrite arv on muutunud õige vähe, kuid reisivagunite kilomeetrite arv on langedud 1932. a., võrreldes 1931. a. üle 20%. Kõige suuremat langust võib tähele panna kaubavagunite jooksu suhtes, kus kilomeetrite arv 55 milj. km. 1931. a. langes kuni 36 milj. km 1933. a. See on maksev normaalrööpmeliste teede kohta. Mis puutub aga kitsarööpmeliste teedesse, siis nagu näha tabelist, on rongide, vedurite ja vagunite kilomeetrite arv vähenenud õige väiksel määral. See on seletatav esiteks sellega, et veod majanduslikud veod kaubanduslikud veod kitsarööpmelistel teedel ei ole vähenenud sama protsendi võrra, kui normaalrööpmelistel teedel, ja teiseks kitsarööpmelistel teedel ei ole võimalik kohastada rongide liikumist täielikult selle vedude tegelikkude tarvidustega.



Rokiškis raudteejaam. Ehitatud 1926. a.

Et Leedus maanteed seisukord on võrdlemisi halb, siis on see üheks põhjuseks, et seal autobuste liiklus on vähe arenenud, ja raudteel reisijatevedu vähemal määral on langedud, kui mujal riikides.

Reisijate- ja pagasiveod.

	Normaalrööpmelis, teel			Kitsarööpmelis, teel		
	1933	1932	1931	1933	1932	1931
Reisijad (arv)	1957704	2203792	2867643	2216982	2243286	2507438
Reisija-km(1000)	138438	146470	181152	16413,2	17335,5	13847,2
Pagas—tonni	9883	10684	11727	372	408	664
Pagasi ton-km (1000)	(639,3)	(746,9)	(1028,2)	—	—	—

Transiidina Leedu kaudu on reisijaid vedatud 1933. a. 36.000, kuna 1931. a. oli see arv 52.000. I klassi reisijaid oli 1933. a. ainult 1382, seega vähem 352 võrra kui eelmisel aastal, ja 848 võrra, võrreldes 1931. a. II klassi

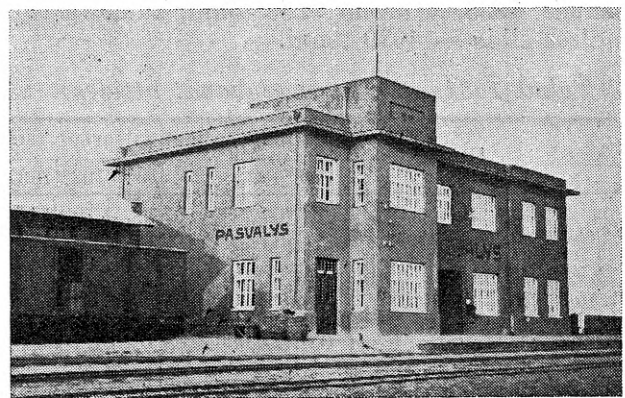
reisijate arv oli 1933. a. 62.159, kuna 1932. a. — 82.670 ja 1931. a. — 114.926. III klassi reisijaid oli 1933. a. (normaalrööpmelisel teel): 1.894.162, kuna 1931. a. — 2.750.456. Keskmine sõidukaugus oli normaalrööpmelisel raudteel 1933. a. 70,7 km ja kahel eelmisel aastal 66,5 ning 63,2 km.

Nagu näeme, on kaupade veo hulk 1933. a. veidi tõusnud, võrreldes eelmise aastaga. Tõus-

Kaupadeveod.

	Normaalrööpmelisel teel			Kitsarööpmelisel teel		
	1933	1932	1931	1933	1932	1931
Kaubavedu (tonn.)	1550981	1437528	1978626	170997	161789	185418
Kaubanduslikud veod %	89,4	88,0	89,7	85,1	85,9	87,0
Sellest: suur kiirus %	(1,6)	(2,0)	(1,6)	(—)	(—)	(—)
väike kiirus %	(98,4)	(98,4)	(98,4)	(100)	(100)	(100)
Majanduslikud veod %	10,6	12,0	10,3	14,9	14,1	13,0
Kauba tonn-km (1000)	239617,4	256094,1	372977,4	8498,4	8129,0	9876,1
Kaubanduslikud veod %	90,3	88,9	92,0	80,7	81,4	84,0

nud on nimelt kaubanduslikud veod, kuna majanduslikud veod on koguni vähenenud. Transiitkaupade vedu on ka vähenenud. Neid kaupade veeti 1933. a. ainult 51.217 tonni (3,3%), kuna 1932. a. — 61.451 tonni (4,3%) ja 1931. aastal — 334.116 tonni (16,9%). Kuigi kaubanduslikud veod tonnide arvu järgi tõusid normaalrööpmelisel teel 1,4% võrra, siiski on tonn-kilomeetrite arv üldiselt veelgi langedud. Kitsarööpmelistel teedel oli tonn-km arv 1933. a. 6,9 milj., kuna eelmisel aastal 6,9 ja 8,3 milj. Tähelepanuväärt suur on kitsarööpmelistel teedel majanduslikkude vedude tonn-kilomeetrite arv, nimelt 19,3%, kuna normaalrööpmelistel teedel samal ajal ainult 9,7%. Ühele ekspluat. kilomeetrile langes normaalrööpmelisel teel 1933. a. 197.000 tonni, eelmisel aastal aga 222.000 ja 326.000 tonni. Kitsarööpmelistel teedel olid need arvud vastavalt 20.000, 19.000 ja 24.000 tonni. Kaubanduslikkude vedude keskmine veokaugus oli 1933. a. 156 km, kuna eelmisel kahel aastal 180 ja 193 km; kitsarööpmelistel teedel olid need kaugused vastavalt 48, 48 ja 51 km.



Pasvalys raudteejaam kitsarööpmelisel Šiauliai—Biržai liinil. Ehitatud 1931./32. a.

Rahvusvahelised otse- ja transiitühenduslikud veod 1932. ja 1933. a.

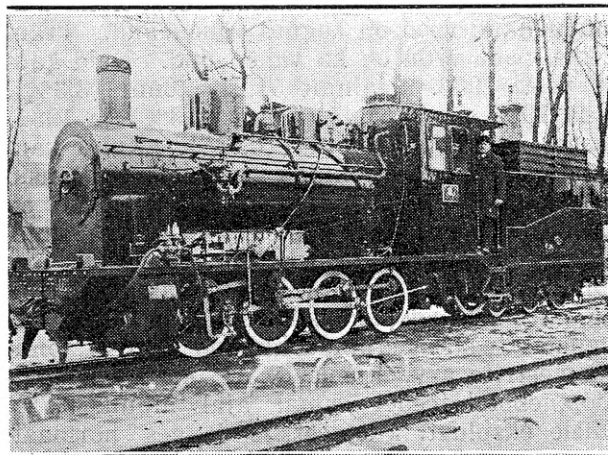
Riigid	Otseühenduslikud veod				Transiitveod			
	Leedumaale (t)		Leedumaalt (t)		Saksamaale (t)		Saksamaalt (t)	
	1933	1932	1933	1932	1933	1932	1933	1932
Eesti	571,0	2106,8	65,9	43,6	37,2	107,3	53,5	38,3
Läti	11108,1	22247,4	14184,6	10310,0	36051,6	12223,9	1708,4	1934,3
NSVL	167627,1	178017,8	1553,6	3758,1	9253,8	34085,4	4079,1	13027,5
Saksa	76771,0	99188,4	69715,5	39870,2	—	—	—	—
Teised	—	—	5,7	—	32,6	34,1	0,4	0,5
Kokku	256077,2	301560,4	85525,3	53981,9	45375,2	46450,7	5841,4	15000,6

Tabelist nähtub, et Läti kaupu on Leedu-
maale veetud 1933. a. ainult pool sellest kogust,
mis eelmisel aastal, kuna aga selle vastu Lee-
dust on Lätisse veetud otseühenduses peaaegu
4000 tonni rohkem, kui 1932. a. Lätist Saksa-
maale, transiidina Leedu kaudu veetud kau-

Normaal- ja kitsarööpmelised teed andsid
siseliikluses tulu 1933. a. ümmarguselt 22 milj.
litti, kuna eelmisel kahel aastal 23 ja 27 milj.
litti. Tulud transiitvedudest olid 1933. a. üm-
marguselt 0,8 milj. litti; eelmistel aastatel aga
1,4 ja 9,2 milj. litti. Ühe ekspluat. km peale
langes tulusid normaal-rööpmelisel teel ümmar-
guselt 23.000 litti (eelmistel aastatel 27.000 ja
38.000 litti) ja kitsarööpmelisel teel 6000 litti
(eelmistel aastatel 7000 ja 8000 litti).

Kulud 1931.—1933. a. (tuhand. littedes).

	Normaalrööp.teel			Kitsarööp.teel		
	1933	1932	1931	1933	1932	1931
<i>Korralised</i>	22828	25869	31645	2918	3354	3679
Administratsioon	2318	2432	2698	324	338	377
Ekspluatatsiooni kulud	4863	5301	6117	477	542	600
Teed ja ehitised	6078	7121	9348	668	774	880
Veobinõud	8935	10640	13376	1432	1683	1818
Mitmesugused	634	375	155	18	18	5
1 ekspl. km peale	19	22	28	7	8	9
<i>Erakorralised</i>	3701	2344	2593	57	59	76
Kokku	26529	28212	34238	2976	3413	3754



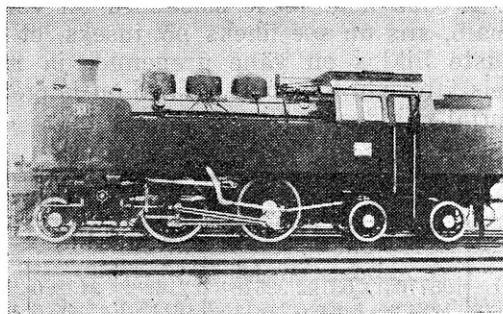
Vedur Panevežys—Pastovai kitsarööpmeliselt
teelt. Veduri kaal 20 t, tendril 5,3 t. Tõmbe-
jõud 4120 kg.

basaadetiste tonnide arv tõusis 1933. a. kolme-
kordseks, võrreldes eelmise aastaga. Nõuko-
gude Venest Leedu kaudu transiidina Saksa-
maale veetavate kaupade hulk on hoopis vähe-
nenud: 1933. a. ainult 9253 tonni, kuna vastu-
pidises sihis — 4079 tonni.

Nagu näeme, on Leedu raudteede normaal-
rööpmelised liinid andnud 1933. a. ülejääki
1.292.000 litti (1932. a. 3.402.000 ja 1931. a.
9.725.000 litti), kuna aga kitsarööpmelised lii-
nid on kõik viimased aastad toonud kahju.

Tulud 1931.—1933. a. (tuhand. littedes).

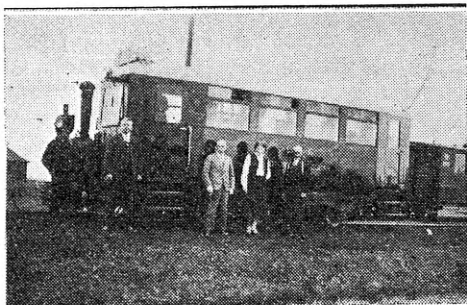
	Normaalrööp.teel			Kitsarööp.teel		
	1933	1932	1931	1933	1932	1931
<i>Reisijate veost</i>	8576	9666	12435	1049	1190	1420
1 ekspl. km peale	7059	8362	10870	2486	2821	3473
Keskm. 1 reisija kohta	4,4	4,4	4,3	0,5	0,5	0,6
<i>Pagasi veost</i>	576	672	925	25	30	41
<i>Kauba veost</i>	15825	18250	27349	1064	1205	1355
1 tonn-km peale	0,07	0,08	0,08	0,15	0,18	0,16
Keskm. 1 tonni peale	11,4	14,4	15,4	7,3	8,7	8,4
<i>Kõrvalised tulud</i>	1728	1923	2088	217	246	234
<i>Mitmesugused tulud</i>	1116	1102	1165	167	280	207
Kokku	27821	31614	43963	2523	2951	3257



Reisirongi tankvedur.

Lõpetades seega ülevaadet Leedu raudteede
tegevuse ja jõudluste kohta 1933. a., peab tä-
hendama, et käesoleval aastal, niivõrd kui see
võimalik on otsustada juba olemasolevate and-
mete põhjal, seisukord üldiselt pole küll enam

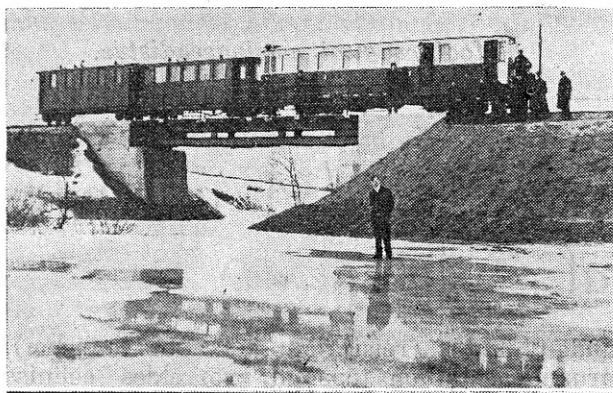
halvenenud. Kuid, nagu kõigis riikides ollakse raudteeasjanduse alal kibedasti tegevuses „uute teede“ otsimisel, et raudteeliiklust muuta täiesti võistlusvõimeliseks teiste veoabinõude liikidega ja et ta kõigiti võiks vastata käesoleva aja nõuetele, siis on ka Leedu raudteevalitsus leid-



Leedu riigiraudteede esimene mootorvagon, liiklemiseks kitsarööpmelisel (600 mm) Šiauliai—Biržai liinil. Ehitatud Leedu kitsarööpmeliste teede töökodades.

nud tarviliku olevat tähelepanu pöörata raudteede „motoriseerimise“ küsimusele. 1933. a., nagu ülalpool nimetatud, oli Leedu raudteedel, nimelt kitsarööpmelisel teel veel ainult üks mootorvagon, millele lisaks ehitati käesoleval aastal teine. Käesoleval aastal Leedu raudteed tegid juba suure edusammu sellel alal, nimelt otsustati veel 8 mootorvagunit liiklemisse panna. Osa neist võeti käitusesse juulikuul s. a., osa aga hiljem. Et mootorvagunite küsimus igalpool päevakorral, siis pole ehk ülearune siinkohal veidi lähemalt tähele panna Leedu uusi mootorvaguneid.

Uutest, nimetatud kaheksast mootorvagunist on ehitatud 6 tükki Austria firma „Masinate- ja vagunite-ehituse A.-S. Viinis“ poolt, 2 tükki aga raudtee oma töökodades Kaunases. Need on kõik kerged, 2-teljelised diiselelektrimootorvagunid, ühte tüüpi ja samade jõudlus- tega.



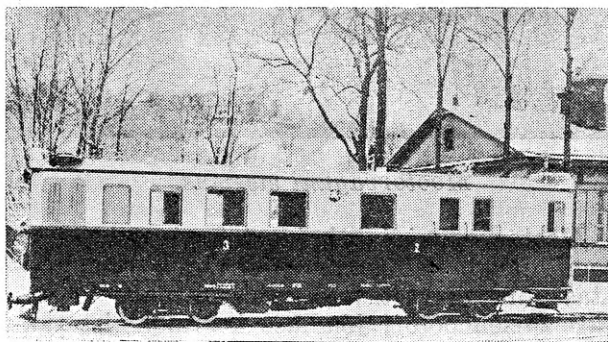
Uus, 1933. a. ehitatud sild Pajošmene juures kitsarööpmelisel Šiauliai—Biržai liinil. Sillal uus mootorvagon kahe järelvaguniga.

Mootorvagunid on ehitatud 1435 mm normaalrööpme laiuse jaoks. Vaguni pikkus, puhveritest mõõdetud, on 12920 mm, laius 3000 mm, telgede vahe 6750 mm ja ratta-läbimõõt 940 mm. Mõlemas vaguniotsas on juhi- ja kütteruum. Mootorvagunis on 50 isteplatsi, peale selle on ka veel juhirusumides 4 isteplatsi.

Mootorvaguni kere on kergelt ehitustüüpi raudkonstruktsioon: alusraam, postid, seinad ja katus on osalt neetimise, osalt šveissimise teel muudetud kõik üheks kandvaks süsteemiks. Vagunikere välimine kate on vase lisandusega terasplekist, sisemine vooderdus on vineerist, mis paigutatud saarepuust raamidesse. Põrand on kuusepuust, kaetud korklinoleumi korraga. Istepingid mootorvagunis asetsevad mõlemal küljel, läbikäiguga keskel.

Masinaseadistus asetseb vaguni põranda all, erilisel raamil, mis toetub mootorvaguni teljelaagritele; sellega välditakse võngete ülekandmist vagunikerele. Teljed on varustatud SKF kuullaagritega.

Diiselmootorina on sisse ehitatud Simmeringi SV8 diiselmootor; see on kompressorita



Leedu riigiraudteede teine mootorvagon, liiklemiseks Šiauliai—Biržai liinil. Ehitatud kitsarööpmeliste teede töökodades Kaunases. Vaguni omakaal 13,7 t. Mootor 90 h.-j.

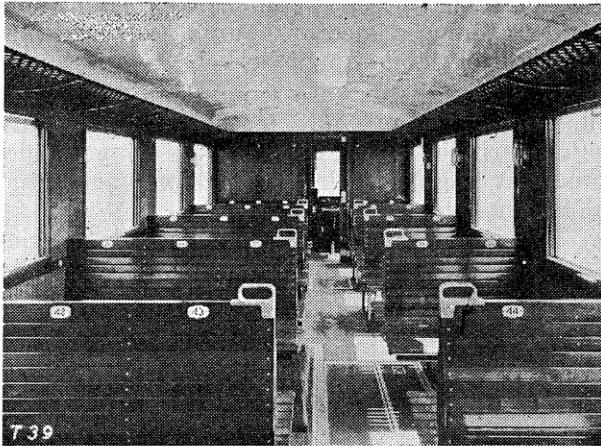
4 taktiga mootor eelkambri-sissepritsimisega, 8 silindriga 130 mm läbimõõdus ja 160 mm käiguga. Tehes 1350 tiiru minutis, võib ta pidevalt saavutada 130 h.-j. Põletisaine tarvitus on 200 g iga hobusejõu kohta tunnis.

Silindrid on valatud kahe kaupa ühes pangas ja neil on ümbervahetatavad puksid. Kolvid on kergmetallist. Põletisainepumbad ja tüüsid on Boschi poolt. Surveõlitamine toimub kolmeastmelise määrdeõlipumba abil. Silindrite vahel, mis 90° all kallutatud, asetseb põletisaine korraldaja kui ka Knorri-kompressor mootorvaguni pidurdamise jaoks tarvismineva suruõhu valmistamiseks. Jahutusvee kui ka määrdeõli tagasihutamiseks on vastav jahutus- seadeldis paigutatud masinaraami ja koosneb kahest vaguni pikisihis asetsevast jahutajast, mis kahe, generaatori jõul aetava ventilaatori abil jahutatakse.

Vetruva siduriga Gebus-generaator võib 1350 tiiru/min. juures jõuelda pidevalt 75 kW ja annab voolu 68 kW 1300 t/min. juures mootorile, mis ajutelge 1:5,92 hammasratta ülekande juures käima paneb.

Mootorvaguni kogu elektriline varustus on Austria Siemens-Schuckerti firma poolt valmistatud.

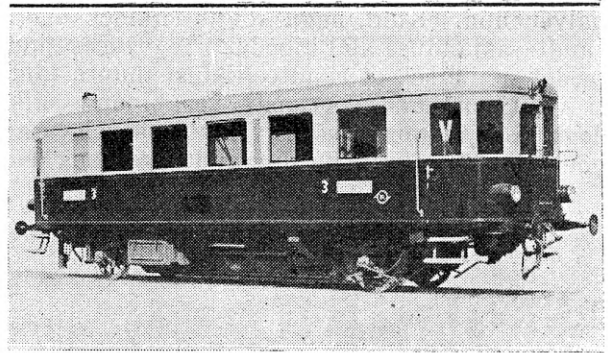
Mootorvaguni suurim sõidukiirus on 75 km tunnis. Tõusudel 5⁰/₀₀ saavutab koormatud mootorvagun üksi sõites kiiruse 70 km/t., kuid ühes ühe järelvaguniga kaaluga 15 tonni — 60 km/t.



Mootorvaguni sisemus.

Mootorvaguni juhtimine toimub Gebus-süsteemi järgi. Mõlemas juhirus on juhirates, millega vastavalt pöördesuunale, teostatakse diiselmootori jõudluse korraldamist tühajooksust kuni täiskoormatuseni. Peale selle evib juhirates seadist diiselmootori käimapanemiseks, mis toimub elektrilisel teel, kui ka seismapanemiseks. Juhirus asetsevad ka juhupiduriventil õhkpiduri jaoks, üks käsipiduriratas ja peale selle tarvilikud kontroll-instrumentid voolu- ja pinge mõõtmiseks generaatori jaoks, suruõhu-manomeeter piduri jaoks, kiirusemõõtja ja õlisurvenäitaja.

Mootorvagunis on elektrivalgustus sisse sea-

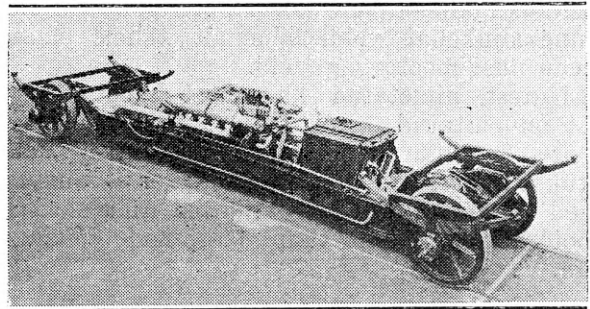


Leedu rüügiraudteede 1435 mm rööpmelaiusega lüüvide uus diiselelektri-mootorvagun.

tud. Selleks tarvisminev 24-voldiline vool saadakse akkumulaatorpatareidest.

Mootorvaguni soojendamine toimub harilikult diiselmootori jahutusvee abil, mis mootorvaguni reisijateruumis pinkide all asetsevas alumiiniumist küttekehades soojust ära annavad. Suurema külma puhuks on ehitatud Narag-süsteemi soojavee-katel, mida köetakse koksi või kivisööga. Sellest katlast juhitakse soe vesi samuti küttekehadesse, et suurendada nende soojendustoimet. Eriline seadeldis on ka selleks, et kindlustada soojust vagunis, eriti masinaruumis, külmal aastaajal, kui juhtub ette tulema pikem seisak käituses.

Tühja mootorvaguni kaal on 17600 kg. Teenistuskaal on 18600 kg.



Mootorvaguni masinaseadistus.

Läti raudteede eksploatatsioon 1933./34. aruandeaastal.

Pärast mõnda rasket kriisiaja aastat, milal raudtee veod järjekindlalt langesid, võib 1933./34. a. kohta tähendada, et nimetatud aruandeaastal raudteede tegevus ja selle tulemused näitavad jälle paranemistundemärke. Raudtee kaubanduslikud veod, väljendatult ve-

dude-ühikutes (reisija-km ja kauba tonn-km), aruandeaastal on tõusnud, võrreldes eelmise aastaga, 17,8% võrra.

Raudtee tulud sama aja eest, nagu nähtub järgnevast tabelist, ei ole küll tõusnud samal määral.

Tulud tuhandetes lattides.

Tulud	1932/33 a.	1933/34 a.	1933/34 a tõus (+)% lang. (-)%
Reisijate veost . . .	11878	11998	+1,0
Pagasi, kiirkauba ja posti veost . . .	1501	1611	+7,3
Kauba veost	12668	13522	+6,7
Muud tulud	3645	3417	-6,3
Kokku	29692	30548	+2,9

Asjaolu, et vedude suurenemisel 17,8% võrra on samal ajal tulud tõusnud ainult 2,9% võrra, põhjeneb peamiselt sellel asjaolul, et 1933. a. pandi maksma väga mitmesuguseid hinnaalandusi, nii reisijate kui ka kaubaveo alal, mis osutusid küll tarvilikuks üldiselt majanduselu tõstmiseks ja arendamiseks, kuid mis samal ajal avaldasid pidurdavat mõju raudtee tulunduse arenemisele.

Eeskätt võib mainida siin suuremat hinnaalandust, mis reisijateveo alal pandi maksma 23. aprillist 1933. a.

Tol korral alandati 3. klassi ühekorraliste sõidupiletite hindu:

kaugustel kuni 25 km — ümmarguselt	10%
„ „ 100 „ — „	5—10%
„ „ 200 „ — „	10%
„ „ 300 „ ja üle „	25%

Hinnaalandus viidi läbi sel teel, et pandi maksma differentsiaaltariif, mille järgi pikematel sõidukaugustel olid madalamad maksumäärad, kuna varemalt oli tariif olnud peaaegu lineaarne.

Veel suuremad hinnaalandused pandi maksma kuupiletite suhtes, kus samuti võeti tarvitusele differentsiaaltariif.

Hinnaalandus mõjustas eriti 2. klassi sõidupiletite hindu, ja nimelt kahel põhjusel: Esiteks, nagu öeldi, alandati 3. klassi hindu, mis on aluseks ka 2. klassi piletihindade kindlaksmääramisel. Teiseks aga vähendati 2. klassi hinnakõrgenduse %. Kuna varemalt olid 2. klassi hinnad olnud 33% võrra kallimad 3. klassi hindadest, siis nüüd alandati need 25% peale.

Riia lähisliikluses, kus juba varemalt olid maksvad eriti alandatud ühekorralised, edasitagasi, 10-sõidu- ja kuupiletid, uusi hinnaalandusi ei tehtud.

Nimetatud hinnaalanduste tõttu on samal ajal, kui reisijate arv tõusis 15,9% ja reisijakm 16,8% võrra, tulud reisijateveost näidanud ainult väikest, mitte nimetamisväärt tõusu (1,0%).

Kuigi reisijatearvu tõusmine teatud määral on seoses tariifialandusega, nagu seda näitab asjaolu, et see arv tõusis suuremal määral nimelt neis liikides, kus anti suuremaid hinnaalandusi (kuupiletid, 2. klassi piletid), siiski on selle teiseks põhjuseks veel üldine majan-

Reisijate vedu.

Reisijate arv (tuhandetes)	1932/33 a.	1933/34 a.	1933/34 a. rohkem %
Laiarööpmelistel teedel	10191	11734	15,1
Kitsarööpmelistel teedel	654	829	26,8
Kokku	10634	12327	15,9
Sellest hulgast:			
2. klassis:			
kuupiletiga	55	143	161,5
muud	259	429	65,3
3. klassis:			
Üldise tariifi järgi:			
kuupiletiga	826	1089	31,9
muud	4458	5226	17,2
Alandatud tariifi järgi (Riia lähisliikluses)	5035	5439	8,0
Reisija-km (milj.) . . .	453,1	529,2	16,8

duselu paranemine, mida tõendab ka see, et reisijate arv tõusis 8% võrra Riia lähisliikluses, kus uusi hinnaalandusi ei olnud tehtud. Peale selle aitas kaasa tõsta reisijate arvu raudteel see asjaolu, et Riia ümbruses lõpetati ära mõned autobuseliinid, mis võistlesid raudteega. Samuti avati liikumiseks 1933. a. mõned uued kitsarööpmelised liinid.

Nimetatud aruande aastal jäid edasi kestma veel mitmedki raudteega võistlevad autobuse-liinid, mille tegevus raudteetulundusele toob tuntavalt suurt kahju. Eriti peab mainima Riia—Jelgava vahelist autobuseliini, mille kaudu veeti 1933./34. a. 466.000 reisijat, s. o. 16.000 reisijat enam kui eelmisel aastal. Raudteed kaudu veeti Riia—Jelgava vahel kohaliku ühenduse reisijaid samal ajal 518.000.

Kuigi 1933. a. tehtud reisijateveotariifi alandus üldiselt rahvamajanduse seisukohast oli soovitatav, ja mõnel teatud põhjusel, osalt ka autovõistluse tõttu, oli põhjendatud ka raudteede seisukohast, siiski võib väita, et raudteede tulundusele see hinnaalandus otseselt tõi kahju. Et tulud reisijateveost üldse küll 1% võrra tõusid, see tuleb panna ainult Riia lähisliikluse arvele, kus reisijate arv tõusis 8% võrra, kuid sõiduhindu ei olnud alandatud. Tariifi alanduse tõttu langes keskmine tulu ühelt reisijakilomeetrilt 1932./33. a. 2,62 santiimilt 2,27 santiimi peale 1933./34. a. Samuti vähenes keskmine tulu ühelt reisijalt 1,12 latilt 0,97 lati peale.

Tulud pagasi, kiirkauba- ja postiveost tõusid nimetatud aruande-aastal 7,3% võrra. See tõus põhjeneb peamiselt kiirkauba vedude ümberkorraldamisel. Nimelt 1. juulil 1933. a. hakkas maksma uus kiirkaubaveotariif, mille järgi olid alandatud maksumäärad nähtud ette teatud odavamahinnaliste kaupade, eriti rutturiknevate toiduainete kohta. Selle tagajärjel hakati neid kaupu raudteel saatma suurkiiruse asemel kiirkaubasaadetisena. Viimane asjaolu, kui ka muud tegurid, nagu võiekspordi vähenemine, autoliikluse võistlus j. m., avaldasid

suurt mõju suurkiiruse vedude vähendamise sihis, nõnda et aruandeaastal on suurkiiruse kaupu veetud 12,4% võrra vähem, kui eelmisel aastal.

Väikekiiruse kaupade veos, eriti siseliikluses, võib aruandeaastal märkida tähelepanuväärt tõusu. Selle põhjuseks on osalt asjaolu, et Läti tähtsama ekspordikauba, puumaterjali hinnad maailmaturul veidi paranesid. Teiseks mõjus selleks kaasa põllumajanduse ostujõu paranemine, mis omakord soodustas tööstuse arenemist siseriigis. Mis puutub aga transiitvedudesse, siis peab nimetama, et need 1933./34. a. veelgi vähenesid.

Väikekiiruse kaupade vedu 1933./34. a. iseloomustavad järgmised arvud:

Veetud tonnide arv (tuhandetes)	1932/33 a	1933/34 a	1933/34 a. rohk. (+) % vähem (-) %
Laiarööpmelistel teedel	2126	2518	+18,4
Kitsarööpmelistel teedel	326	449	+37,6
Kokku . . .	2253	2727	+21,1
Seal hulgas:			
Veetud sisemaal, välismaale või välismaalt .	2011	2535	+26,0
Transiidina Läti kaudu	242	192	-20,1
Tonn-km, miljonites .	253,5	307,2	+21,2

Võrdlemisi kõige rohkem suurenes kaubaliiklus nimelt kitsarööpmelistel teedel, mis seletatav sellega, et aruandeaastal kitsarööpmeliste teede võrk veel laienes, kui ka et veod üldse suurenesid metsamaterjalide arvel, mis on kitsarööpmeliste teede ainsamaks tähtsaks veobjektiks.

Võrreldes 1932./33. aastaga, on 1933./34. a. siseliikluses tähtsamate kaupade veo hulgad suurenenud järgmiselt:

	Veetud tonnide arv (tuhand.)	
	1932./33.	1933./34.
Puumaterjal ja põletuspuud	841	1145
Kunstväetis	78	120
Suhkrupeedid	127	147
Teravili	110	136
Kivid ja telliskivid	175	190

Nagu toodud arvudest nähtub, on veod suurenenud selliste kaupade arvel, mis (välja arvatud teravili) kuuluvad madalatesse tariifklassidesse, mille maksumäärad tihti enam ei kata raudtee veo-omahinda. Maksujõulisemad kaubad, mis kuuluvad kõrgematesse tariifklassidesse, ja mis maksva tariifisüsteemi järgi peavad katma madalamatesse tariifklassidesse kuuluvate kaupade veol tekkinud puudujäägi, on 1933./34. a. veetud raudteel vähemal arvul, kui eelmisel aastal. Nõnda on veetud vähem: jahu — 19,8%, kivisüsi — 7,6%, petrooleumi ja bensiini — 13,6%, suhkrut — 11,9%. Eran-

dina sellest on raua ja selle teoste vedu aruandeaastal tõusnud 5,5% võrra. Muude, kõrgematesse klassidesse kuuluvate kaupade vedudekvantumid on kas langenud või jäänud samale tasemele, kui eelmisel aastal.

Kuna reisijateveo alal õnnestus teatud määral likvideerida raudteede ja autoliikluse vahelise võistluse teravust ja raudteedele kahjulike tagajärgi vastavate korralduste abil valitsusasutiste poolt, siis aga kaubaveo alal aruandeaastal jätkus edasi senine raske seisukord, et järjekindlalt lähevad kallimad kaubad üle autoliikluse kätte. Praeguse tariifisüsteemi juures on raudtee võimetu sellise nähte vastu võitlema. Kõrgematesse tariifklassidesse kuuluvate kaupade veohindade alandamine on võimalik ainult siis, kui vastaval määral kõrgendatakse madalatesse tariifklassidesse kuuluvate kaupade veohinnad. Viimasel juhul aga kannataks selle all terve majanduslik elu.

Et kallimate kaupade veod aruandeaastal vähenesid ja sellejuures mõnesuguste, madalatesse tariifklassidesse kuuluvate kaupade veohindu veelgi alandati, näit. mõnel puumaterjalil 20—30%, siis sellele vaatamata, et väikekiiruse vedude hulk tõusis 21%, tulud väikekiiruse kaupade veost tõusid ainult 10,7%, s. o. kuni 12.382 tuh. latini. Et iseloomustada, kui madalale on kriisiaja tõttu langenud raudteetulud, tähendame siin, et 1929./30. a. olid tulud väikekiiruse kaubaveost peaaegu kaks korda suuremad, s. o. 22,2 milj. latti.

1933./34. a. oli keskmine tulu 1 tonn-km väikekiiruse kaupadelt 0,0403 latti, seega 8,6% vähem, kui eelmisel aastal.

Et mitmesugused tulud on 1933./34. aastal langenud 6,3% võrra, oleneb peamiselt sellest, et eelmisel aastal olid need tulud võrdlemisi suured ohud raudtee mitmesuguste vanade materjalide müügist saadud summade arvel. Mis puutub mitmesugustesse, liikumistest olenevatesse tuludesse, siis need on aruandeaastal isegi tõusnud 6,6% võrra.

Suurenenud vedude hulkadega seoses suurenes 1933./34. a. ka veereva inventari tegevus.

Veereva inventari jõudlused 1933./34. a.

	1932/33 a	1933/34 a.	1933/34 a. rohkem %
Vedur-kilomeetrid, tuh.	9508	10274	8,1
Mootorvagun-km, „	99	148	55,0
Vaguni telg-km, milj.	240,6	263,7	9,6
Rong-km, tuh.	8086	8579	8,3
Sellest:			
Reisijateveos	6289	6770	7,7
Kaubaveos	1630	1833	12,5

Aruandeaastal laienes raudteede võrk. Avati liiklemiseks järgmised uued liinid: Mangali—Carnikava, Pakalnieši—Lačudarza, Berzpiis—

Rezekne ja Pope—Dundanga. Esimesed kaks on laiarööpmelised, viimased — kitsarööpmelised.

Ekspluateeritavate liinide pikkus km, aasta lõpul.

	1932/33 a.	1933/34 a.	1933/34 a. rohkem
Üldse	2666	2787	115
Sellest:			
Laiarööpm.	1961	2003	42
Kitsarööpm.	718	800	82

Kuigi nagu juba nimetatud, suurenesid vedude hulgad ja laiendati ka raudteedevõrku, siiski sellele vaatamata on ekspluatatsioonikuld aruandeaastal 1626 tuh. lati ehk 5,2% võrra vähemad, kui eelmisel aastal. See on osutunud võimalikuks ainult sel teel, et püüti teostada võimalikult suuremat kokkuhoidu igasuguste kulutuste alal, kui ka sealjuures ratsionaliseerida raudtee käitust. Osalt soodustas seda see, et oli raudteel võimalus näit. raudteemulde korrashoiutööde jaoks kasutada töötuid, kellele makseti tasu töötatöölise fondi arvel või et üldse mõnesugused, mitte kiire iseloomuga tööd lükati edasi järgmiseks aastaks. Teisest küljest aga mõjusid raudteetuludele vähendavalt mitmesugused hinnaalandusega ja maksuta veod, mis toimusid valitsuse ettekirjutusel, rahvamajanduse huvides.

Ekspluatatsioonikulud, tuhandetes lattides.

Kulude grupp	1932/33 a.	1933/34 a.	1933/34 a. rohk. (+) % vähem (-) %
Ametnikkude ja vabapalgaliste teenijate palgad	14996	14127	-5,8
Teede ja ehitiste korrashoid	4036	4082	+1,1
Vedurite küte jne.	3935	3261	-17,1
Vedurite remont	2753	2638	-4,2
Vagunite remont	1697	1790	+5,5
Muud ekspluatatsioonikulud	3592	3485	-3,6
Kokku	31009	29383	-5,2

Nagu kulude ülevaatest nähtub, on teenijate palgad (päevatöölised väljaarvatud) vähenenud 5,8% võrra. Selle põhjuseks on eeskätt teenijatearvu vähenemine 2,1% võrra, peale selle aga veel muud asjaolud, nagu perekonnaabiraha ja rongiteenijate kilomeetrirahade vähendamine aruandeaastal. Teenijate arvu koondamine teostati harilikult sel teel, et pensionile määratud, surnud või teenistusest lahkunud teenijate asemele ei võetud enam uusi.

Raudteede ekspluatatsiooni personal.

Teenijate arv	1932/33 a.	1933/34 a.	1933/34 a. vähem
Ametnikud ja vabakutselised teenijad	8422	8241	2,1
Päevatöölised ja käsitöölised	3614	3603	0,3
Kokku	12036	11844	1,6
Ekspluateeritava liini 1 km kohta	4,45	4,28	3,8
1000 rong-km kohta	1,49	1,35	9,4

Tulude suurenemise ja kulude vähendamise tulemuseks oli see, et Läti raudteed pärast puudujääke kahel eelmisel aastal, võisid aruandeaasta lõpetada ülejäägiga 1165 tuh. lati suuruses. Ekspluatatsiooni koefitsient, mis eelmisel aastal oli 104,4, langes nüüd 96,2 peale.

Ei pea ka seda unustama, et Läti raudteedel tuleb oma tuludest ära maksta tähelepanu väärivad suured summad mitmesugustele eriasutistele, nagu kultuuri- ja teedefondile, Punasele Ristile, linnade omavalitsustele. 1933./34. a. on neile asutistele makstud 1067 tuh. latti. Kui veel arvesse võtta, et raudteedel tuli valitsuse korraldusel aruandeaastal teostada tariifides ettenägemata maksuta või eriti alandatud hinnaga vedusid, mis läbi vähenesid raudteetulud ümmarguselt 185 tuh. lati võrra, siis näeme, et Läti raudteede käituses saavutati aruandeaastal, kõigile raskustele vaatamata, võrdlemisi rahuldavaid tagajärgi.

Kroonika.

EESTI.

KAUBAVEO- JA REISIJATEVEO TARIIFIDE UUESTI VÄLJAANDMINE.

Kaubaveotariif nr. 66, mis 1. jaanuarist 1929. a. maksma pandi, on möödunud kuue aasta kestel parandatud ja täiendatud ümmarguselt sada korda, mistõttu selle tariifi käsitlemine on muutunud juba tülikaks.

Ka reisijateveotariif nr. 93, mis 1. maist 1931. a. maksma hakkas, on saanud võrdlemisi rohkete muudatuste ja täienduste osaliseks.

Et sellega nende tariifide uuesti väljaandmiseks on tungiv tarvidus, siis on vastavate kavade väljatöö-

tamine praegu Raudteevalitsusel käsil. Uued kavad esitatakse Tariifinõukogule tuleva aasta esimestes kuudes. Uute tariifide maksmapaneku kohta mingit kindlat tähtaega ei ole veel määratud.

Erilisi põhjanevaid muudatusi, eriti, mis muudaksid tariifi-süsteemi, ei ole nendes kavades ette nähtud. Siiski sisaldavad kavad mõnesuguseid muudatusi ja uuendusi, mis enamuses aga osutuvad soodustusteks kaubaomanikkudele või reisijatele. Et mõne suhtes neist lõplik, kavana esitatav tekst alles veel välja kujunemata, siis on praegu veel varajane neist kavatsustest siin lähemalt kõneleda. Ka oleneb mui-

dugi lõpuks kõik Tariifinõukogust, kas esitatud uuen-
dused vastu võetakse ja maksma pannakse, või mitte.

Kaubaveotariifi kava kohta võib siiski tähendada, et kaubaomanikule kasulikumat takseerimisviisi on ette nähtud saadetiste suhtes, mis koosnevad mitmesse tariifiklassi kuuluvatest kaupadest (5-, 10- ja 15-tn. saadetiste puhul), või juhul, kui ühe saatekirja järgi on antud veoks osa saadetist kohtade arvuta ja osa saadetist kohtade arvuga ja kauba kaal on iga kauba kohta näidatud eraldi. On kavatsus ka suurekoguliste asjade veo suhtes vastu tulla kaubasaatjatele, määrates senise veomaksu alammäära (5000 kg eest 15. klassi järgi) asemel, et veomaks tuleb arvutada saadetise tõelikult kaalult, kaubale vastava tariifiklassi järgi, kuid mitte vähem kui 1000 kg eest igalt veoks kasutatud platvormilt. Ka tuleb muutmisele arvatavasti igasuguste sõidukite veomaksu arvutamise viis, kusjuures veetava sõiduki liiki ja eriti kaalu võetakse arvesse suuremal määral, kui seni.

Reisijateveotariifis on kavatsus seada sisse veel mõned uued hinnaalandustega piletitelliidid. Et aga nende suhtes kõik alles veel väljakujunemisel, siis on varajane neid siin lähemalt nimetada.

SOOME-BALTI RAUDTEEAMETNIKE ÜHINGU EESTI OSAKONNA ASUTAMINE.

10. oktoobril s. a. registreeriti Soome-Balti Raudteeametnike Ühingu Eesti osakonna põhikirja. Selle põhikirja § 1 järgi on osakonna ülesandeks koostöö kaudu osakonna liikmete arendamine raudteeasjanduses administratiiv-, tehnilisel-, majanduse- ja sanitaaraladel. Osakond püüab Soome, Eesti ja Läti raudteeametnikke üksteisele lähendada ja tahab olla vahelülis nende ametnike vahel ühistunde äratamisel ning arendamisel. Osakond käsitleb ja uurib küsimusi, mis on raudteedele erilise tähtsusega, kusjuures aga küsimused poliitilise ilmega, kui ka need, mis puudutavad ametnike palku ja teenistust, käsitlemisele ei kuulu. Osakonna liikmeiks võivad olla kõik Eesti raudteeametnikud, kellel vähemalt keskkooli haridus või kes teenivad ametkohtadel, kus nõutav keskkooli haridus.

Kuigi Ühingu asutamise mõte algatati soomlaste poolt, siiski selle mõtte teostamisega tegid alguse eestlased, kuna Soome ja Läti osakondade asutamine seisab veel ees.

Eesti osakonna I peakoosolek peeti 19. detsembril s. a.

LATVIJA.

RAUDTEE OTSEÜHENDUSE UUESTI AVAMINE RIIA—MAŽEIKIAI—LIEPAJA VAHEL.

Nagu „Eesti Raudtees“ nr. 2 — 1934 (lk. 32) tähendatud, katkestati 10. märtsist 1934 otsene raudtee ühendus Riia ja Liepaja vahel normaalarõpemelist teed mööda Leedu territooriumi kaudu (Renge—Vainode). Raudteeliiklus nimetatud linnade vahel toimus siis ainult laiarõpemelist teed mööda Salduse kaudu.

Kuna nüüd Läti ja Leedu raudteevalitsuste esindajad oma nõupidamisel 12.—14. novembril Riias transiit-rongide liikluse kohta jälle kokkuleppele jõudsid, siis alates 20. detsembrist 1934 avati uuesti Läti otserongide liikumine. Rong nr. 73 läheb Riias kell 23.20 ja jõuab Liepajasse kell 8.05. Liepajast läheb rong nr. 74 kell 22.50 ja jõuab Riiga kell 8.35. Nimetatud rongid liikleavad Riga—Renge teosal reisirongina ja Renge—Mažeikiai—Liepaja teosal segarongina. Sellega avanes ka jälle võimalus kaupade veoks Liepaja—Vainode ja Gluda—Renge piirkondade vahel otseteed mööda Leedu territooriumi kaudu, kuna seni, 20. märtsist s. a. peale see teostati pikka ringteed mööda Salduse kaudu, kuid lühemal teosal maksva tariifi järgi.

METSATÖÖSTUSE RAUDTEEDE ÜLEMINEK RAUDTEEDE PEVALITSUSE HALDAMISSE.

Vastavalt Ministrite kabinetile sellekohasele otsusele 6. septembrist s. a. on Raudteede peavalitsus võtnud oma haldamisse ja käituse järgmised Töökaitse departemangu poolt ehitatud metsatööstuse raudteed ühes kõige inventari ja ehitistega:

- 1) 9. oktoobrist 600 mm laiune Inčukalnsi metsaraudtee, kogu pikkusega 22,892 km;
- 2) 8. novembrist 600 mm laiune Ogre—Laubere metsaraudtee, kogupikkusega 41,598 km;
- 3) 9. novembrist 1524 mm laiune Pakalnieši—Kuprava metsaraudtee, kogupikkusega 34,970 km;
- 4) 15. novembrist 600 mm laiune Silini—Elkšne metsaraudtee, pikkusega 30,765 km.

Pakalnieši—Kudupe liin on Pakalnieši peatuskoha kaudu ühenduses Sita—Kuprava teesaga ja avatud üldiseks liiklemiseks reisijate ja kaubaveo alal.

Inčukalnsi, Ogre—Laubere ja Silini—Elkšne liinide ekspluateerimine piirdub ajutiselt ainult riikliku metsatööstuse materjalide veoga, kuid Raudteede peavalitsuse igakordsel loal võetakse veoks vastu ka teiste asutuste ja isikute kaupu.

Metsatööstuse raudteedel, nimelt Inčukalnsi ja Ogre—Laubere liinidel, on pandud maksma erilised lihtsustatud eeskirjad rongide liikumise kohta.

POOLA.

UUTE RAUDTEELIINIDE AVAMINE.

Hiljuti avati Poolas jälle kaks uut raudteeliini liikumiseks. Esimene neist ühendab Tunela jaama Katowice—Demblini liiniga. Selle ehitus alustati 1931. a. Teine neist, mille ehitus algas 1933. a. märtsikuus, loob Varssavi—Radomi—Kakowi vahel uue, 46 km võrra lühema ühenduse, milline asjaolu eriti tähtis. Erilise suure pidulikkusega avati liikumiseks uus Varssavi—Radomi raudtee. Pidustusest osavõtjad, seal hulgas ka riigipresident ja valitsuse liikmed, sõitsid erarongiga Varssavist Kakowi. Sel puhul peeti Kakowi peakirikus pidulik jumalateenistus, millele järgnesid ametlikud kõned auvärvate juures uuel raudteel. Uus raudtee Kakowi ümbruses läbib ilusat mägist maastikku, mis tõttu ta huvi saab pakkuma ka lõbureisijale.

Erikirjanduse ülevaade — Bücherschau.

DEUTSCHER REICHSBAHN-KALENDER 1935.

9. aastakäik. Pressedienst der Deutschen Reichsbahn. Konkordia-Verlag Reinhold Rudolph, Leipzig. 160 lhk. kunsttrükipaberil värvilise tiitellehega. Hind 3.20 RM.

Aasta 1935 on Saksa raudteede juubeliaasta, milal 100 aastat saab täis esimese raudtee avamisest liiklemiseks Nürnbergi ja Fürthi vahel (Ludwigsbahn).

Selle tõttu on ka ülalnimetatud kalendri 9. aastakäigu juhtsõnaks: „100 aastat Saksa raudteid“. Huvitav on, lehitsedes kalendri lehti, jälgida piltide ja kirjeldiste kaudu, kuidas raudteekäitust teostati 70—80 ja 100 aastat tagasi. Kalendris on toodud päevapiltlikke ülesvõtteid paljudest tolleaegsetest joonistustest, vaselõigetest jne., mis kujutavad raudteeronge, ehitisi, raudteeametnikke nende omapärastes vormides, ja palju muud, mis kõik seotud raudtee liiklusega ja pärit ammu möödunud aegadest. Leidub jooniseid tolleaegsetest sõiduplaanidest, sõidupiletitest ja muudest dokumentidest. Kuigi see on pärit kõik Saksa raudteedelt ja käsitleb ainult nende arengut möödunud saja aasta kestel — kalendri lehtedel leiame ka jooniseid ja kirjeldusi kõige uuematest saavutistest raudteekäituse alal — siiski ei ole huvituseta seda jälgida igalühel, kes üldse soovib tutvuda raudteeasjanduse arenemise käiguga.

Kalender on koostatud sama huvitavalt ja maitserikkalt, kui eelmistel aastatel.

AUR, TULI JA VESI.

Jõumasinaid ja nende areng. Tehnika võidukäik IV. H. Dominik'i ja t. järgi ins. E. Kokker. 116 lhk., 44 pilti. Hind 1 kr., Elava Teaduse aastatellijale 75 s.

Mehaanilise loodusenergia kasutamine inimese teenistuseks — see on tähtsaim oskus, mis kogu uue aja tsivilisatsiooni tõstab nii kõrgele üle kõigi vanemate aegade oma. Aurumasin ja mootor, vedur ja auto, veeturbiin ja jõujaam — need on praeguse tehnika hiilgesaavutused ja peategurid. Kuidas on nad sündinud ja arenenud? Mis põhimõtteil nad töötavad? Millised on viimaste aastate kõige tähtsamad saavutised sel alal — mujal maailmas ja Eestis? Kuidas on ehitatud maailma kuulus Dneprostroi, Imatra ja Narva jõujaam? Mis sel alal on kavatsusel? Need on küsimused, mis peaksid huvitama eranditult igat meieaegset kultuurinimest. Eriti kui neid on käsitletud nii lihtsas ja sisurikkas esituses, tuntud tehniliste romaanide autori poolt, kes oskab anda teaduslikule tööle romaani põnevuse. Iseäranis sobiv aga on see raamat noorsoole, nagu kõik „Tehnika võidukäigu“ numbrid.

LAUDU

hööveldatud ja hööveldamata, prusse, seinapalke, liiste, mitmesuguseid latte, trepikäsipuid ja muud soovitab

Kopli t. 9.
Tel. 441-53

Karl Simon'i
saeveski ja ehitusmaterjalide ladu.

Piltidega ilustatud
raudteeasjanduse
ajakiri

„EESTI RAUDTEE“

14. AASTAKÄIK.

Ajakiri „EESTI RAUDTEE“ ilmub 1935. aastal endiselt 6 korda aastas, ja nimelt: jaanuari, märtsi, mai, juuli, septembri ja detsembri kuudel. Tellimise hind aastas eratellijatele (ühes kaasannetega): Kr. 5.00 aastas, Kr. 2.60 poolaastas.

Raudteelastele erihinnaalandus: Kr. 1,00 aastas.

K/Ü. „EESTI RAUDTEE“,
Tallinn, postkast 243.
Posti jooksev arve: Tallinn 42

SAKU ÕLLETEHAS A/s.

ASUT. 1876.

PÕHIKAPITAL KR. 1.500.000.



ÕLU ja MÕDU

JUHATUS TALLINNAS

PEALADU: TALLINN, SUUR KLOOSTRI TÄN. 10-12
TELEFONID: 437-36 ja 437-38.

LADUD KÕIGIS LINNADES ja SUUREMATES ALEVITES

MUUSEAS ÕLU JA MÕDU müügil IGAS RAUDTEEJAA-
MA EINELAUAS ning RESTORAANVAGUNITES.

A-s. FRANZ KRULL

MASINAEHITUSTEHAS

Asutatud 1865.

Asutatud 1865.

TALLINNAS, Kopli tän. 68. Tel. aadr.: KRULL—TALLINN.

Kõnetraat (kodune keskjaam) 425-35.

MÜÜGIOSAKOND, LAOD: Tartu, Raekoja 13. Tel. 17.

AURUKATLAD moodsat konstruktsiooni meiereidele, lauatehastele, piiritusvabrikutele jne.

SUUR-AURUKATLAD elektri jõujaamadele, keemia- ja paberivabrikutele.

KOLDED põlevkiviõli jaoks auru- ja surveõhu-tolmendamisega.

ASTMELISED REST-KOLDED põlevkivi, saepuru ja alaväärtusliku põletismaterjali jaoks.

Needitud ja elektriga šveisitid reservuaarid igasugu vedelikkude jaoks.

VEEPUHASTAJAD ja seaded vee pehendamiseks.

AURUMASINAD, AURUPUMBAD, insektorid, katlaarmatuurid, parandustööd aurukateldel, lokomobiilidel jne.

TAPAMAJADE SEADED. KÜLMUTUSSEADED.

KESKKÜTTE KATLAD ja RADIAATORID.

KANALISATSIiooni ja malm SURVETORUD. VEDURID.

TEEDEEHITUSMASINAD, nagu: teerullid, kivipurustajad, sorteeriv. elevaatorid. Igasugused pumbad. Petrooleumi-mootorid.

Kõiksugu katelsepa-tööd: reservuaarid jne.

TRANSMISSIOONID. Malmi- ja vasevalu. Igasugu parandustööd.

Tööde headuse eest täielik vastutus.