

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

Tallinna Linna
Keskraamatukogu

TELLIMISE HIND (kaasannetega):

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

KUULUTUSE HINNAD:

1 lehekülj Kr. 60.—
½ „ „ 32.—
¼ „ „ 16.—

Nr. 5 (132)

16. detsembril 1936

15. aastakäik

Kaubakäsutaja, tema õigused ja kohustused

Julius Pihelgas

(1. järg.)

Peatume veel saatja vastutuse momendi juures. Nagu nimetatud, tähistab kaubasaatja saatekirjas saadetise individuaalsed omadused, mis osalt on rippuvad saatja tahtest, osalt aga kauba iseloomust. Kellele, kuhu ja mida kaubasaatja saadab, seda peab ta väljendama saatekirjas küllalt selgesti ja täpselt, ja et siin ebatäpsuse tagajärjed peavad jääma saatja kanda, on täiesti loogiline. Siiski raskeim punkt selles küsimuses on saadetise sisu äratähendamine saatekirjas. Et saatja teadma peaks, mida ta saadab, on küll endastmõistetav ja ka tegelikult asjaolule vastav, kuid kahjuks tihti ei tea ta seda, kuidas ta peab saadetise sisu vormuleerima saatekirjas nõnda, et see rahuldaks täielikult raudtee nõudeid. Ometi on aga see üks saatja seaduslikest kohustusist, kauba paljudest omadusist, mis tal olemas, saatekirjas mainida nimelt need, mis raudteed huvitavad. See on peamiselt maksvast kaubaveo tariifist. Näit. raudlattice veo puhul kord võib olla näidata, kas raud on kaetud mõne teise metalliga või mitte, teine kord aga tariif ei näe ette selliste andmete näitamise vajadust. Kord on mõne puumaterjali veo puhul oluline üles anda saatekirjas veetava materjali pikkust ja võib olla isegi ka jämedust, teine kord aga säärase andmete mainimine saatekirjas osutub asjataks koormamiseks ülearuste andmetega.

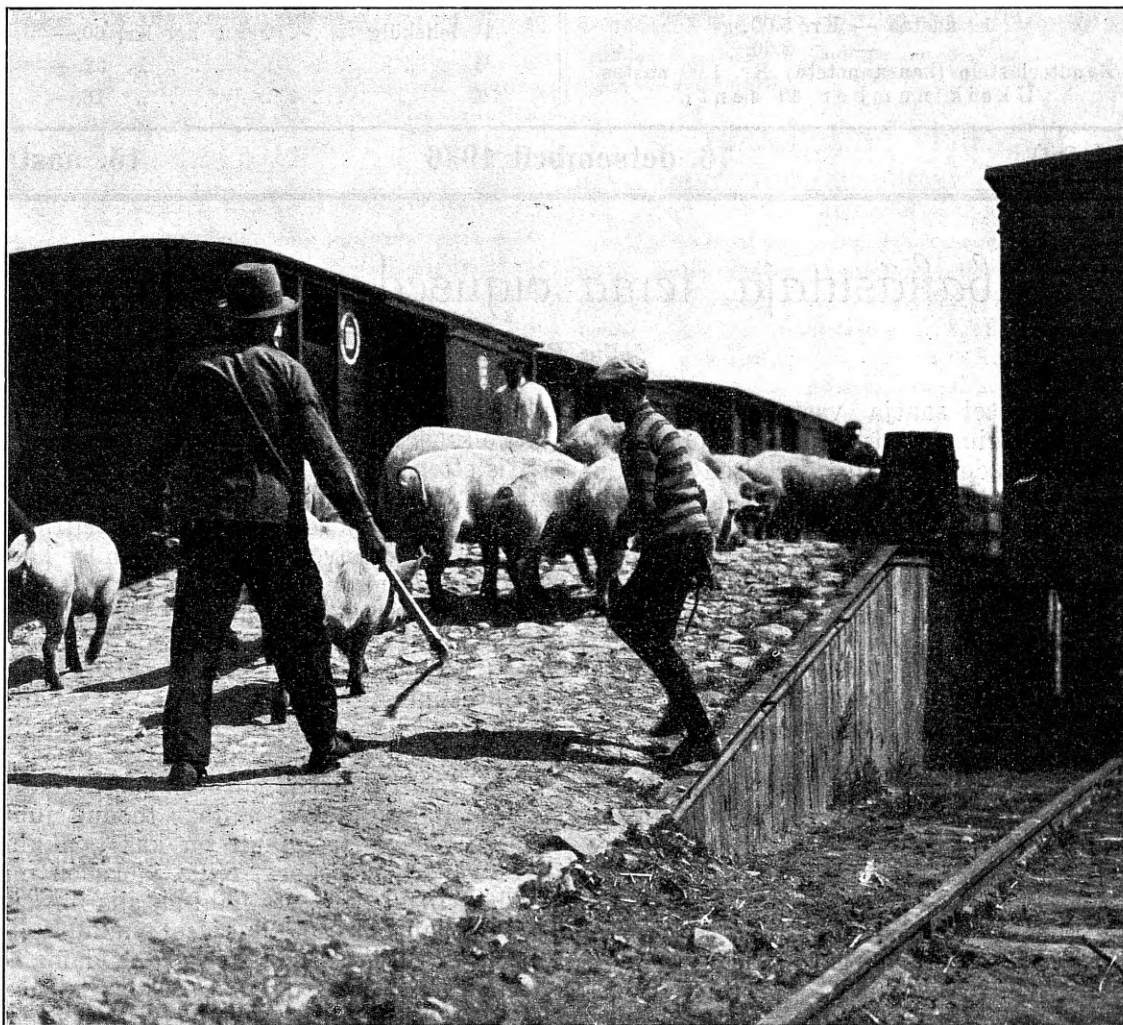
Tuleb teha vahet, ühest küljest puuduliku ja ebatäpse (tariifi mõttes) ja teisest küljest ebatäpse (vale) kaubanimetuse vahel. Juhul, kui saatja on püüdnud küll kaubanimetust saatekirjas üles anda „õigesti“ selles mõttes, et ta nimetas seal neid omadusi, mis veoks antaval kaubal tegelikult olemas, kuid kui

neist nimetatud andmetest ei ole veel küllalt, et võiks järeldada otsekohe, missugusesse, tariifis ettenähtud kaubaliiki veetav kaup kuulub, siis on tegemist „puuduliku“ või ebatäpse kaubanimetusega. Selleks puhuks tariifid harilikult näevad ette veomaksu arvutamise kõrgeima klassi järgi, mida mõne sellesarnase kauba kohta kohaldatakse. Kui näit. saatja annab saadetise sisu üles „paber, valge“, siis praegu maksva tariifi järgi, kus nõutakse paberiliigi (näit. kirjutuspaber, trükipaber jne.) äranäitamist, loetakse selline kaubanimetus puudulikuks ja veomaks takseeritakse kõrgeima klassi järgi, mis on tariifis paberi mitmesuguste liikide kohta ette nähtud. Kui näiteks toodud juhul see „valge paber“ tegelikult on kas „pakkimis-“ või „trükipaber“, mille jaoks on madalamad tariifiklassid ette nähtud, siis ilmselt saab kaubaomanik kaubanimetuse puudulikult ülesandmise tõttu kahju. Peab tähendama, et kõnealoleval juhul on kaubanimetus näidatud ühtlasi puudulikult kui ka üles, sest täiendus „valge“, kuigi faktiliselt võib olla õige, ei aita põrmugi kaasa selgitamiseks, missugusesse liiki kuuluvat paberit tõelikult veetakse.

Raudteeametnik, kellele esitatakse veoks kaup, mille nimetus saatekirjas on „puudulik“, võib juhtida saatja tähelepanu sellele asjaolule, ja ette panna kaubanimetust täiendada. Samuti võidakse puuduliku nimetuse puhul kauba täielik nimetus kindlaks teha ja aktiga tõestada kas saate- või sihtjaamas. Kuid, kuigi raudteeametnikud tihti nõnda talitavad oma moraalsest kohusetundest kui ka teenistusehuvidest ja otstarbekohasuse seisukohast väljudes, siiski ei järgne sellest veel mingisugust otsest raudtee või

tema teenijate kohustust kaubanimetuse kindlakstegemiseks, vaid nagu see juba mainitud, on saadetise sisu õige ja täpne ülesandmine saatja kohustuseks. Ka võib mööda minnes tähendada, et on tulnud ette, ehk küll muidugi mitte tihti, et raudteeametniku poolt saatjale soovitatud kaubanimetuse „täpsustamine“ on osutunud kaubaomanikule „karuteeneks“, nimelt sel põhjusel, et kauba mitteküllaldase tundmise tagajärjel soovitati kaupa saatekirjas nimetada mõne, tariifi klassifikatsioonis ette-

kauba tarififikatsiooni suhtes. Tuleme veel tagasi eelnimetatud „paberisaadetise“ näite juurde. Kui antakse veoks „kirjutuspaberit“, kuid saatekirjas näidatakse „pakkimispaaber“, siis on otsekohe tegemist „valekaubanimetusega“, sest mõlema liigi jaoks on ette nähtud erinevad tariifiklassid ja nimelt „kirjutuspaberi“ jaoks kõrgemad kui „pakkimispaaberi“ jaoks. Kui aga ülaloodud juhul oleks saatekirjas näidatud „valge“ paberi asemel saadetises tegelikult leidunud „kollane“ paaber, siis see asjaolu praegu



Eksportsigade laadimine Tamsalu raudteejaamas

nähtud liigi kohaselt, kuid tegelikult veoks antav kaup ei vastanud selle liigi omadustele ning pärast sihtjaamas koostati selle tõttu akt „valekaubanimetuse“ kohta.

Ebaõige ja valekaubanimetusega on tegemist sel juhul, kui saatja mõnesugusel põhjusel (kas teadlikult või eksituse tõttu, kogemata, see pole oluline) on veetava kauba kohta saatekirjas andnud üles säärased andmed ja omadused, mis ei vasta tõele. Kõne alla tulevad siin muidugi need omadused, mis olulised on

maksva kaubaveo tariifi juures poleks mingisugust mõju avaldanud veomaksu arvutamisele, sest paberiliik, mis praegu oluline, mõlemal juhul oli saatekirjas näitamata.

Puuduliku ja ebatäpse kaubanimetuse puhul kaubasaatja harilikult riskeerib sellega, et saadetis arvatakse kõrgema veomaksu alla, kui täpse, tariifipärase nimetuse puhul oleks võetud. Et sellised „puudulikud“ kaubanimetused kaugelt suures enamuses tekivad asjatundmatuse, nimelt raudtee tariifi klassifikat-

siooni mittetundmise tagajärjel, on kindel. Kuid sellised juhud on teatud määral paratamatud ¹⁾).

Et e b a o i g e kaubanimetuse avastamisel ja aktiga tõestamisel raudtee poolt veomaks arvutatakse saadetiiselt nende andmete põhjal, mis aktis näidatud, on endast mõistetav. Sealjuures on aga raudtee huvitatud veel ühest asjaolust, nimelt sellest, kas juhul, kui see valenimetus poleks avastatud, oleks raudtee võinud saada kahju, s. o. vähem veomaksu või lisamaksu. Selleks võrreldakse niihästi saatekirja kui ka akti andmeid nende veo- ja lisamaksude suuruse suhtes. Kui selgub, et tõelikkude, aktiga tõestatud, andmete järgi kuuluvate maksude summa osutub suuremaks summast, mis

See trahv kaubaveotariifi nr. 146 § 76 põhjal võrdub nimetatud summade vahe kahekordse suurusega ²⁾). Raudteede seaduse § 51 teises lõikes on küll ette nähtud, et selle trahvi maksa b a a t j a. Kaubaveotariifi § 76 p. 2 järgi aga võetakse trahv k a u b a o m a n i k u l t, mis on ka täpsem väljendus, sest igal juhul lasub trahv kaubal ja seda välja ei anta enne kõigi maksude, seal hulgas ka trahvi, tasumist.

Et kaup saatekirjas üles antakse v a l e n i m e t u s e all, pole sugugi mitte liiga haruldane nähe. Enamuses juhtudel tehakse seda teadlikult, selle eesmärgiga, et saavutada odavama veomaksu kohaldamist. Üksikutel juhtudel võib



Raudteelaste elamuid Virtsu jaamas

on arvutatud saatekirjas näidatud andmete põhjal, siis võetakse kaubaomanikult t r a h v i.

¹⁾ Mõnelt poolt on vahete vahel avaldatud arvamusi, et raudtee tariifid peaksid olema lihtsamad, ja et tariifide mitmekesisuse ja „keerukuste“ tõttu muutuvat raudtee ja kaubaomanikkude vaheline asjaajamine asjatult tülikaks. Siinkohal pole selleks ruumi, et tungida nende asjaolude viimastesse põhjustesse, mis mõjustavad vastava riigi raudtee veotariifide väljakundamist ja differentseerumist. Võib ainult tähendada, et, üksikud juhuslikud erandid välja arvatud, põhjenevad peened üksikasjalised liigitused ja jaotused kaupade klassifitseerimise ja tarifitseerimise alal ikkagi asjalikkudel kaalutlustel ja nende eritluste olemasolu tihti ei ole põhjendatud mitte niiväga raudtee enda, kui nimelt raudteekasustajate huvides. Suur hulk peeneid alljaotusi klassifikatsioonis on tingitud mõnesugus-

olla ka tegemist arusaamatuste ja eksitustega. Siiski, nagu juba ülalpool tähendatud, raudtee kaubasaatja poolt mingisuguseid „eksitusi“ ei tunnusta ja ettenähtud trahvi alla langevad

test soodustustest, mis mõne tööstuseharu või rahvamajanduseala jaoks on ette nähtud. Harilikult need ringkonnad, kelle jaoks need soodustused on mõeldud, on ka tarvilikul määral teadlikud raudtee tariifi suhtes oma kaupade veo alal ja oskavad neid saadetiis raudteel veo puhul saatekirjas üles anda otstarbekohasel, tariifipärasel viisil, mis tagab ka õige ja soodsaima tariifi kohaldamist. Juhud, kus kaubanimetuse puudulikult ülesandmise tõttu kaubaomanik kahju sai, moodustavad vedude üldarvust võrdlemisi väikese murdosa, nõnda et nad sellepärast erilise, väga „lihtsustatud“ tariifisüsteemi maksmapanemise põhjusena küllalt kaaluvat osa ei etenda, muude asjaolude selle vastu kõneledes.

igasugused vale-kaubanimetuse juhud, olgu need tekkinud mistahes põhjusel²⁾).

Nüüd tuleme veel kauba kaalu juurde. Möödunud korral (vt. Eesti Raudtee nr. 2 — 1936, lhk. 20, märkus¹⁾) tähendasin, et saatja võib küll kauba kaalu saatekirjas üles anda, kuid sellel ülesandmisel ei ole mingisugust tähtsust. Tol korral oli see nii, kuid nüüd, 1. juulist 1936 peale on Raudteede seaduse § 50 täielikult ümber muudetud ja asjaolud seega muutunud. Varemalt oli ette nähtud, et „veoks vastuvõetavate kaupade kaalu teeb kindlaks raudtee“. Nüüd aga näeb seaduse uus tekst ette, et „saatja tähistab saatekirjas kauba kaalu“ ja et „raudtee on kohustatud veoks vastuvõetava kauba kaalu kindlaks tegema: 1) kui saatekirjas on nõutud kaalumist; 2) kui kauba kaal pole tähistatud saatekirjas“.

Kuigi seaduse kategoorilisest väljendusest võiks järeldada, et saatja on kohustatud nüüd alati kauba kaalu ise saatekirjas üles andma, kuid siiski tegelikult nii hästi Raudteede seadus kui ka kaubaveo tariif näevad mitmesuguseid eeskirju ette juhtudeks, mitte kui saatja ei näita kauba kaalu, vaid kui ta näitab! Praegugi võib kaubasaatja jätta saatekirjas kaubakaalu näitamata, ilma et sellel mittenäitamisel tagajärgi oleks, sest vastandina mitmesugustele välismaa tariifidele, meie kaubaveo tariif ei näe ette kaalumaksu võtmist sel juhul, kui raudtee ise kaubakaalu kindlaks teeb veoks vastuvõtmisel.

Veel võib tähistada ühe erinevusena enamusest Lääne-Euroopa riikide raudtee eeskirjadest, et meil saatja poolt kauba kaalu ülesandmisel saatekirjas ei tehta vahet väike- ja vagunsaadetiste suhtes.

Mis sünnib aga siis, kui kaubasaatja arvab heaks saatekirjas üles anda kauba kaalu? Siin on väga oluline moment selle juures et „nõudmine ülekaalumise kohta“. Saatja, kauba kaalu saatekirjas tähistades, võib nõuda, et raudtee saadetise üle kaaluks, väljendades seda vastava märkusega saatekirjas, „saatja märkuste“ lahtris. Sel puhul loetakse, et saatja ei ole kindel enda poolt ülesantud kaalu täpsuses ja ei vastuta selle eest. Ka sel juhul kaalub raudtee saadetise üle, ilma lisamaksu selle toimumingu eest võtmata. Iseasi on aga siis, kui saatja kaubakaalu tähistades saatekirjas, ei ole teinud mingisugust märkust ülekaalumise nõu-

2) Peab veel mainima, et juhtudel, kui saatekirjas näidatud ebatäpsuste või ebaõigete andmete tagajärjel võeti veoks vastu kaupu, mis on veoks keelatud, siis selle avastamisel võetakse eriliselt kõrgendatud trahvi, mis samuti on kaubaveo tariifis (§ 76) kindlaks määratud.

3) Saksa raudteede liiklemismäärustikus (*Verkehrsordnung*, s. o. „kaubanduslikus“, mitte tehnilises määrustikus), on sisse võetud eeskiri, et kaubasaatja vabaneb lisamaksu (trahvi) maksmisest sel juhul, kui tõestab, et tema poolt saatekirjas näidatud valeandmed põhjenevad eksitusel.

de kohta. Ülekaalumise nõude märkuse puudumine loetakse võrdseks saatja vastutusele tema poolt ülesantud kaalu suhtes. Raudteel sel juhul ei tarvitse saadetist üle kaaluda, vaid saatja poolt näidatud kaal võetakse aluseks veomaksu arvutamisel. Raudteele jääb muidugi õigus kontrollida, kas saatja poolt näidatud kaal on õige või mitte. See kontrollimine toimub samas korras, nagu kauba õige nimetuse kindlakstegemine. Kaubaveotariifi nr. 146 § 76 p. 2 on muudetud vastavalt ja ette nähtud, et analoogilist trahvi, nagu kauba valenimetuse puhul, võetakse ka sel korral, kui saadetise tõelik kaal ei vasta kaubasaatja poolt saatekirjas ülesantud kaalule (kui sealjuures polnud saatja nõudnud ülekaalumist) ja raudtee võis saada selle läbi vähem veomaksu või lisamaksu. Mitmesuguste kaalude ebatäpsusi arvesse võttes, on ette nähtud, et trahvi ei võeta, kui saatja poolt ülesantud kaal on kuni 3% vähem.

Lõpetades ülevaadet saatja vastutuse kohta saatekirjas näidatud andmete suhtes, mille juures, selle tähtsust arvestades, pikemalt peatusime, peab lõpuks tähendama veel järgmist: Raudteede seaduses kui ka kaubaveotariifis on ette nähtud, et kaubasaatja sellekohasel soovil võib saatekirja koostada ka raudteeametnik, täites seda kõigi andmetega, mille ülesandmine saatja kohuseks, kuid ametnik teeb seda siis ikkagi saatja juhatusel ja vastutusel. Teisest küljest aga ei ole raudteeametnikul mingit õigust temale saatja poolt esitatud saatekirjas oma äranägemise järgi omavoliliselt teha parandusi ja täiendusi, näit. kaubanimetuse, kohtade arvu jne. suhtes. Tarvilikuks osutunud parandused või täiendused võidakse teha ainult saatja poolt, või tema ülesandel ka ametniku poolt, kuid peavad tingimata saatja allkirjaga tõestatama.

Tuleb veel silmas pidada, et saatja vastutus saatekirjas tema poolt näidatud andmete eest astub jõusse alles pärast veolepingu sõlmimist, mida ka allpool veel tähele paneme. Enne veolepingu sõlmimist on saatjal täielik õigus teha või lasta teha igasuguseid parandusi ja täiendusi saatekirjas.

Raudteede seaduse § 50 kolmas lõige (uus tekst) näeb ette, et „pärast veolepingu sõlmimist kaubasaatja või -saaja poolt esitatud täiendavad teadaanded saatekirja sattunud ebaõigete või puudulikkude andmete kohta ei vabasta käesolevas paragrahvis ettenähtud trahvist.“

Pärast veolepingu sõlmimist ja saatekirja duplikaadi väljaandmist ei saa teha saatekirjas üldse mingisuguseid parandusi või täiendusi. Saatja või saaja hilisemaid teadaandeid tegelikult arvestatakse küll, kuid saatekirjas näidatud andmeid täiendada või parandada võidakse ainult vastavas selleks koostatud aktis ja juhul, kui saatekirjas näidatud valeandmete tagajär-

jel tekkis trahvi võtmine, siis sellest ei vabasta ka see asjaolu, kui kaubasaatja või saaja ise võisid olla juhtinud raudtee tähelepanu valeandmete olemasolule.

Mõnesugustel juhtudel ei ole kauba veo teostamisel mitte küllalt ainult kaubasaatekirjast, vaid peale selle võivad tarvilikud olla mõnesugused muud dokumendid, nagu t u n n i s t u s e d, l o a d j n e., mis peavad olema kaasas kaubaga tolli-, aktsiisi-, politseiasutise või Teravishoiuvalitsuse nõudel, eritoimetuste täitmiseks enne kauba väljastamist saajale. Saatja

kaubaomanik on kohustatud need raudteele ära tasuma. Ka mõnel juhul, kui teatud veohinnalanduse saamine on tariifi järgi tehtud äraripuvaks vastava tunnistuse esitamisest ja saatekirja juurde lisamisest s a a t e j a m a s, siis sellise tunnistuse esitamisel alles tagantjärele, näit. sihtjaamas, raudtee ei ole kohustatud kohaldama alandatud veotariifi.

Raudteede seadus (§ 49) ja kaubaveo tariif piiravad saatja võimalust saata ühe saatekirja järgi mitmesuguseid kaupu neil juhtudel, kui osa neist kaupadest kuulub raud-



Raudteeõnnetus Võhma ja Olustvere jaama vahel

21. oktoobril 1936 kell 11.34 juhtus Võhma ja Olustvere jaama vahel, 52,6 km peal õnnetus reisirongiga nr. 9. Vedur ühes tendriga jooksid rööbastest välja ja langesid 3—4 m kõrguselt teetammilt alla vasakpoolsesse kraavi, rattad ülespoole. Pakkvagun jooksis vedurile otsa ja purunes. Kolmest reisivagunist, mis samuti rööbastelt välja jooksid, esimene langes poolküljeli. Vedurijuht Herbert Janson sai silmapilkselt surma, kuna vedurijuhi abi imekombel jäi vigastusteta. Reisijad kui ka muud rongiteenijad pääsesid ainult põrutusega. Õnnetuse põhjused on selgitamisel.

on kohustatud säärased dokumendid esitama saatejaamas saatekirjale lisandamiseks, tehes ka saatekirjas märkuste lahtris sellekohase sissekande, ära näidates dokumendi nimetuse, numbrilise jne. Raudteede seaduse § 56 järgi raudtee ei ole kohustatud kontrollima, kas kõik tarvilikud dokumendid on esitatud ja kas need on küllaldased ja õiged. Kui sääraste dokumentide puudumise või nõuetele mittevastavuse tõttu raudteele tekkis kahju või erilisi kulusid (näit., tollitrahv, vaguni seisumaks jm.), siis

teel veol eritingimuste alla, kas näit. tolli-, aktsiisi- ja politseiasutiste eeskirjade põhjal või kauba oma iseloomu tõttu, teine osa kaupu aga mitte. Sel puhul saatja on kohustatud esitama eraldi saatekirja iga liigi jaoks, näit. eraldi saatekirja rutturikneva kauba ja eraldi mitterikneva kauba jaoks, või jälle eraldi mõne, RKK lisas I ettenähtud aine ja eraldi hariliku kauba jaoks. Samuti on ette nähtud, et ühe saatekirja järgi ei või vedada mitmesuguseid kaupu, mis nende koosveol oma iseloomu poo-

lest võivad üksteist rikkuda, näit. vedelikud vaatides ja toiduained kottides j. m.

Kas ja mis tingimustel ühe saatekirja järgi võib kaupa saata rohkem, kui ühte vagunisse ära mahub, see on juba veotariifide küsimus ja seal lahendatud.

Kui, nagu nägime, kaubasaatja poolt esitatava veodokumendi, s. o. saatekirja suhtes oli maksev rida nõudmisi ja see peamiselt ka saatja enda huvides oli neid kohustusi täita täpselt ja õiglaselt, siis on Raudteede seaduses ja määrustes ette nähtud mõnesugused tingimused veobjekti, s. o. kauba ehk „kraami“ suhtes. Raudteede seaduse § 54 järgi saatja on kohustatud saadetava kauba esitama pakendis, kui kauba iseloom seda nõuab kaotamineku või rikkimise ärahoidmiseks. Pakendi vastavuse üle otsustab kauba vastuvõtja ametnik või jaamaülem.

Kui raudteeametniku otsustuse järgi veoks esitatud kaubasaadetise pakend on küll puudulik, kuid tema äranägemise järgi see puudlikkus käesoleval juhul ei osutu veel selliseks takistuseks, mis teeks selle saadetise vedu raudteel võimatuks või mittelubatavaks, siis on ametnikul õigus nõuda, et kaubasaatja kauba pakendi puudulikkust tunnustaks kirjalikult, selleks tehes saatekirjas sellekohase märkuse või esitades vastava kirjaliku avalduse. Sama on maksev muidugi ka sel juhul, kui veoks esitatakse pakkimatult esemed, mis raudtee äranägemise järgi üldiselt vajavad pakkimist, kuid mida siiski vastaval juhul on võimalik vedada ka pakkimatalt. Kui pakendita esitatud kaupade vastuvõtmisel neis märgatakse silmapaistvaid korrasusi või vigastusi, siis on saatejaamal samuti õigus nõuda selle asjaolu teostamist saatja poolt sellekohase märkusega saatekirjas. Kui saatja keeldub pakendi puudumist või puudulikkust, või vastaval juhul kauba korratuste või vigastuste olemasolu, tunnustamast, siis raudtee koostab kauba või selle pakendi seisukorra kohta akti, mille kohta märkus tehakse saatekirja. Raudteel on õigus keelduda kauba vastuvõtmisest, kuigi saatja oleks nõus tõestama pakendi puudumist või puudulikkust kirjalikult, sel juhul, kui on karta, et pakendi puudumine või mittevastavus võib põhjustada kauba täielikku või osalist kaotamist või teiste kaubasaadetiste kahjustamist.

Kauba või selle pakendi puuduste ja korratuste tunnustamine saatekirjas või nende asjaolude tõestamine raudtee poolt sellekohase aktiga on olulise tähtsusega niihästi raudteele kui ka kaubaomanikule. Raudteede seaduse § 55 ja 95 järgi raudtee ei vastuta kahjude eest, mis on tekkinud pakendi puudumise või puudulikkuse tõttu, kui kauba omadused rikke ärahoidmiseks nõudsid korralikku pakendit, kuid kaup oli antud veoks pakendita või puuduliku pakendiga. Veel enam, raudtee võib nõuda kaubaomanikult nende kahjude katmist, mis raudtee

saanud halva pakendi tõttu. Pakendi puudumisest või puudulikkusest tekkinud kahjud, kui pakendi puudumise või puudulikkuse asjaolu pole saatja poolt saatekirjas ega eraldi avaldusega tunnustatud ega raudtee poolt aktiga tõestatud, jäävad kaubaomaniku kanda ka siis, kui raudtee suudab neid fakte muul teel tõestada, mille teostamine muidugi raskem.

Kaubakohad, kui nende arv on saatekirjas üles antud, peavad olema saatja poolt varustatud märkidega, mis on saatekirjas näidatud märkidega ühtlased. 10- ja 15-tn. saadetistes võivad kaubakohtadel saatja märgid puududa.

„Määrus raudteel veetava kauba kaalu kindlakstegemise kohta“ § 2 näeb ette, et laadimiskaaludel kaalu kindlakstegemisel peab kaubasaatja kauba oma tööjõuga ja kulul kaalule toimetama ja peale kaalumist sealt ära koristama raudteeametniku poolt näidatud kohale. Vagunisaadetiste puhul, mis kaalutakse vagunikaaludel, kaalumise korraldab raudtee ise.

Mis puutub kaubasaadetiste peale laadimisse, siis Raudteede seaduse § 62 järgi raudtee toimetab ise igasugused laadimistööd, välja arvatud tariifis ettenähtud erandid. Kaubaveotariifi § 55 loendab need juhud, millal laadimistööde teostamine on kaubaomaniku kohuseks. Siin on tegemist kahte liiki saadetistega. Esimesse kuuluvad saadetised, mille laadimine kas nõuab erilisi abinõusid või mõnel muul põhjusel võib osutada raudteele tülikaks, näit. raskekaalulised esemed kaaluga üle 1500 kg, kohtade arvuta, puistatult ja tsisternides veetavad kaubad j. m. Teise liiki kuuluvad igasugused kaubasaadetised, mille tõelik või veomaksu arvutamisel arvesse võetav kaal on vähemalt 10.000 kg. Tariif näeb ette, et kui kaubaomanikud, neile antud laadimistähtaja jooksul, saadetise peale- või mahalaadimist ei ole teostanud, siis raudteel on õigus neid töid ära teha oma tööjõududega, võttes selle eest tariifis ettenähtud tasu. Et aga kaubasaatja võiks saadetise suhtes, mille laadimine on kaubaomaniku kohuseks, teha saatekirjas avalduse „raudtee teostab peale- ja mahalaadimise“, pole tariifi järgi mitte võimaldatud. Laia ja kitsa rööpme vahelises veos ettetuleva ümberlaadimise suhtes määrab tariif, et see üldreeglina teostatakse raudtee poolt, välja arvatud jälle teatud saadetiste liigid, mille ümberlaadimine jäetakse kaubakäsitaja kohuseks. Kuid siin on 10- ja 15-tn. saadetiste suhtes, mille ümberlaadimist raudtee teostab ainult maksu eest, jäetud saatjale õigus teha saatekirjas avalduse „oma ümberlaadimisega“, või kaubakäsitaja võib esitada ümberlaadimisjaamale sellekohase kirjaliku avalduse, mis puhul need isikud võivad kauba ümberlaadimist teostada oma tööjõududega ja kulul.

Kaubasaatja poolt teostatav kauba pealelaadimine on saatja suhtes seotud järgmiste kohustuste ja tingimustega:

- a) laadimisel tarvisminevad erilised laadimisabinõud muretseb saatja ise;
- b) laadimist peab saatja teostama määruste kohaselt, nõnda, et koorem lasuks ühtlaselt vagunitelgedel; erilised üksikasjalised eeskirjad on nähtud ette kaupade laadimisel platvormidele (vt. Teedeministri määrus 9. nov. 1933, RT 100 — 1933);
- c) ebakorraliku laadimise tagajärjel tekkinud kahjude eest vastutab saatja ise (R. s. § 95, p. 3);
- d) saatja vastutab vagunivigastuste eest, tasudes raudteele paranduskulud selleks ettenähtud nomenklatuurhindade järgi;
- e) saatja ei tohi vagunit koormata üle vaguni kandejõu; selle eeskirja vastu eksimisel: ülekaalu avastamisel saatejaamas — raud-

tee ei võta saadetist veoks vastu enne ülekaalu mahalaadimist saatja poolt, kuna ülekaalu avastamisel mõnes vahejaamas laetakse ülekaal maha raudtee poolt kaubamaniku kulul.

Pärast kauba vastuvõtmist, või, saadetise suhtes, mille pealelaadimine on saatja kohuseks, pärast kauba pealelaadimist saatja poolt, raudteeametnik tembeldab saatekirja ja selle duplikaadi vastuvõtu templiga ja saatekirja duplikaat antakse välja saatjale. Sellest momendist peale loetakse veoleping sõlmituks saatja ja raudtee vahel. Järgmisel korral vaatleme veolepingu osaliste poolte vastatikkuseid õigusl ja kohustusi ajavahemikus veolepingu sõlmimisest kuni selle täitmiseni, s. o. kauba väljastamiseni. (Järgneb.)

Veerevkoostise isoleerimine soojuskadude vastu

Dipl.-ins. H. Truu

(1. järg ja lõpp)

Vagunikere isoleerimine

Vagunehituses tuleb isolatsiooni vajadus küsimuse alla peajasjalikult reisi- ja alalise temperatuuriga kaubavagunite ehk nõnda nimetatud isothermiliste vagunite juures. Olukorra selgitamiseks vaatleme ligemalt vagunikere ehitusviise.

Vagunikere kandvama osa kujundab kere raamistu e. skelett. Raamistu konstruktsiooni omadusist sõltub suurel määral vaguni iga, tähtajaliste paranduste kulud, vastupidavus rongiõnnetustel j. m. Viimast asjaolu peetakse silmas seeläbi, et kiirrongi vagunid ehitatakse teraskerelised, milgil tingimisel puitraamistuga. Katastroofi puhul saavad vagunite teraskered küll muljutud, kuid ei purune sel määral kui puitkered ja reisijate elu on vähem hädaohus. Üldiselt ehitatakse vaguniraamistuid puidust ja terasest. Peatume järgnevalt puitraamistu ehitusviisi juures.

Materjalina kasustatakse raamistu ehitamiseks kõvast vastupidavast puust, näit. tammepuust prusse. Raamistu peaosadeks on:

1. põhiraam,
2. nurga- ja küljepostid,
3. lagiraam ja
4. laelogaad.

Põhiraam e. pörandaraam, milline asetatakse terasalusraamile, ühendatakse küljpostide kaudu lagiraamiga. Postid seotakse mõlema raamiga tapistuse teel ja ühenduskohad kõvendatakse nurkrauduga. Laelookade kasustamine on tarvilik, kuna vagunitel on kumerad laed. Küljpostide asetuse määravad vaguniraamistu ehituse tugevuse nõuded, istmete, seega ka akende jaotus, uste asetuse ja muu ruumijaotus vagunis. Selline on tavaline vaguni puitraamistu ehitusviis (vaata pilt).

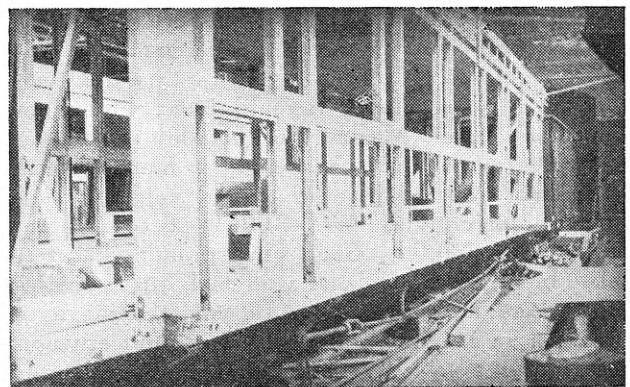
Raamistu vooderdatakse vaguni seestpoolt ja väljastpoolt. Prussidevahelised ruumid vaguni ke-

res täidetakse otstarbekohase isoleermaterjaliga: mererohust, puukiudest, korgipurust j. m. valmistatud isoleerplaatidega, puitvillaga (peened laastud), klaasvillaga või muu isoleerainega. Vaguniseinte vahe täiteks, s. o. seinte isoleerimiseks tarvitavad isoleerained peavad evima omadusi:

1. vähese soojusjuhtivuse,
2. niiskuskindluse,
3. tulekindluse,
4. väikese erikaalu, s. o. peavad olema kerged,
5. põrutuskindluse,
6. vormipüsivuse ja
7. hea kõlasumbutusvõime.

Nende nõuete suhtes oleks alla kriipsutada järgmist.

Iga isoleermaterjal peab olema halb soojusjuht. Selle küsimuse juures peatusime pikemalt



Kitsarööpmelise klassvaguni kere enne vooderdamist

Ülesvõte tehtud Mõisaküla tehastes

eelmises numbris, millele siinjuures vaid tähelepanu juhime.

Niiskusekindlus (ühtlasi veekindlus) on nõuetav vaguniseina isoleermaterjalilt, sest vastasel korral pehastuvad vaguni raamistu osad ja voodri-lauad. Nõuetav on ka võimalikult täieline tulekindlus, et tule lahtipuhkemisel isoleermaterjal ei soodustaks tule levinemist. Tulekindlaks ei saa lugeda isoleermaterjalidest puitvilla, mida nii mitmed riigiraudteed kasustavad vaguni isoleermaterjaliks. Puitvilla on võimalik muuta tuldmittetõrjeks vastava imbutusainega imbutamise teel. Sealjuures muidugi tõuseb puitvilla hind ja muutub küsitavaks puitvilla kui isoleeraine odavus võrreldes isoleerplaatidega.

Isoleermaterjal ei tohi olla raske, s. o. ta peab evima vähese erikaalu, et mitte põhjustada vaguni omakaalu või taara suurenemist. Tarvituselolevate vaguniseinte isoleerainete erikaal kõigub 200—300 kg/m³ vahel, on näit. korkplaatidel (asfalteeritud) 200, insulite-plaatidel 276 kg/m³ jne. Isoleermaterjal peab olema vormipüsiv — ta ei tohi soojuste käes (vaguni päikesepaistel olekul j. m.) sulada ega külma käes muutuda hapraks ning muredaks ega põrutuste mõjul pudeneda.

Väga olulise tähtsusega on hea kõlasumbutusevõime. Mingit kõlalist efekti vaguni veerevatelt osadelt ei tohi kosta vaguni sisemusse, mis tülitaks reisijate sõidumugavust. Nagu teada, on suureks ebameeldivuseks monotoonne müra rattapaaride löökidest rööpajatkudel.

Järgnevalt peatume lühidalt mõnede vagunite isoleerimistöödeks kasustatavate isoleermaterjalide juures.

Isoleerplaatidest väärivad nentimist korgist, puukiudest, mererohust pressitud plaadid. Korkplaatidest tuntakse värvuse poolest valgete ja mustadena. Mustade korkplaatide imbutamis- ja sidevahendiks on kivisöetõrv või bituumen. Sarnases korkplaadis on iga korgipurutükikene kaetud bituumeni korruga. Seetõttu on see materjal niiskuse sisseimbumise vastu kaitstud täiel määral, neid plaate võib kasutada ka kõige niiskemates oludes, s. o. ka seal, kus vesi alaliselt nõrgub mööda seinu maha. Vagunite alal esineb saarnane niiskus vaid isothermiliste vagunite juures jäämahutit piiravas vaguniosas. Meie riigiraudteedel isoleeritakse isothermilised vagunid üleni bituumenkorkplaatidega. Mustad korkplaadid on erikaalult valgetest plaatidest raskemad ja hinna poolest kallimad. Mustad plaadid evivad valgetest suurema soojusjuhtivuse — $\lambda=0,061—0,165$, valgetel on aga $\lambda \cong 0,04$. Seda silmaspidades kasustatakse bituumen-korkplaatide asemel seal, kus see vajalik raskete niiskuseolude tõttu, näiteks jäävagunite, kui ka sagedasti õlleveoks määratud erivagunite juures.

Valged, s. o. heledad korkplaadid esinevad mitmetes liikides nii imbutus- ja sideaine, pressimisrõhu tugevuse poolest, kui ka pinnasileduselt. Siledapinnalisi õhukesi korkplaatide valmistatakse

isegi põrandalinikuteks. Niiskusekindluse mõttes on valged kork-plaadid vastuvõetavad vagunite isoleermaterjalina. Kahtlust võiks äratada vaid kasustamine valget korkplaatide isothermiliste vagunite isolatsioonina. Siinjuures tuleks ehk eelistada bituumen-plaatidest. Üldiselt valmistatakse korkplaatide paksusmõõtetes 10—120 mm, plaatide suurus on 250×1000, 500×1000 mm j. t.

Korkplaatide iganevuse kohta peab ütleva, et nende tarvitamiskõlblikkuse iga ületab vaguni puutkere ead. Korkplaatidest (igasuguseid) valmistatakse meil k o d u m a l.

Välismaa isoleerplaatidest on vagunehituses suure tähtsusega insulite-plaadid. Need plaadid omavad jõudsa levingu Ameerikas jäävagunite isoleermaterjalina, nende plaatide tehniliste omaduste kohta oleks tähistada järgmist.

Insulite-plaadid on üheks parimaks isoleermaterjaliks nii sooja, kui külma vastu. 12,5 mm paksuste plaatidega toimitud uurimuste tulemusena annab Stuttgarti (Saksamaal) Tehnilise Ülikooli katsekoda plaatide soojusjuhtivuse koefitsiendi kohta järgmised arvud:

0° C	juures	$\lambda=0,0340$	kilokal/m ² , tund,	0° C
10° C	„	$\lambda=0,0354$	—, —	
20° C	„	$\lambda=0,0368$	—, —	
30° C	„	$\lambda=0,0382$	—, —	

Meil Eestis on aasta keskmiseks temperatuuriks (tõeliseks) 4,7° C, seega oleks Eesti oludes insulite-plaatide keskmiseks soojusjuhtivuseks $\lambda=0,0347$. Võrreldes puiduga, oleks soojusjuhtivuse mõttes 25 mm paksune insulite-plaatisolatsioon üheväärtusline 100 mm paksusega puitkihihiga.

Kõlasumbutusevõime, niiskuse- ja tulekindlus on insulite-plaatidel väga hea. Alla kriipsutada oleks siinjuures seda, et mitmekordselt õhuvahedega asetatuna on insulite-plaatidest seinasumbutusevõime märksa kõrgem ühekordselt asetatud isolatsioonikihist.

Silmas pidades, et insulite-plaadid on pikka-aegselt üksteisest läbipõimitud puukiudest, evivad need plaadid suure paindetugevuse ning tugevuse tõugete vastu. Insulite-plaat kannab vabalt erikoormust kuni 1,0 kg/cm². Insulite-plaat ei kaarduga ega murene, plaatide erikaal — 276 kg/m³.

Tehniliste omaduste poolest sarnanevad insulite-plaadile masoniit-plaadid, millised osutuvad samuti kui insulite-plaadid täiesti rahuldavaks isoleermaterjaliks kõikide vaguniteliikide isoleerimiseks.

Puitvillisolatsioonikihti tuleb vaadelda kui õhu ja peente puitlaastude segaisolatsiooni. Õhu soojusjuhtivustegur λ on määratletav valemist

$$\lambda=0,01894(1+0,00228 \cdot t),$$

kusjuures t — õhu temperatuur.

Arvesse võttes meie keskmist aastast temperatuuri 4,7° C, oleks siinjuures $\lambda=0,0191$. Puidu kohta pikitoime on $\lambda=0,3$. Seega tuleks arvesse

tada sarnase isolatsiooniuures $\lambda \approx 0,15-0,20$, milline arv näitab, et puitvillisolatsioon on soojusjuhtivuse poolest ligikaudu üheväärtusline bituumen-korkisolatsiooniga. Kuna puitvillisolatsiooniuures ei täideta seinavahet niivõrd tihedalt, et oleks välditud õhuliiklus isolatsioonikihi enese sees, siis tekib seetõttu soojuskadu konvektsiooni teel.

Niiskus- ja tulekindlaks puitvillisolatsiooniu pida ei saa. Neid erilisi omadusi puitvilla juures aga võib saavutada vastavalt impregneerimise teel.

Kõlakindlus on puitvillisolatsioonil kahtlemata madalam isoleerplaatide kõlakindlusomadusest. Puitvillisolatsiooniu levikut soodustab selle isoleerimisviisi äärmine odavus. Hinnavahe puitvillisolatsiooniu ja isoleerplaatidega isoleerimise vahel kujundab vahekorra $1:10-1:20$ puitvillisolatsiooniu kasuks. Isoleerplaadid on kallid, nende valmistamiseks kasustatavate materjalide, näit. korgi j. t. kalliduse tõttu. Tulevikus tuleks arendada isoleerplaatide valmistamist odavamast isoleerainetest ja neid aineid leidub meil küllaldaselt.

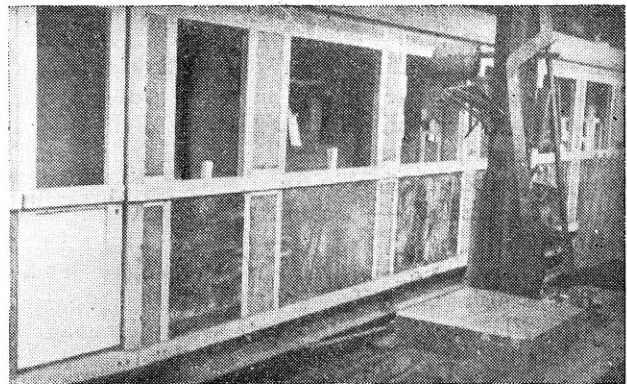
Isoleerimistööde täitmise kohta vagunite juures oleks nentida, et see töö on äärmiselt lihtne ja tööde läbiviimist võib usaldada isegi lihttööliste kätte. Kirjeldan isoleerimist nende tööde tegeliku täitmise järjekorras. Esijoonel valmib vagunikere ehitamisel põhjaraam ühes põrandaga. Põranda aluskatte (aluspõranda) kohaleasetuse järele kaetakse raamivahelised vabad pinnad õhukese isoleeripapiga, näit. asfaltpapiga. Papi peale tulevad raamivahede mõõtmete kohaselt väljasaetud isoleerplaadid. Korkplaadid asetatakse ühes paksuskihis. Vahekohad e. pilud määratakse kinni niiskuskindla isoleermassiga (näit. bituumenseguga jne.). 12,5 mm paksused isoleerplaadid asetatakse mitmekihiliselt umbes 20 mm õhuvahetega. Isolatsioonikiht kaetakse pealt jällegi papiga ja seejärele naelutatakse kohale pealispõrandalauad. Papi asetamisest võib ka loobuda ja kleepida isoleerplaat vastava aine abil otse põrandapinna külge. Isoleerimistel puitvillaga lüüakse pealispõrand osade viisi peale ja täidetakse kahe põranda vahe puitvillaga vaheletoopimise teel. Isoleeripapi kasutamist tuleb pidada siinjuures tungivalt soovitatavaks, et vältida n. n. „tuule puhumist“ läbi isolatsiooniu.

Seinte ja lae isoleerimisel toimitakse analoogiliselt põranda isoleerimisega. Isoleerimisega asutakse seejärele, kui seinad, resp. lagi on ühelt poolt (sisepoolt) ära vooderdatud. Ka siinjuures tulevad kõik fuugid hoolega täita isoleerkitiga. Erist tähelepanu väärrib aknakoha isoleerimine. Vagunis istutatakse ju akna juures ja läbipuhumine akna juures olgu välditud täielikult. Et vagunites on

allalastavad aknad, ei ole seina isoleerimine akna kohal sarnaselt nagu muus osas mitte võimalik. Akendekohti isoleeritakse sel teel, et seina sisevoodrile kleebitakse asfaltpapileht ja välisvoodri alla asetatakse pappkatte alla vineerplaat. Tuuletõmbus on seeläbi küll välditud, kuid sein jääb paratamatult akna juures ikkagi külmemaks, kui muus ruumiosas.

Teraskerevagunite isoleerimine erineb vähe puitkerevagunite isoleerimisest. Isoleerplaatide kohaleasetusel teraskere juures tuleb plaatide kinnitamiseks kasutada vaid liimainet, kuna plaatide kinnitamine papinaelte abil ei ole siinjuures mõeldav. Isoleermaterjalid peavad olema täiesti niiskuskindlad, kuna vastasel korral kutsutakse esile metalloosade roostetamist.

Piirdun käesolevas kirjutuses lühikese üle-



Kitsarööpmelise klassvagunite kere isoleeritult
Ülesvõte tehtud Mõisaküla tehastes

vaate esiletoomisega raudteevagunite isoleerimise vajaduse, isoleermaterjalide tehniliste omaduste ja isoleerimistööde teostamise viiside asjus. Arvesse võttes vagunite korralikult isoleerimise läbi saavutatavaid paremusi — ühtlane ruumi temperatuur klassvagunites, mis eriti tähtis talvisel ajal, vähene kulu vagunite küttematerjali näol jne. — ei saa ennast lasta ehmata isoleerimistöödega seotud kuludest. Isolatsioon tuleb valida alati parim. Näiteks saepurutäitega jäävagunitel ei ole haruldaseks nähteks vagunikere uuendamise vajadus 6—7 aasta möödumisel.

Tugedes ülaltähendatud asioludele, on isoleerimisküsimus üheks väga akuutse iseloomuga teguriks vagunite korrashoiu alal ning selle küsimuse tähtsust hinnatakse vaguniparkide omanike poolt väga kõrgelt.

Ka meie raudteevalitsus ei ole jätnud vagunite isoleerimisala tahaplaanile ja isoleerimist teostatakse kõikides raudtee tehastes ajakohaste viiside järgi.

RÕÕMSAID JÕULUPÜHI

SOOVIB AJAKIRI „EESTI RAUDTEE“

Rügeni raudteetamm

Dr. K. Hartmann

Ehk küll Põhja-Euroopa riike lahutab Kesk-Euroopast Läänemeri oma paljude harude ja väinadega, siiski on nende maade vahel otsene raudteeühendus olemas juba aastakümneid. Saksa raudteede kaubavaguneid võib leida liikumas Rootsi või Norra raudteerongides. Reisija, kes sõidab Saksamaalt Skandinaavia riikidesse ja kes väljub Berliinist õhtuse rongiga, heidab magamisvagnis puhkama veel viibides Saksamaa pinnal, kuid hommikul ärkab rongi veeredes juba Rootsi raudteid mööda. See kõik on osutunud võimalikuks selle tõttu, et otseliiklus on korraldatud raudteeparve-ühenduste abil, mida siin kasutatakse mitmes kohas ja sel määral, nagu see mujal Euroopas ette ei tule.

Raudteeühendust ühelt poolt Saksamaa ja selle taga asetsevate riikide, ja teiselt poolt Taani idapoolse saarestiku, millel asetseb ka riigi pealinn Kopenhaagen, kui ka Rootsi ja Norra vahel, loovad järgmised raudteeliinid:

1. Stralsund — Sassnitz — Trälleborg — Malmö.

2. Rostock — Warnemünde — Gjedser — Malmö/Helsingborg.

3. Flensburg — Fredericia — Kopenhaagen — Malmö/Helsingborg.

Siis peale nende veel kasutatakse reisimiseks Flensburgi kaudu ühendust Rootsiiga üle Frederikshavn — Göteborgi ja Norraga Hirtshals — Kristiansandi kaudu, millel aga puudub igapäevane raudteeparveühendus, nagu teistel eelnimetatud liinidel ja mis seega vähem tähtis on.

Nimetatud kolmest raudteede otsühenduste liinidest kaks esimest toetuvad lõunas kahele lähtepunktile: Berliin ja Hamburg, viimane aga peamiselt ainult Hamburgile.

Ühine kõigil neil raudteeliinidel on see, et nad läbivad võrdlemisi laiu mereharusid, nimelt:

1. liin Stralsundi väina ja Läänemerd Sassnitsi ja Trälleborgi vahel.

2. liin Läänemerd Warnemünde — Gjedseri vahel ja Störstromi väina Falsteri ning Seelandi vahel ja Taani — Skandinaavia vahelises liikluses veel Öresundi väina.

3. liin Väike Belti väina Jütlandi ja Füneni saare vahel ja Suur Belti väina Füneni ning Seelandi vahel, millele lisandub veel Öresundi väin Taani ja Rootsi vahel.

Nendest mereosadest seni läbisid Strelasundi, Väike Belti ja Störstromi võrdlemisi kitsaid väinu väiksed raudteeparvlaevad kuni 20 km/t sõidukiirusega, kuna laiemas Suure Belti väinas kui ka vabal Läänemere ühendust pidasid suuremad parvlaevad kuni 30 km/t sõidukiirusega.

See asjaolu, et igal ühendusliinil tuli kasutada kaks või isegi kolm korda raudteeparveühendust,

oli küllalt tülikas ja raudteekäituse seisukohast väga kulukas. Sellepärast on juba aastate eest hakatud kaaluma võimalusi, kuidas saaks mõndagi neist parvühendustest likvideerida, ehitades selle asendamiseks kindla liiklustee raudteetammi või silla näol.

Esimesena teostus raudteesilla ehitus üle Väikse Belti väina, mis 1935. a. valmis sai ja asendas kauaaegse, juba 1872. a. peale, seega üle viiekümne aasta kestnud raudteeparvühenduse sellel liinil. Silla ehitus kestis 10 aastat. Ehituskulud olid 36 miljonit taani krooni.

Üle Störstromi väina (Falsteri ja Seelandi vahel) samuti ehitavad taanlased silda, mis loodetavasti tuleva aasta lõpuks valmis saab. Ehitusaeg kava järgi viis aastat; ehituskulud on hinnatud 34 milj. taani kroonile.

On kavatsusel ka Öresundi väina Taani ja Rootsi vahel läbida raudteesilla abil. Isegi hüggelsilla ehituse kohta üle Suure Belti väina on olnud arutlusi, kuigi viimase kavatsuse teostamine eriliste suurte raskuste ja kuludega seotud oleks.

Nüüd aga 5. oktoobril s. a. avati Stralsund — Sassnitz — Trälleborgi liinil raudteeliikluseks suur Rügeni raudteetamm üle Strelasundi väina Stralsundi ja Altefähi linna vahel, mis asendab seal ka juba aastakümneid kestnud raudteeparveühendust kindla liiklusteega. Rügeni raudteetammi ehitus kestis kolm aastat ja läks maksma 26 miljonit riigimarka.

Uus liiklustee Rügeni raudteetammi kaudu, võrreldes seni Stralsundi — Altefähi raudteeparveühendusega, lühendab sõiduaega Saksamaa ja Rootsi vahel kuni 45 minuti võrra, mis saavutatakse selle tagajärjel, et ära jäävad aegaviitvad manöövertööd Stralsundi ja Altefähi sadamas ja et loomulikult sõidab raudteerong silla kaudu kiiremini, kui seda võib raudteeparvaurik merd kaudu.

Näib ehk imelikuna, et sellise võrdlemisi väikse ajasäästu otstarbel võetakse ette suuri kulukaid ehitusi. Kuid määratute rahasummade ja aastate pikkuste tööde kulutuse otstarbeks ei ole iseendast mitte ajasääst, vaid raudteede siht on, et käesoleval, alaliselt tõusvate liikluskiirenduste ajajärgul jääda ikka moodsaks liiklusvahendiks. See on raudteede eluküsimuseks, et nad aja kokkuhoiu ja reisimugavuste tõstmise abil püüavad jääda ikka võistlusvõimelisteks ja tõmmata võimalikult rohkesti vedusid enda liinidele. Ei või ju mitte tegevuseta pealt vaadata, kui liiklus läheb üle paremini teenitud liinidele või õhuühendustele. Ei jääda sellepärast mitte selle juurde ükski, et sõiduaega lühendada sildade ja tammide abil, vaid samal ajal püütakse kiirendada rongide liikumist ka kõigil teosadel. Saksa raudteedel on rongide

sõidukiirusi viimasel ajal märksa tõstetud, millest selle ajakirja eelmises numbris oli kõne. Taani raudteedel on samuti mootorrongide kiirühendused seatud sisse Kopenhaageni ja Fredericia vahel. Rootsisis on tähtsamate raudteeliinide elektrifitseerimise tagajärjel rongide sõidukiirust võrdlemisi tugevasti tõstetud.

Kõneallosed Stralsund — Sassnitz — Trälleborgi liin on ülalnimetatud Põhja- ja Kesk-Euroopa vahelistest teedest kõige lühem, sellele järgneb liin Warnemünde — Gjedseri kaudu ja kõige pikem on tee Fredericia kaudu. Nimelt on üksikute reisiriteede pikkused Hamburgi — Stokholmi ja Berliini — Stokholmi vahel järgmised:

A. Hamburg — Stokholm:

1. Hamburg — Stralsund — Malmö — Stokholm 951 km.

2. Hamburg — Rostock — Kopenhaagen — Stokholm 978 km.

3. Hamburg — Fredericia — Kopenhaagen — Stokholm 1107 km.

B. Berliin — Stokholm:

1. Berlin — Stralsund — Malmö — Stokholm 925 km.

2. Berlin — Rostock — Kopenhaagen — Stokholm 1002 km.

Reisiritee pikkusest on ärarippuvad ka sõiduajad. Viimastel aastatel olid need järgmised:

A. Hamburg—Kopenhaagen:

1. Fredericia kaudu $10\frac{1}{2}$ —12 tundi.

2. Rostocki — Warnemünde kaudu 9—10 tundi.

B. Berliin — Stokholm:

1. Rostocki kaudu $20\frac{1}{2}$ —22 tundi.

2. Stralsundi kaudu $19\frac{1}{4}$ — $20\frac{1}{4}$ tundi.

Rügeni raudteetammi avamisest peale aga on sõiduaeg lühenenud kuni $18\frac{1}{2}$ — $19\frac{1}{2}$ tunnini.

C. Hamburg — Stokholm ja Hamburg — Oslo:

Nende mõlemate liiklussihituste kohta on reisiriteed Rostocki ja Stralsundi kaudu praegu enam-vähem üheväärtuslikud. Sõiduaeg kestab neil:

Hamburg—Stokholm $20\frac{1}{2}$ —22 tundi.

Hamburg — Oslo 24 tundi.

Kui aga tuleval aastal, mil Söderstromi sild valmis saab, siis lüheneb ka Warnemünde — Rostocki kaudu sõiduaeg ligi 45 minuti võrra, mis aga sõiduplaani-tehniliselt võib Kopenhaageni — Hamburgi vahelises liikluses 1—2 tundi sõiduaja lühendamist võimaldada. Seega oleks siis Hamburgi jaoks teesiht Rostocki — Warnemünde kaudu Kopenhaageni ja Oslosse kasulikum kui Stralsundi kaudu. Sellest näeme, kuidas iga tehniline edu liiklusalal endaga kaasa toob tunduvald kiirendusi.

Võrdluseks toome veel mõned näited endisest aegadest.

Kohe pärast Berliin — Stralsundi raudtee avamist seadsid Rootsi riigiraudteed sisse postiauriku liini Stralsundi ja Malmö vahel. Reisuks Berliinist Stokholmi (raudteel ja laeval kokku) läks aega 48 tundi, vastassuhtis Stokholmist Berliini aga 36 tundi. Selline suur ajavahe on seletatav sellega, et tol ajal ei olnud rongide ja aurikuliini sõiduplaanid mitte küllalt otstarbekohaselt kokku lastatud. Tunduvalt lühenes aga sõiduaeg siis, kui 1897. a. Rügeni saare raudteeliin Altefahre — Bergen valmis ehitati kuni Sassnitzini. Nüüd korraldati postiaurikute liiklus Sassnitsi ja Trälleborgi vahel ühiselt Rootsi ja Saksamaa poolt. Sõiduaeg Berliinist Stokholmi kestis nüüd 27 tundi.

1907. a. sõlmisid Rootsi ja Saksa valitsused enda vahel kokkuleppe selleks otstarbeks, et luua mõlema riigi vahel ühine raudteeparveühendus. Selle lõpppunktideks määrati Trälleborg ja Sassnitz. 1909. a. avati see parveühendus. Meresõiduks läks aega 4 tundi. Berliini — Stokholmi vaheline sõiduaeg lühenes nüüd kuni 22 tunnini. Rongide sõidu kiirendused Saksamaal 1928. a. peale kui ka Rootsi riigiraudteede elektrifitseerimine 1931. —1936. a. võimaldasid sõiduaegu järjekindlalt lühendada, kuni need saavutasid ülalnimetatud reisuajad $19\frac{1}{4}$ — $20\frac{1}{4}$ tundi Berliini ja Stokholmi vahel.

Et nüüd Rügeni tammi ehituse tõttu sõiduaeg lüheneb $18\frac{1}{2}$ — $19\frac{1}{2}$ tunnini, siis selle tagajärjel osutuvad võimalikuks mitmesugused



Dr.-ins. Gerhard Sommer

Saksa Riigiraudteede peavalitsuse pressiameti juhataja
Tema nimetamise puhul riigiraudteede direktoriks

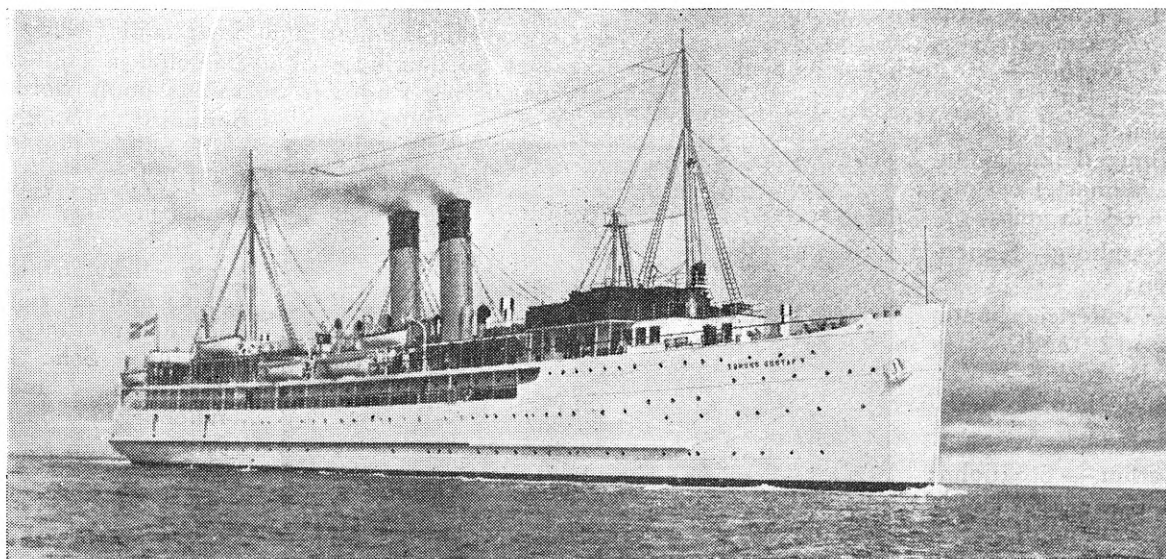
tunduvad parandused sõiduplaanides. Need 45 minutit, mis võidetakse Berliini—Stokholmi vahel, võivad väga tähtsat osa etendada liikluses näit. Berliinist kaugemal lõunapool asetsevate linnadega. Tegelikult osutuvadki nüüd võimalikuks mõned reisijaile väga soodsad üleminekud Berliinis Kölni ja Pariisi sihis väljuvatele kiirrongidele, nõnda, et kogusummas sõiduaeg Stokholmi ja Lõuna-Euroopa linnade vahel võib lüheneda isegi mitu tundi.

Reisijate liiklus Saksamaa ja Rootsi vahel Sassnitz — Trälleborgi raudteeparveliini kaudu näitab järgmisi arvusid:

1913. a.	97.012	1930. a.	184.445
1924. a.	82.548	1931. a.	169.684
1925. a.	93.267	1932. a.	112.994
1927. a.	118.516	1933. a.	107.672
1928. a.	156.061	1934. a.	134.673
1929. a.	165.472	1935. a.	139.641

septembrikuus aga 12.000 reisijat. Talvekuudel sõidab keskmiselt 6000—7000 reisijat. Veel võib tähendada, et nagu võib märgata, eelistatakse suvel parveühendust Sassnitzi kaudu, talvel aga Warnemünde kaudu, kus mereteeseosa lühem.

Reisitee valikul ei ole otsustandev üksi selle pikkus, vaid küllalt tähtsat osa etendab sealjuures ka reisimugavuse küsimus. Selles suhtes toob Rügeni tamm kahtlemata tunduvat parandust. Mitte üksi, et Stralsundi ja Altefähri sadamas jääb ära tülikas rongide manöövervus otse- ja magamisvagnitega, vaid otserongides kasutatav veerevkoostis on nüüd parem. Seni Strelasundi väinas kasutatud parvlaevade piiratud ruumiolude tõttu võidi Rügeni otserongides tarvitada ainult lühikesi, vanemaid tüüpe reisivaguneid, mille sisustus aga ei vastanud enam moodsatele nõuetele. Tulevikus aga võidakse vagunid valida vabalt, sest Sassnitzi — Trälleborgi vahelised parvlaevad võimaldavad ka pikkade, moodsate, igasuguste mugavus-



Rootsi raudteeparvaurik „Konung Gustaf V“ Sassnitz — Trälleborgi liinil

Neist arvudest langeb umbes pool Berliini sihitusele ja pool Hamburgi sihitusele. Ühenduses Taaniga Warnemünde — Rostocki kaudu on 1935. a. sõitnud 136.000 isikut; neist langes ainult üks kolmandik Berliini sihitusele, kuna aga kaks kolmandikku Hamburgi sihitusele. Liiklus Kopenhaagen — Fredericia sihituses moodustab arvuliselt käesoleval ajal ainult poole sellest, kui on Warnemünde sihituses, kuid liiklemisolude parandamine seal toob tingimata endaga kaasa ka reisijate arvu tõusu.

Raudteeparve ühendusi niihästi Sassnitzi kui ka Warnemünde kaudu kasutatakse reisijate poolt sugugi mitte võrdselt igas kuus, vaid reisiliiklus on suvekuudel hoopis elavam kui talvekuudel. Näiteks sõitsid Sassnitzi kaudu 1935. a. juunikuus 17.000, juulikuus 28.000, augustikuus 26.000,

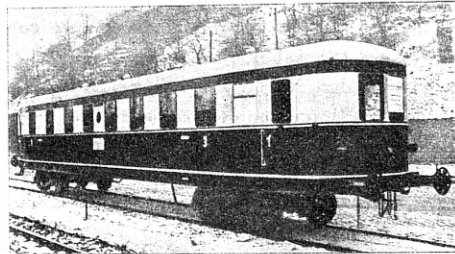
tega arvestavate reisivagunite kasutamist. Seeläbi ainult võidab Berliini — Stokholmi ja Oslo vaheline raudteehendus ja see ongi ka küllalt tähtsaks hinnatavaks plussiks raudteede ja teiste liiklusvahendite vahelises võistluses.

Kõneledes neist soodustustest, mida rahvusvahelisele raudteeliklelele toob Rügeni raudteetammi ehitus, ei või jätta mainimata seda, et selle kaudu toimuva liikluse kiirendus ei tule kasuks mitte ainult reisijateveole, vaid see toob paremusi ka kaubasaadetiste veos, nimelt võidakse märgatavalt kiirendada rutturiknevate ainete vedu Saksamaa ja Rootsi vahel.

Rügeni raudteetammi tähtsus ei piirdu aga kaugeltki mitte sellega, mis ta etendab rahvusvahelises liikluses, olles teatud mõttes sillaks põhja ja lõuna vahel, vaid võib olla veel kõrgemalt tu-

leb hinnata seda, millist edusammu ta tähendab kohalikus liikluses Rügeni saare ja mandril asuva Saksamaa vahel. Milline elav liikumine valitseb Strelasundi väina kaudu, seda tõendab asjaolu, et sealseid parvühendusi on kasutanud ümmarguselt 800.000 isikut aastas.

Tammi ehitus osutus tarvilikuks ja otstarbekohaseks siin mitte üksi raudteeliikluse kiirenduse ja soodustuse mõttes, vaid veel eriti selle poolest, et see on kasulik raudteekäituse kulude kokkuhoiu mõttes. Peab silmas pidama, et raudteeparveühendused on ikkagi väga kulukad asjad, ja neid luua ning alal hoida maksab ainult niikaua, kui need on tingimata tarvilikud ja muud väljapääsuteed otseühenduse korraldamiseks pole leida. Strelasundi väinas peetud raudteeparveühenduses oli telg-kilomeetri omahinnaks 4,70 riigimarka,



Mootorvagun Saksa riigiraudteedel

seega 12½ korda rohkem, kui on Saksa riigiraudteede keskmine kulu ühelt telg-kilomeetrilt. 1934. aastal oli, liikluse elavnemisele vaatamata, nime- tatud parveühenduse ekpluatatsiooni koefitsient tervelt 887.

(Järgneb)

Kroonika

EKSPLUATATSIOONIAMETI ISIKLIKU KOOSSEISU MUUDATUSI

Ametisse nimetusi:

Arvates 1. septembrist 1936: **Harald Kleemeier** — Tallinna konduktorite reservi konduktoriks, **Gunnar Nordmann** — Põllküla valvur-piletimüüjaks, **Marta Krootman** — Hiiu valvur-piletimüüjaks, **Arnold Riener** — Tartu jaama ajutiseks liiklemisametnikuks, **Friedrich Univer** — Tallinna-Sadama jaama ajutiseks kauba vastuvõtja-väljaandjaks, **Kirill Kasak** — Tallinna-Väike jaama ajutiseks kauba vastuvõtja-väljaandjaks, **Ernst Sellkääri** — Tartu jaama ajutiseks kauba vastuvõtja-väljaandjaks, **Aleksander Hagel**, **Ilmar Pilt**, **Harry Koodi**, **Albert Kreim** ja **Alfred Martinson** — Tallinna jaama ajutiseks kaubandusametnikeks, **Ferdinand Hermann** — Tallinna-Väike jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, **Evald Aabla** — Tapa jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, **Vello Toome** — Eidapere jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, **Voldemar Silla** — Nõmme jaama õpilaseks, **Evald Sillak** — Tallinna-Väike jaama õpilaseks, **Elfriede Eisler** — Valga jaama õpilaseks.

Arvates 16. septembrist 1936: **Raimund Hommuk** — Vajangu jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Arvates 1. oktoobrist 1936: **Linda Stunde** — Eksploatatsiooniameti vanemaks kantseleiametnikuks, **Eduard Parkel**, **Eduard Inti** ja **Karl Sillamäe** — Tallinna konduktorite reservi konduktoriks, **Andres Utso** — Sinialliku peatuskoha valvur-piletimüüjaks, **August Maasik**, **Gerhard Paas**, **Sulev Olar** ja **Arnold Kolga** — Tallinna jaama ajutiseks kaubandusametnikeks, **Kunar Tääker** — Vasalemma jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Arvates 11. oktoobrist 1936: **Roland Hakker** — Vastse-Kuuste jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Ümberpaigutusi:

Arvates 1. augustist 1936: **Richard Jan** — Tallinna jaama haakija — Tallinna jaama rongiseadjaks, **Julius Karu** — Tallinna jaama rööpaseadja — sama jaama haakijaks.

Arvates 16. augustist 1936: **Alfred Talak** Tallinna-Väike jaama kauba vastuvõtja-väljaandja — Surju jaama rööpaseadjaks.

Arvates 1. septembrist 1936: **Elmar Ilus** Vändra jaamaülem — Saku jaamaülemaks, **Arnold Silla** Kõnnu jaamaülem — Sindi jaamaülemaks, **Voldemar Kivi** Puka jaamakorraldaja — Pedja jaamaülemaks, **Martin Kaldma** Loodi jaama vanem teenija — Vajangu jaamaülemaks, **Meinhard Heino** Tartu jaama lähetusametnik — Palupera jaamakorraldaja kohustetäitjaks, **Martin Päll** Keeni jaamakorraldaja — Püssi jaamakorraldajaks, **Valentin Lilbok** Tallinna jaama lähetusametnik — Rakvere jaama lähetusametnikuks, **August Väin** Palupera jaamakorraldaja — Puka jaamakorraldajaks, **Erich Soeson** Tapa jaama kaubandusametnik — Tartu jaama liiklemisametnikuks, **Aleksander Poom** Tapa jaama rööpaseadja — Tapa jaama liiklemisametnikuks, **Paul Põldma** Valga jaama õpilane — Valga jaama liiklemisametnikuks, **Mihkel Poola** genne Tartu jaama takseerija kohustetäitja — Tartu jaama laekuri kohustetäitjaks, **Leo Kauri** Tartu jaama kauba vastuvõtja-väljaandja — Tartu jaama takseerijaks, **Volfgang Nigul** Tallinna-Sadama jaama kauba vastuvõtja-väljaandja — Tallinna-Väike jaama kaubavastuvõtja-väljaandjaks, **Rudolf Kask** Valga jaama liiklemisametnik — Valga jaama kaubandusametnikuks, **Theodor Pikmann** — Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor — Valga jaama rongijuhiks, **Arnold Valgoja** ja **Arnold Kesküla** Tallinna konduktorite reservi konduktorid — Tallinna konduktorite reservi vanemaks konduktoriks, **Alfred Kravik** Sonda jaama ajutine konduktor — Vaivara jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, **Aleksander Sägi** Tartu jaama haakija — Tartu jaama rongiseadjaks, **Karl Pari** Tartu jaama rongiseadja — Tartu jaama vanemaks rööpaseadjaks, **Elmar Pöder** ja **Viktor Jürisson** — Tartu jaama rööpaseadjad — Tartu jaama haakijaks, **Edgar Villa** ja **Roman Rosenberg** Tallinna jaama haakijad — Tallinna jaama rongiseadjaks, **Anton Taevere** Tallinna jaama rööpaseadja — Tallinna jaama vanemaks rööpaseadjaks, **Karl Tismus** Tallinna jaama rongiseadja — Tallinna jaa-

ma rööpaseadjaks, **Hein Leesma** Tapa jaama rongiseadja — Narva jaama töömeheks, **Villem Pulga** Valga jaama konduktor — Valga jaama töömeheks, **Adolf Kangur** ja **Valter Zeller** Tallinna jaama rööpaseadjad — Tallinna jaama haakijaks, **Richard Okas** Petseri jaama rongiseadja — Narva jaama rööpaseadjaks ja **Robert Absalon** Võru jaama rööpaseadja — Vaskrääma peatuskoha valvur-piletimüüjaks.

Arvates 6. septembrist 1936: **Aksel Tamm** Narva-Jõesuu punkti ajutine kaubandusametnik — Tallinna jaama ajutiseks kaubandusametnikuks.

Arvates 16. septembrist 1936: **Jaan Saar** Kabala jaamaülem — Lehtse jaamaülemaks, **Jakob Kärtmann** Kärkna jaamaülem — Kabala jaamaülema kohustetäitjaks, **Villem Karilaid** Tammiste jaamaülem — Kõnnu jaamaülemaks, **Paul Rõõmussaar** Petseri jaamakorraldaja — Tartu jaamakorraldajaks, **Rudolf Ristikivi** Koikküla jaama vanem teenija — Keeni jaamakorraldajaks, **Hans Siitan** — Valga jaama lähetusametnik — Koikküla jaama vanemaks teenijaks ja **Nikolaus Polonski** Tallinna jaama haakija — Tallinna jaama valvuriks.

Arvates 1. oktoobrist 1936: **Aleksander Pöld** Tallinna konduktorite reservi ülem — Ekspluatatsiooniameti IV jaoskonna revidendiks, **Viktor Veerus** Liiklemise toimkonna välisühenduse agendi kohustetäitja — Ehitusameti Tehnika toimkonna insener-konstruktoriks, **Oskar Hermanson** Avinurme jaamaülem — Väandra jaamaülemaks, **Edmund Must** Pärnu jaama vanem teenija — Tammiste jaamaülemaks, **Osvald Karu** Jõgeva jaamakorraldaja — Rakvere jaamakorraldajaks, **Valerian Pikkat** Kaarepere jaamakorraldaja — Jõgeva jaamakorraldajaks, **Heino Peets** Antsla jaamakorraldaja — Petseri jaamakorraldajaks, **Johannes Kilusk** Lelle jaamakorraldaja — Türi jaamakorraldajaks, **Eduard Hanson** Kärkna jaamakorraldaja — Antsla jaamakorraldajaks, **Voldemar Kaukes** Tartu jaama lähetusametnik — Elva jaamakorraldajaks, **Ilmar Kruusmaa** Kaarli peatuskoha jaamateenija — Lelle jaamakorraldajaks, **Leo Kaljur** Liiva jaama vanem teenija — Kaarepere jaamakorraldajaks, **Paul Kareda** Pääsküla jaama lähetusametnik — Loodi jaama vanemaks teenijaks, **Harald Vösu** Jõgeva jaama lähetusametnik — Kärkna jaamakorraldajaks, **Johan Kaarna** Ülemiste jaamateenija — Liiva jaama vanemaks teenijaks, **Märt Voll** Rapla jaamateenija — Pärnu jaama lähetusametnikuks, **Viktor Rosenstok** Tapa jaama lähetusametnik — Tartu jaama lähetusametnikuks, **Julius Kuiv** Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor — Rakvere jaama laekuriks, **August Riismann** Sinialliku peatuskoha valvur-piletimüüja — Nõmme jaama laekuri kohustetäitjaks, **Marta Schmidt** Tapa jaama noorem telegraafiametnik — Tapa II veojaoskonna kantsleiametnikuks, **Lilli Reisa** Tapa II veojaoskonna vanem kantsleiametnik — Tapa jaama noorem telegraafiametnikuks, **Harry Ringvee** ja **Harjo Raidma** Tallinna konduktorite reservi vanem-konduktorid — Tallinna konduktorite reservi II kl. rongijuhiks, **Boris Barmin** Tallinna konduktorite reservi II kl. rongijuht — Tallinna konduktorite reservi I kl. rongijuhiks, **Allo Veliste** Tapa jaama vanem konduktor — Tallinna konduktorite reservi vanemaks konduktoriks, **August Ahndo** ja **Vello Külmoja** Tallinna konduktorite reservi konduktorid

— Tallinna konduktorite reservi vanemaks konduktoriks, **Viktor Enno** Tapa jaama konduktor — Tapa jaama vanemaks konduktoriks, **Arnold Kalmunurm** Tapa jaama ajutine konduktor — Tallinna konduktorite reservi ajutiseks konduktoriks, **Johannes Õun** Tapa jaama haakija — Tapa jaama rongiseadjaks, **Bernhard Jürisson** Tartu jaama haakija — Tartu jaama rongiseadjaks, **Feliks Laidoner** Tartu jaama rööpaseadja — Tartu jaama haakijaks, **Rudolf Oksmaa** Tapa jaama rööpaseadja — Tapa jaama haakijaks, **Kaarel Murusalu** Tallinna jaama rongiseadja — Tallinna jaama signalistiks ja **August Kirsimäe** Piisa jaamateenija — Orava jaama rööpaseadjaks.

Arvates 16. oktoobrist 1936: **Juhan Kesamaa** Koikse jaama ajutine valvur-piletimüüja — Rapla jaamateenijaks ja **Gustav Lauk** Tamsalu jaama kaubandusametnik — Ekspluatatsiooniameti vanemaks kantsleiametnikuks.

Ümberpaigutusi teenistuse huvides:

Arvates 1. septembrist 1936: **Ernst Rull** Järve jaamaülema kohustetäitja — Järve jaamaülemaks, **Erich Vetevoog** Rakvere jaama lähetusametnik — Tallinna jaama lähetusametnikuks, **Johan Kink** Tallinna jaama rongiseadja — Petseri jaama rongiseadjaks, **Julius Vähk** Tallinna konduktorite reservi I kl. rongijuhi kohustetäitja — Tallinna konduktorite reservi I kl. rongijuhiks, **Eduard Lints** ja **Villem Kukk** Tallinna konduktorite reservi II kl. rongijuhi kohustetäitjad — Tallinna konduktorite reservi II kl. rongijuhiks, **Jaan Öövel** Tallinna jaama rööpaseadja — Tallinna jaama haakijaks ja **Karl Rimmelgas** Tallinna jaama vanem rööpaseadja — Järve jaama rööpaseadjaks.

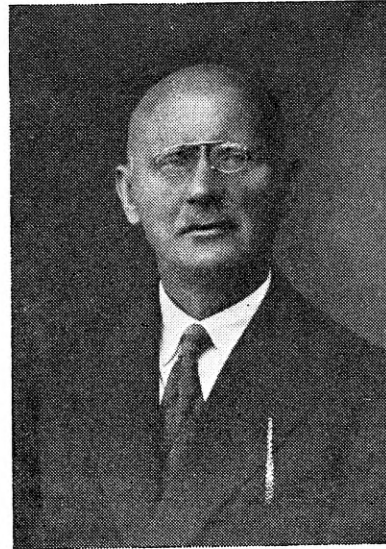
Arvates 16. septembrist 1936: **Kaarel Poom** Lehtse jaamaülem — Paldiski jaamaülemaks, **Karl Kaal** Tartu jaamakorraldaja — Kärkna jaamaülemaks, **Gustav Pahl** Elva jaamakorraldaja — Tallinna jaama kauba vastuvõtjaks-väljaandjaks ja **Hugo Ubar** Tallinna jaama kauba vastuvõtja-väljaandja — Tallinna jaama töömeheks.

Arvates 1. oktoobrist 1936: **Eugen Tomson** Ekspluatatsiooniameti vanem revident Pärnus — Ekspluatatsiooniameti vanemaks revidendiks Tallinna, **Mart Arengu** (**Grauen**) Ekspluatatsiooniameti II jaoskonna revident — Ekspluatatsiooniameti I jaoskonna revidendiks, **Martin Kitsas** Ekspluatatsiooniameti I jaoskonna revident — Ekspluatatsiooniameti II jaoskonna revidendiks ja **Jaan Riives** Ekspluatatsiooniameti IV jaoskonna revident — Ekspluatatsiooniameti III jaoskonna revidendiks, **August Tari** Türi jaamakorraldaja — Avinurme jaamaülemaks, **Mihkel Ester** Tallinna jaama lähetusametnik — Tallinna jaama vanemaks liiklemise ametnikuks, **Bernhard Pärni** Pärnu jaama lähetusametnik — Pärnu jaama vanemaks teenijaks, **Arnold Liiva** Pärnu jaama rongijuhi kohustetäitja — Pärnu jaama II kl. rongijuhiks, **Martin Kallak** Tallinna konduktorite reservi II kl. rongijuht — Tapa jaama II kl. rongijuhiks, **Johannes Kulp** Tapa jaama kauba vastuvõtja-väljaandja — Tartu jaama rööpaseadjaks ja **Johannes Pöldberg** Tallinna jaama haakija — Tallinna jaama rööpaseadjaks.

Arvates 10. oktoobrist 1936: **Arnold Leinvald** Ekspluatatsiooniameti Liiklemise toimkonna juhataja abi (ühtlasi veoasjade juhataja) — Ekspluatatsiooniameti inspektoriks.

AUGUST RIVES

Ekspluatatsiooniameti III jaoskonna revident, lahkus raudtee teenistusest pensionile minekul.



August Rives sündis 9. oktoobril 1875. a. Tartumaal Kodijärve vallas. Alghariduse omandanud Tartus ja kõrgema erihariduse Arheoloogia instituudis Moskvas. Raudteeteenistust algas A. Rives Tartu jaamas 1. juulil 1893. a. Teeninud kontoriametnikuna, laekurina ja jaamaülemana abina kuni 1. juunini 1902. a. Et leida teenistuse alal kiiremat edasijõudmist, siirdus August Rives 1. juunil 1893. a. Petrogradi—Viitebski uue raudteeliini ehitustöödele vanemaks agendiks. 1. augustil 1904. a. määrati A. Rives jaamaülemaks Soltsõi jaama. Hiljem teenis jaamaülemana Dno ja Viitebski jaamas kuni 1. mail 1907. a., mil määrati Liikumiseosakonna II jaoskonna ülemana abiks. Hiljem teeninud II ja IV jaoskonna ülemana kuni 30. septembrini 1920. a., mil pöördus tagasi kodumaale. Eesti Vabariigi raudteel algas teenistust A. Rives 18. veebruaril 1921. a. Liikumiseosakonna ülemana abina; 1. mail 1927. a. kinnitati Tehnilise liikumise osakonna juhatajaks, ühtlasi direktori asetäitjaks; 1. juulil 1929. a. Ekspluatatsiooniameti Tehnilise Liikumise toimkonna juhatajaks, ühtlasi ametijuhataja asetäitjaks ja 15. septembril 1934. a. III jaoskonna ekspluatatsiooni revidendiks, kus teenis kuni 10. septembrini, mil tervislistel põhjustel pensionile arvati.

ÕIGUSTEADLANE ALEKSANDER PÖLD

Ekspluatatsiooniameti IV jaoskonna uus revident

Aleksander Pöld sündis 12. aprillil 1901. a. Saaremaal Mustjala vallas. Alghariduse omandanud kohalikus valla- ja kihelkonnakoolis. Õppimist jätkanud Kuresaare linnakoolis ja hiljem „Tallinna Kolledzis“, mille kursuse lõpetas 1930. aastal. Tartu Ülikooli õigusteaduskonna lõpetas Aleksander Pöld 1936. a.

Raudteeteenistust algas A. Pöld 22. novembril 1920. a. Teeninud mitmesugustel ametkohtadel Varus-

Teenistusest lahkunud parandamatu haiguse tõttu:

Arvates 1. juunist 1936: Tallinna jaama kaubandusametnik **Adele Adamson**; arvates 16. juulist 1936: Vaskräama peatuskoha valvur-piletimüüja **Maali Sild**; arvates 15. augustist 1936: Tartu jaama laekur **Voldemar Jõesaar**; arvates 16. augustist 1936: Märjamaa jaama rööpaseadja **Ivan Topolev** ja Narva jaama töömees **Jaan Ruven**; arvates 1. septembrist 1936: Ekspluatatsiooniameti vanem kantseleiametnik **Olga Lints** ja Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Eduard Pärtelsoo**; arvates 9. septembrist 1936: Võru jaama rööpaseadja **Juhan Raudsep**; arvates 10. septembrist 1936: Ekspluatatsiooniameti III jaoskonna revident **August Rives**; arvates 16. septembrist 1936: Tallinna-Väike jaama rööpaseadja **Mihhael Uussaar** ja Tallinna jaamatöömees **Jüri Einberg**; arvates 1. oktoobrist 1936: Tartu jaama rongiseadja **Karl Kangur**, Tapa jaama vanem konduktor **Jaagup Arok** ja Sõmerpalu jaama rööpaseadja **Mihkel Ots**; arvates 21. oktoobrist 1936. a.: Risti jaama rööpaseadja **Gustav Duutma**.

Teenistusest lahkunud omal palvel:

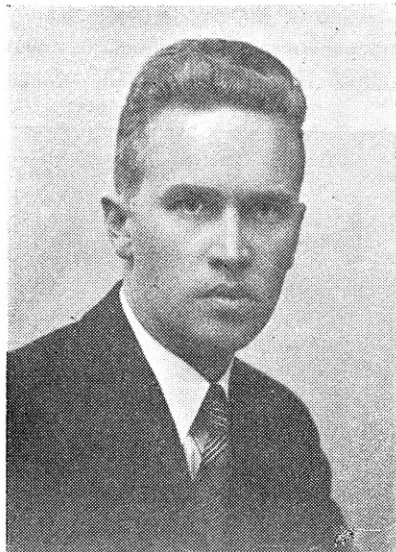
Arvates 1. septembrist 1936: Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Villiam Kramann**, Vägeva jaama rööpaseadja **Aleksander Pärs**, Tallinna jaama valvur **Peeter Rähn**, Tallinna-Sadama jaama rööpaseadja **Boris Jakobson**, Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik **Arvid Kindlam**; arvates 5. septembrist 1936: Paldiski jaama töömees **Arnold Viikmaa**; arvates 15. septembrist 1936: Tallinna konduktorite reservi konduktor **Evald Pressraud**, Tallinna jaama kaubandusametnik **Helene Valter**, Tallinna jaama valvurid **Arved Gustavson** ja **Jaan Altok**; arvates 16. septembrist 1936: Tallinna jaama signalist **Aarne Raudkivi**; arvates 1. oktoobrist 1936: Paide jaama rööpaseadja **Martin Lepkai** ja Tapa jaama ajutine konduktor **Elmar Anton**; arvates 5. oktoobrist 1936: Lelle jaama rööpaseadja **Leonhard Elemaa**; arvates 10. oktoobrist 1936: Ekspluatatsiooniameti inspektor **Heinrich Uuemõis**; arvates 16. oktoobrist 1936: Võru jaama kauba vastuvõtja-väljaandja **Peeter Künnapuu**; arvates 20. oktoobrist 1936: Tallinna konduktorite reservi konduktor **Julius Kabel**; arvates 21. oktoobrist 1936: Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik **Arnold Kolga**; arvates 25. oktoobrist 1936: Valga jaama vanem konduktor **Erich Linalaid** ja Pärnu jaama konduktor **Gustav Piller**; arvates 28. oktoobrist 1936: Tallinna konduktorite reservi konduktor **Ervin Reiksaar**; arvates 29. oktoobrist 1936: Ekspluatatsiooniameti liiklemistoimkonna vanem liiklemisametnik **Elmar Tulviste**, Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Mihkel Haavamäe** ja Ülemiste jaama ajutine kaubandusametnik **Aleksander Vahari**.

Teenistusest lahkunud Distsiplinaar-seaduse § 28 alusel:

Arvates 15. augustist 1936: Narva jaama rööpaseadja **Leonid Poolakene**.

Surnud:

Paldiski jaamaülem **Boris Lõuend** 24. augustil 1936, Valga jaama kaubandusametnik **Rudolf Kask** 8. oktoobril 1936 ja Tallinna jaama kauba vastuvõtja-väljaandja **Jaan Ülemaantee** 19. oktoobril 1936.



tustoimkonnas, Arvetoimkonnas ja Uute raudteede Ehitusametis. Raudteevalitsuse Ekspluatatsiooniameti teenistusse on A. Pöld ümber paigutatud 1. juulist 1931. a. Teeninud jaama vanemteenijana Rebase ja Kärkna jaamas ning jaamakorraldajana Puka jaamas. 1. novembril 1935. a. määrati A. Pöld Tallinna konduktoritereservi ülemaks ja 1. oktoobril 1936. a. Ekspluatatsiooniameti IV jaoskonna revidendiks.

LATVIJA

Ehitustööde areng Riga—Rujiena raudteeliinil

Riga—Rujiena liini ehitustööde kava järgi pidi käesoleval aastal rööpad maha pandama Puikule—Mazsalace teosal. Et aga rööpaid välismaalt kätte ei saadud tarvilisel määral, siis kasutades olemasolevaid tagavarasid, võidi neid maha panna ainult Puikulest kuni Alojani. Ühes rööbastehapanekega teostati sellel teosal muid hädatarvilikke töid: ehitati juurdesõiduteid ja reisijateplatvorme jaamades, paigutati sinna vaguneid ajutisteks ooteruumideks, seati üles signaale j. m. Novembrikuu keskel oldi töödega juba nii kaugel, et korrapärane rongide liikumine võidi avada 15. kuupäevast. Ülejääval teosal, Alojast Rujienani, on mullatööd edenened jõudsalt ja jõudmas lõpule. Suuremaid töid on pooleli veel Salace jõe silla juures. Loodetakse tuleval aastal, kui rööpad kõik välismaalt kätte saadud, lõpetada tööd ka Alojast—Rujiena vahel ja liikumine avada kogu liinil kuni Rujienani.

SAKSAMAA

Muudatusi reisijateveo alal

Oktoobrikuus s. a. Saksa raudteedel pandi maksma jälle mõnesuguseid uusi soodustusi.

Grupisõitjate arvu ja hinnaalanduse protsendimääri, mida varemalt on mõndagi korda muude-

tud natuke haaval, muudeti 15. oktoobrist s. a. jällegi. Seni oli grupisõitjate puhul antav hinnaalandus $33\frac{1}{3}\%$ sõitjate arvu 12—24 juures, 40% alammäära 25 juures ja 50% 100 sõitja puhul. Nüüd antakse $33\frac{1}{3}\%$ hinnaalandust 8—29 sõitjale ja 50% hinnaalandust juba 30 sõitja puhul. Sellevastu aga on grupisõitjate puhul seni ettenähtud kiirrongi-lisamaksude samaprotsendilised hinnaalandused ära jäetud ja kiirrongide kasutamisel võetakse lisamaks täiel määral.

4. oktoobrist k. a. peale muudeti Saksa raudteedel pühapäeva- ja seal ka sisseseatud „kolmapäeva“- ehk „kesknädala“-piletite maksvuseega. Seni oli ette nähtud, et reisija pidi tagasisõitu alustama pühapäevapiletiga hiljemalt esmaspäeval kell 12 ja kolmapäevapiletiga samal päeval hiljemalt kell 24. Uue korra järgi reisija peab oma tagasisõitu lõpetama, s. o. esialgsesse lähtejaama tagasi jõudma, pühapäevapiletiga hiljemalt esmaspäeval kell 24 ja kolmapäevapiletiga hiljemalt neljapäeval kell 3.

INGLISMAA

AURUVEDURI AINUVALITSUS

Inglismaa, raudteeveduri sünnimaa, on kõigile välismaal läbiviidud uuendustele vaatamata, ikka jäänud truuks auruveerile. Ei diiselmootor ega elekter ei ole suutnud ennast seni maksma panna Inglise saarte kaugliikluses. Ainult mõned lühikesed eeslinna-liinid Londoni ümbruses on elektrifitseeritud. Ka on mõned mootorvagunid pandud käiku — mitte nende sõidukiiruse tõttu, vaid et liiklus mõnel kõrvalliinil oli selleks liiga väike, et panna käiku tervet rongi. Igalpool Inglismaal valitseb auruveer piiramatult ja seda ei ole seni suutnud kõigutada ei Šveitsi, Rootsi ja Itaalia eeskujud raudteede elektrifitseerimise alal ega Saksa ja Ameerika diisel-kiirrongid. Selle põhjuseks võib olla ühelt poolt Old Englandi tuntud konservatism; teiselt poolt aga võib selle põhjust otsida selles asjaolus, et Inglismaal on auruveerid kütta-ainet — kivisüsi endal külluses, mida aga välismaale eksportida pole ka kerge. Teated välisriikide raudteerongide saavutistest andsid inglise publikule põhjust soovida, et ka inglise raudteerongid, mida küll sugugi pikaldasteks ei saa pidada, ka veel veidi kiirendataks. Publiku soove arvestades, seati sisse Londoni ja Newcastle vahel eriti konstrueeritud „superexpress“, mis kuningas George kroonimis-hõbejuubeli mälestuseks nimetati „Silver Jubilee“. See rong sõidab 429 km pikkuse teeosa ära täpselt nelja tunniga. Teda kasustatakse ülirohkesti, nõnda, et kõik kohad on alati ära võetud. Erilise ehituskonstruktiooni tõttu on selle kiirrongi veduri sätetarvitus väiksem kui harilikul veduril. „Silver Jubilee“ suure menu tõttu on otsustatud tuleval aastal veel kaks „superexpressi“ panna käiku: üks Londoni, Leedsi ja Bradfordi vahel ja teine Londoni ja Edinburghi vahel. Viimasel teosal sõidab praegu ka maailmakuulsuse omandanud „lendav šotlane“ (Flying Scotchman), mis 627 km katab 7 tunni 20 minutiga; uus „superexpress“ peab selle vahemaa jaoks tarvitama ainult 6 tundi.

Tegev toimetaja: E. TIMMA, korter: Pühavaimu 7—2, telef. 429-58. — Vastutav toimetaja: E. GRÜNBERG, krt.: Toompuiestee 30—7., telef. 434-41. — Väljaandja: K.-ü. „EESTI RAUDTEE“, Tallinnas.

Trükikoda J. Roosileht & Ko. Tallinnas, Lühike jalg 4.